

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

PROJECT TO PROTECT

COME SALVARE CASELLE

PROGETTARE PER PROTEGGERE

www.vivicaselle.eu

Caselle d'Erbe, 27.09.2016

D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.

La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché al principio «chi inquina paga» che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, regolano la politica della comunità in materia ambientale.

Oggetto:

A Caselle non servono le FASCE BOScate, servono INFRASTRUTTURE VERDI... perché solo così si migliora la QUALITA' di VITA dei Cittadini.

Riporta la ormai vetusta data dell'8 Maggio 2008, la **Relazione Tecnica** del documento allora denominato: *“Ipotesi di modifica del tracciato del Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete nel territorio del Comune di Sommacampagna”* e di quella relazione evidenzio quest'immagine (vedi a lato) con la quale l'allora Sindaco (che è lo stesso di adesso) aveva cercato di chiedere (inutilmente) delle **modifiche al tracciato della SI.TA.VE.** quando poi nel **progetto definitivo**... questa qui sotto... è stata la soluzione.



A Graziella Manzato

Sindaco di Sommacampagna

sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net

e per conoscenza:

Agli Assessori della Giunta Comunale

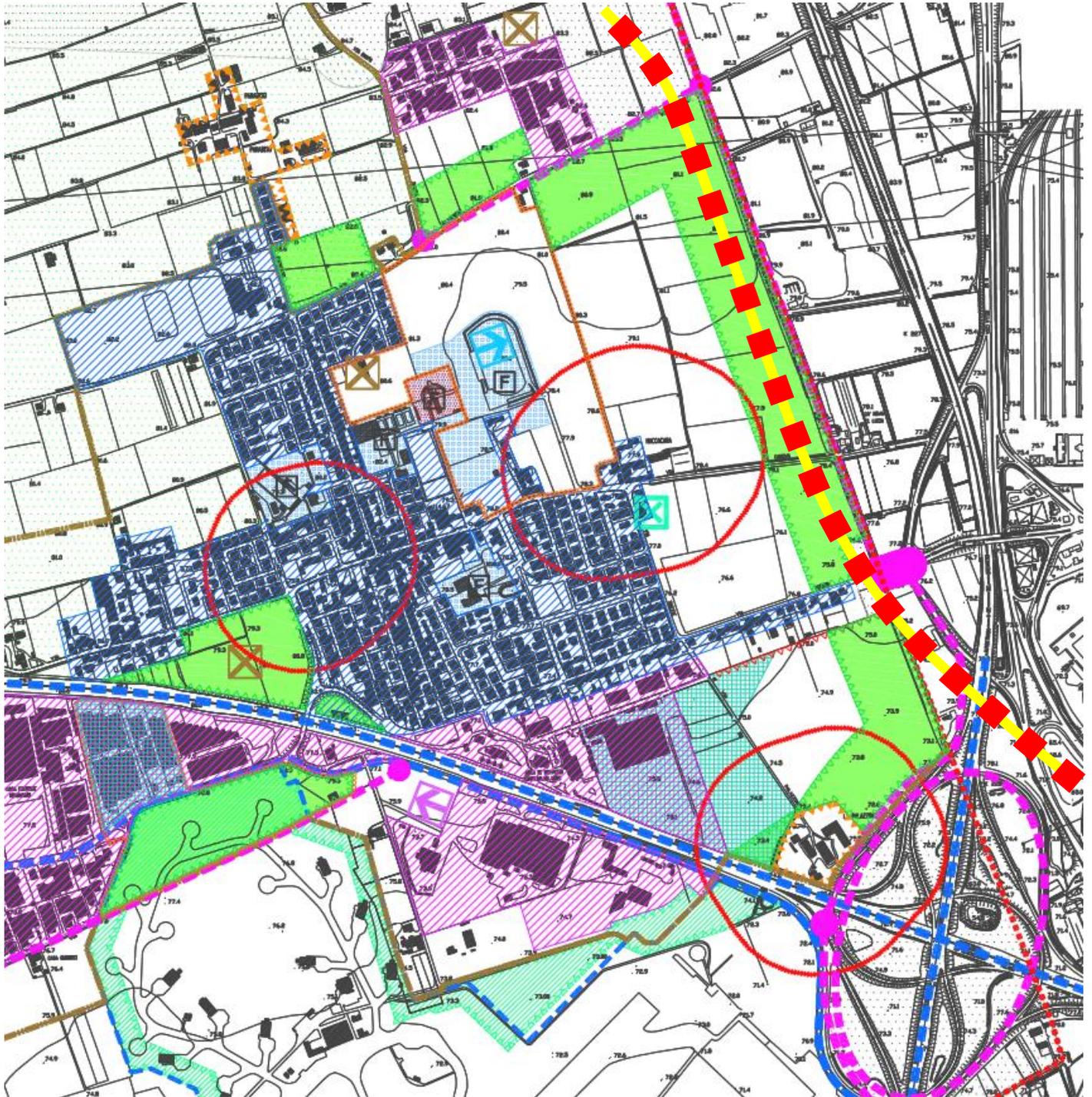
A Tutti i Consiglieri Comunali

A Daniele Poiani

Presidente Comitato per Caselle

danielepoiani72@gmail.com

Nel maggio del 2008 il “PAT - Piano di Assetto del Territorio” del Comune di Sommacampagna... **non era ancora stato adottato** - lo fu nel Gennaio 2009 - ma nella Relazione Tecnica del “*Ipotesi di modifica del tracciato del Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete nel territorio del Comune di Sommacampagna*” era stata allegata, comunque, questa Tavola del PAT (sotto in espratto), sulla quale tavola però **non è stata riportata la SI.TA.VE.** il cui tracciato viene ora evidenziato, qui sotto, con linea tratteggiata gialla-rossa.

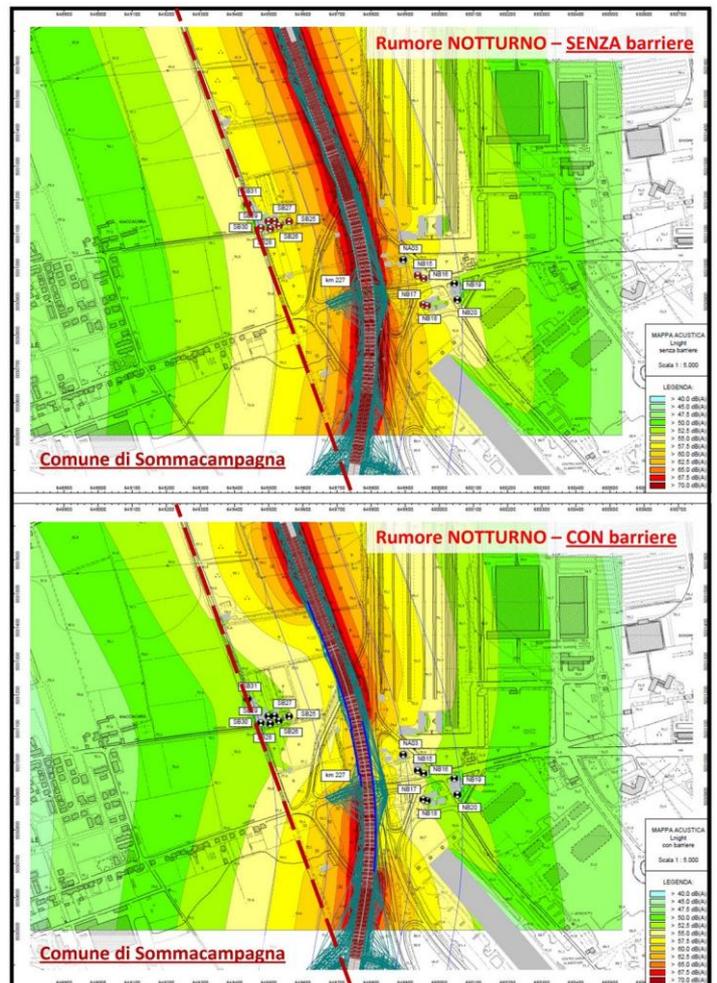


Sovrapponendo il tracciato della SI.TA.VE. alle... aree con retino verde e contorno a triangoli come previste dal P.A.T. all'art. 8.x e così definite: “Ambiti di riequilibrio dell'Ecosistema di Caselle”... pare vi sia una **palese incongruenza** visto che la SI.TA.VE. **va ad interferire** con queste aree e ciò premesso ora riportiamo il testo dell'art. 8.x nelle N.T.A. - Norme Tecniche di Attuazione che così recita:

Ambiti di riequilibrio dell'ecosistema di Caselle: questi ambiti sono una **specificazione delle aree descritte al punto precedente**, con la particolarità che possono formare oggetto di accordi di concertazione e/o accordi pubblico-privato finalizzati alla loro acquisizione al patrimonio pubblico. In sede di P.I. ed all'interno dei predetti accordi, potrà essere valutata ed autorizzata dal Consiglio Comunale, la possibilità di utilizzo in loco delle compensazioni urbanistiche previste per l'acquisizione delle aree al patrimonio comunale, riducendo la superficie destinata a verde/parco, ferma restando la necessità di **valutarne opportunamente la sostenibilità ambientale** tramite specifica Valutazione Ambientale Strategica in quanto modificativa dell'assetto approvato. Tale possibilità potrà concretizzarsi unicamente se la realizzazione delle **compensazioni** avverrà in area limitrofa agli ambiti di urbanizzazione consolidata e purché il sedime utilizzato non superi il 10% - 15% della superficie complessiva destinata alla mitigazione ambientale.

Se adesso esaminiamo una delle Tavole grafiche come predisposte per l'Ampliamento della 3^a Corsia dell'Autostrada A22 e che è relativa al RUMORE è evidente che se la barriera è aderente al sedime dell'autostrada vi è effetto mitigante sul territorio circostante altrimenti... **più questa barriera si allontana... viene meno l'effetto atteso di mitigazione.**

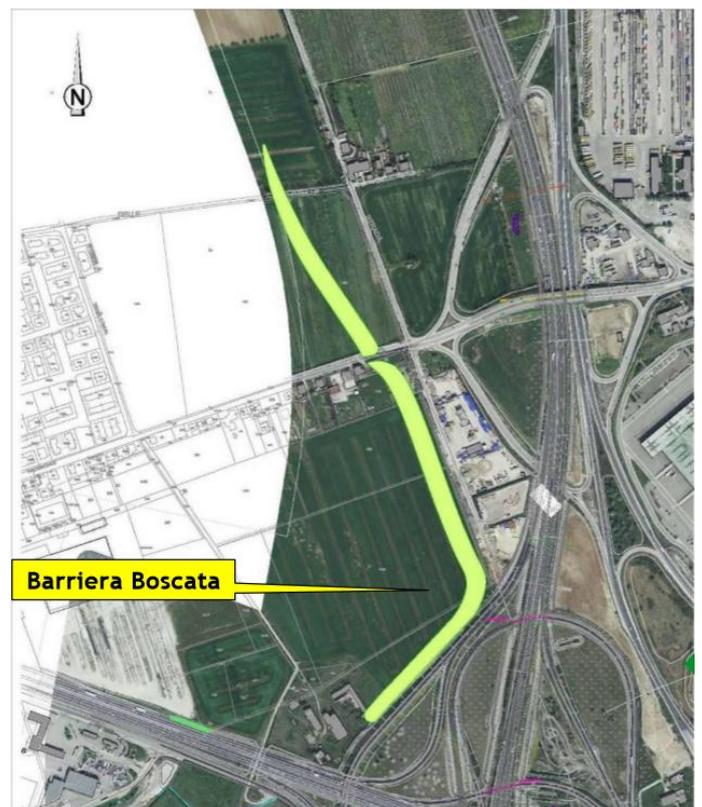
A parere del sottoscritto lo stesso principio: "**il più aderente al sedime autostradale**" vale anche per eventuali "**fasce boscate**" con funzioni di fitodepurazione e quindi di filtro dell'aria che è inquinata dal traffico autostradale prodotto dall'A22 e quindi le "**fasce boscate**" realizzate lontane dalla Autostrada... è evidente che non servono a nulla.



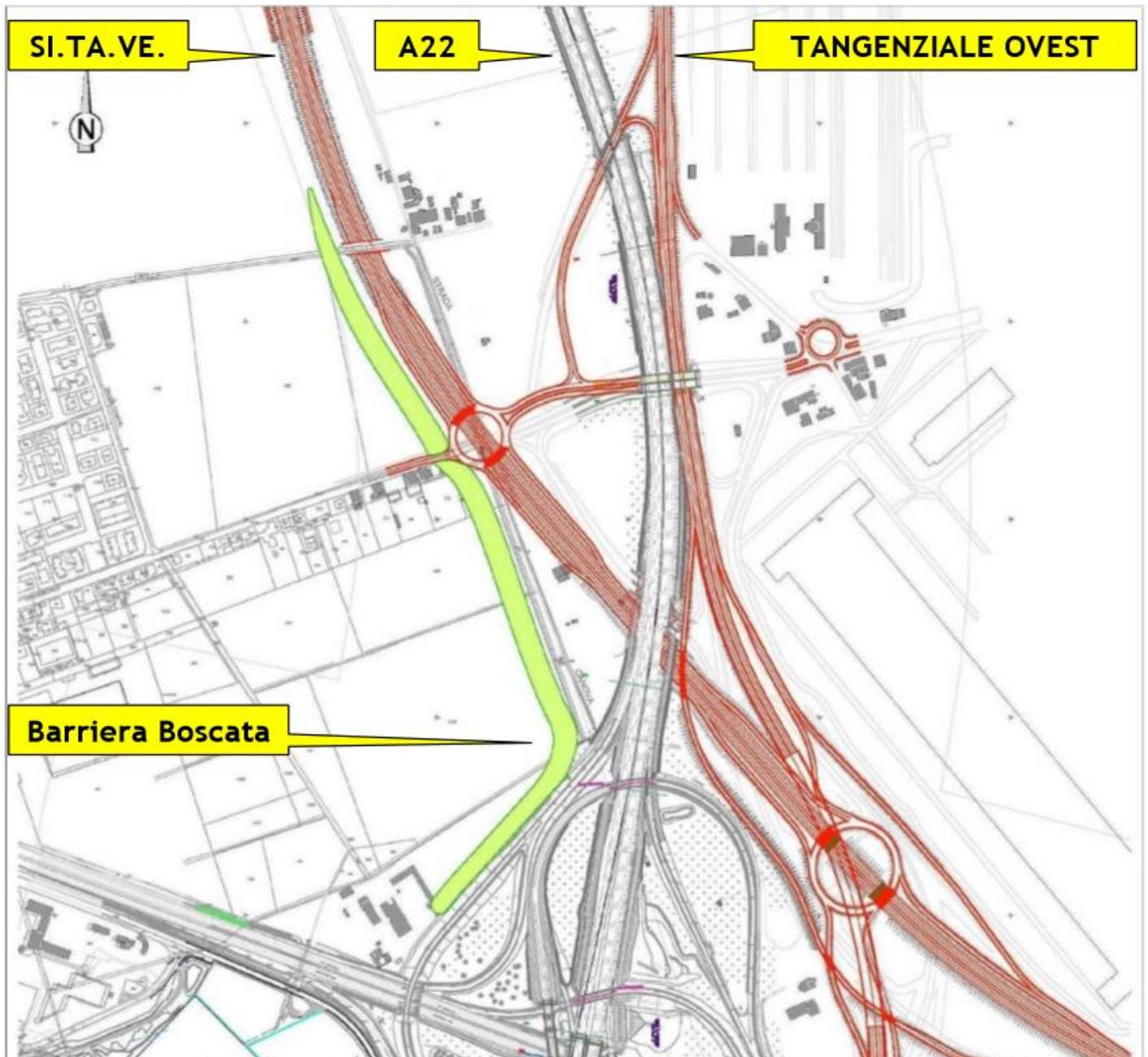
Ciò evidenziato parrebbe essere evidente che il quanto ottenuto per Caselle - a seguito della Procedura di V.I.A. della 3^a Corsia dell'Autostrada A22, non abbia che da essere un palliativo inutile a bloccare sulla fonte le principali fonti di inquinamento generate dall'Autostrada A22 che vanno sommate a quelle dell'Interporto: Quadrante Europa che - come la Tangenziale Ovest di Verona si trova ad Est dell'A22.

Come è noto e come rimarcato dal sottoscritto nel documento inviato in Comune in data 15 Marzo 2013 ad oggetto: "Richiesta di ANNULLAMENTO in AUTOTUTELA della Delibera Consiglio Comunale n° 8 del 7 Febbraio 2013 avente ad oggetto: "Autostrada del Brennero: realizzazione della terza corsia, nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314). Procedura di verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 401 del 18 Luglio 2011, ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. n°152/2006 e s.m.i.", con richiesta di intervento del Ministero Ambiente, per evidente MANCATA verifica e analisi degli IMPATTI "CUMULATIVI" scaricabile qui: www.vivicaselle.eu/DCC-8-2013.pdf quello che il Comune di Sommacampagna avrebbe ottenuto dall'Autostrada A22 sarebbe una **Barriera Boscata** della larghezza di 30 metri e lunga 1 km.

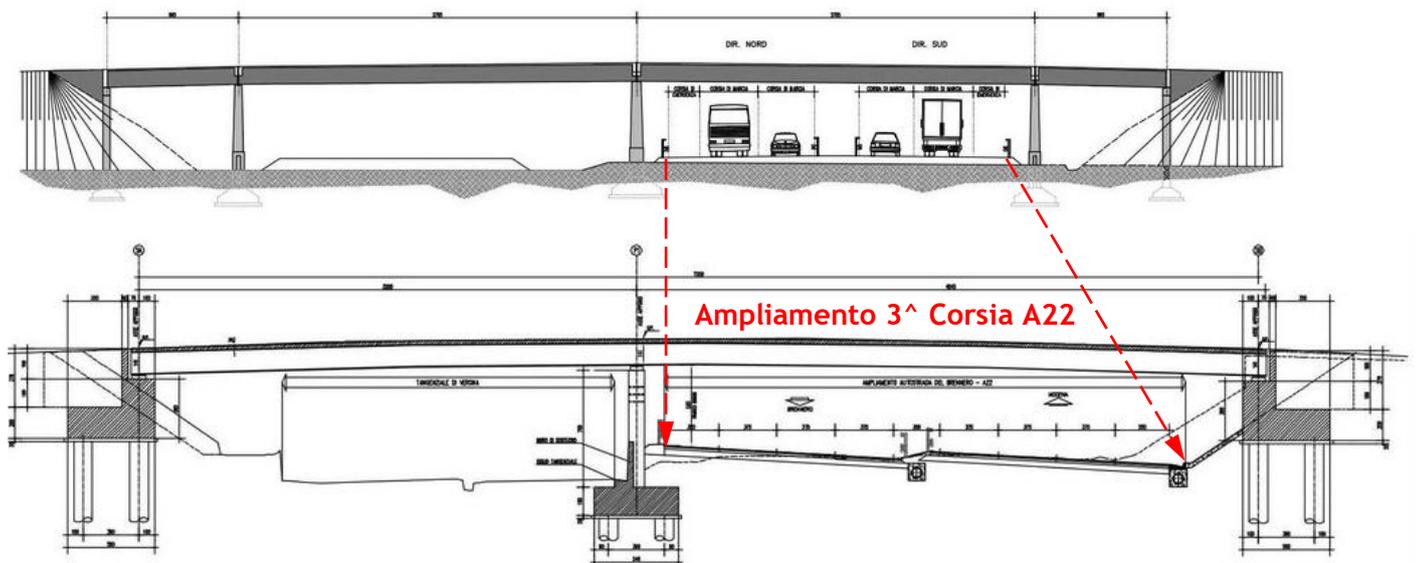
E' evidente che quanto ottenuto non serve assolutamente a nulla e a niente per migliorare la Qualità della Vita della Popolazione di Caselle quando servirebbero delle opere e degli interventi più concreti, più efficaci e soprattutto risolutivi degli **impatti ambientali** creati dall'Autostrada A22.



A tutela della Qualità di Vita della Popolazione di Caselle servono opere ed interventi di RISANAMENTO... RESTAURO... RIPRISTINO... RECUPERO... PEREQUAZIONE... COMPENSAZIONE... e MITIGAZIONE... AMBIENTALE.



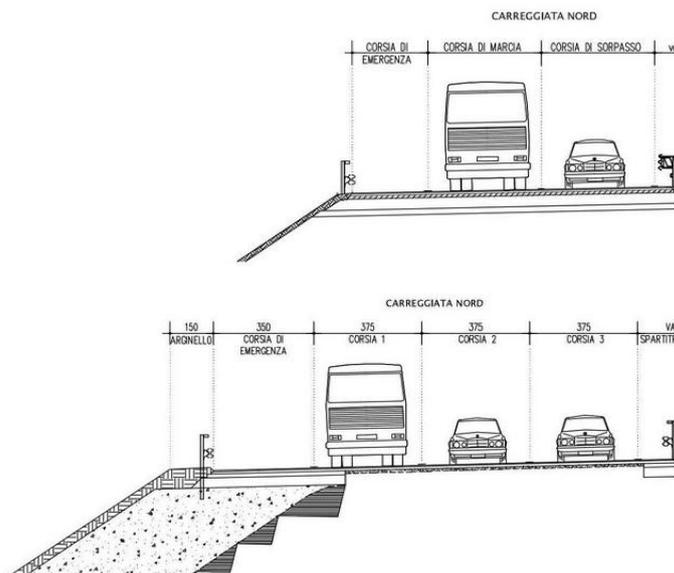
A parte qualche tratto di **Barriera Antirumore** il legno e vetro su lungo il tracciato dell'Autostrada A22, la **Barriera Boscata** come sopra riportata **sarebbe ed è tutto quello che Caselle ha ottenuto dall'A22**, eppure anche i lavori di realizzazione della 3^a Corsia incideranno pesantemente sulla qualità di vita a partire dalla **demolizione e ricostruzione del Cavalcavia** sull'A22 e sulla **Tangenziale Ovest di Verona**, che per qualche mese... se non anni... creeranno disagi alla popolazione di Caselle.



Come è noto, l'Ampliamento della 3^a Corsia dell'Autostrada A22 - nel tratto prospiciente il territorio di Caselle (come ben evidente nella tavola riportata nella pagina precedente e relativo al rifacimento del Cavalcavia di Via Sommacampagna e come qui a lato illustrato) verrà realizzato occupando altro terreno verso Caselle, avvicinando così ancora di più il sedime autostradale all'abitato e se poi consideriamo che buona parte del tracciato di questa nuova Autostrada è in rilevato gli impatti ambientali sono e saranno più alti anche di alberi piantumati per realizzare le **Barriere Boscate** nelle zone e nelle posizioni come sono state previste.

Parrebbe essere evidente, vista la grave situazione ambientale in cui si trova Caselle, che servirebbero delle progettualità innovative e creative, ma soprattutto determinanti per risolvere i problemi.

L'Autostrada A22... come l'Autostrada A4... come l'Incrocio tra le Due Autostrade... come la Tangenziale Ovest di Verona... come l'Interporto "Quadrante Europa"... e come l'Aeroporto "Valerio Catullo"... (senza dimenticare la Discarica Siberie e le Cave di Ghiaia prossime a Caselle) sono delle **ferite ambientali** che da anni - da decenni - stanno inquinando il territorio e ledendo gravemente la qualità della vita delle persone che vivono nell'intorno di Caselle e che sono impattate da tutte queste infrastrutture ed è pertanto evidente che queste **ferite ambientali vanno risanate** e non coperte da cerotti e/o da cipria.



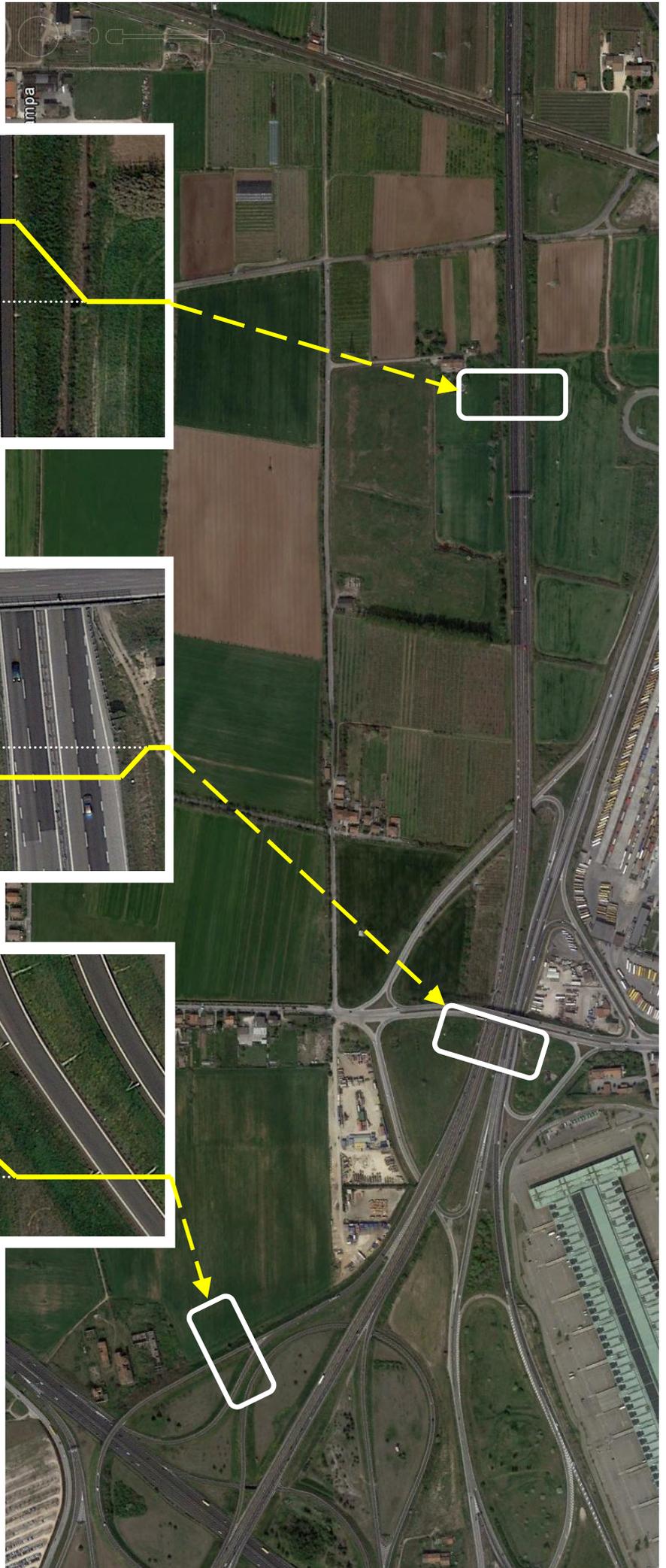
Solo **ricucendo e risanando le ferite ambientali** che creano danni a Caselle, solo dopo la Qualità della Vita della Popolazione potrebbe migliorare e per ottenere questo risultato servono delle opere e degli interventi che siano risolutivi e definitivi.

Il primo intervento che l'Amministrazione Comunale dovrebbe realizzare dovrebbe essere quello di realizzare una **INFRASTRUTTURA VERDE** lungo l'Autostrada A4 in modo che l'infrastruttura - in attesa che crescano gli alberi - possa già creare tutta una serie di effetti positivi sulla riduzione degli impatti ambientali, che altrimenti - in attesa che crescano gli alberi - avranno bisogno di decenni per ottenere i risultati attesi a migliorare la **Qualità della Vita della Popolazione** residente e degli Abitanti di Caselle.

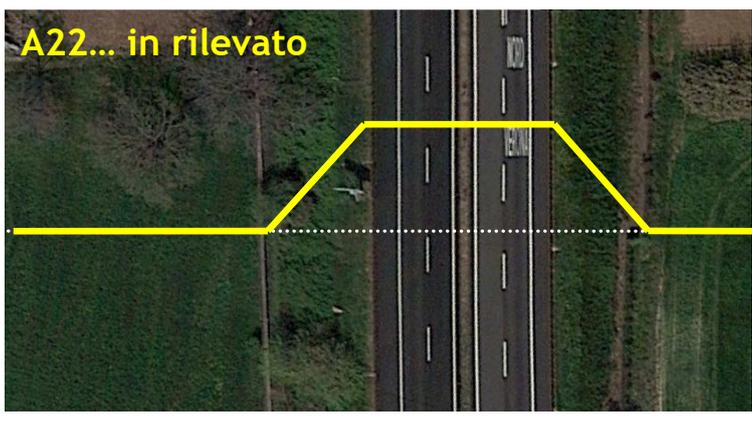


Premesso tutto ciò... parrebbe essere ovvio e evidente che... **"A Caselle non servono le FASCE BOSCATI, servono INFRASTRUTTURE VERDI... perché solo così si migliora la QUALITÀ di VITA dei Cittadini"**... ed in considerazione di quanto sin qui espresso si illustra - di nuovo - **una possibile progettualità per l'A22.**

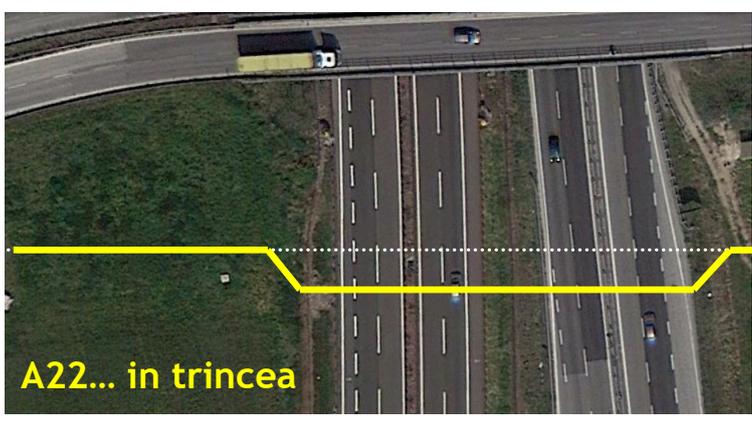
Per buona parte del confine est di Caselle l'Autostrada A22 (pur essendo in Comune di Verona) è realizzata... più alta del piano campagna, "in rilevato" al fine di scavalcare la Ferrovia MI-VE.



A22... in rilevato

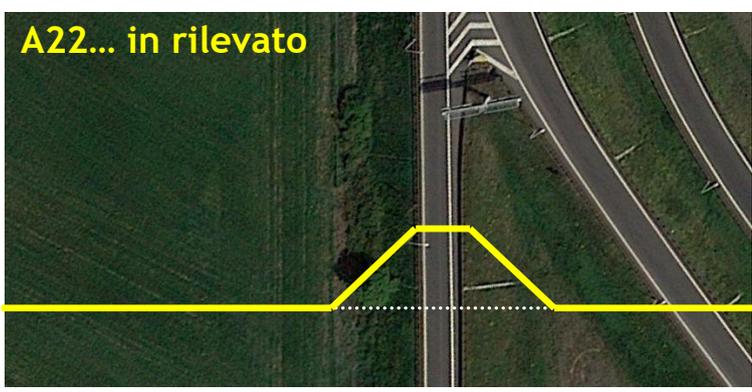


Solo per una minima parte l'A22 è alla stessa quota del piano campagna ed in prossimità del cavalcavia l'A22 è in parte anche realizzata... "in trincea".



A22... in trincea

L'Autostrada A22 torna... "in rilevato" nel tratto dove va... a scavalcare l'A4.



A22... in rilevato

Se delle opere e degli interventi devono essere realizzati al fine di contenere e/o abbattere gli inquinanti di vari tipi, prodotti dall'Autostrada A22 parrebbe essere evidente che queste vanno realizzate... in aderenza all'A22.

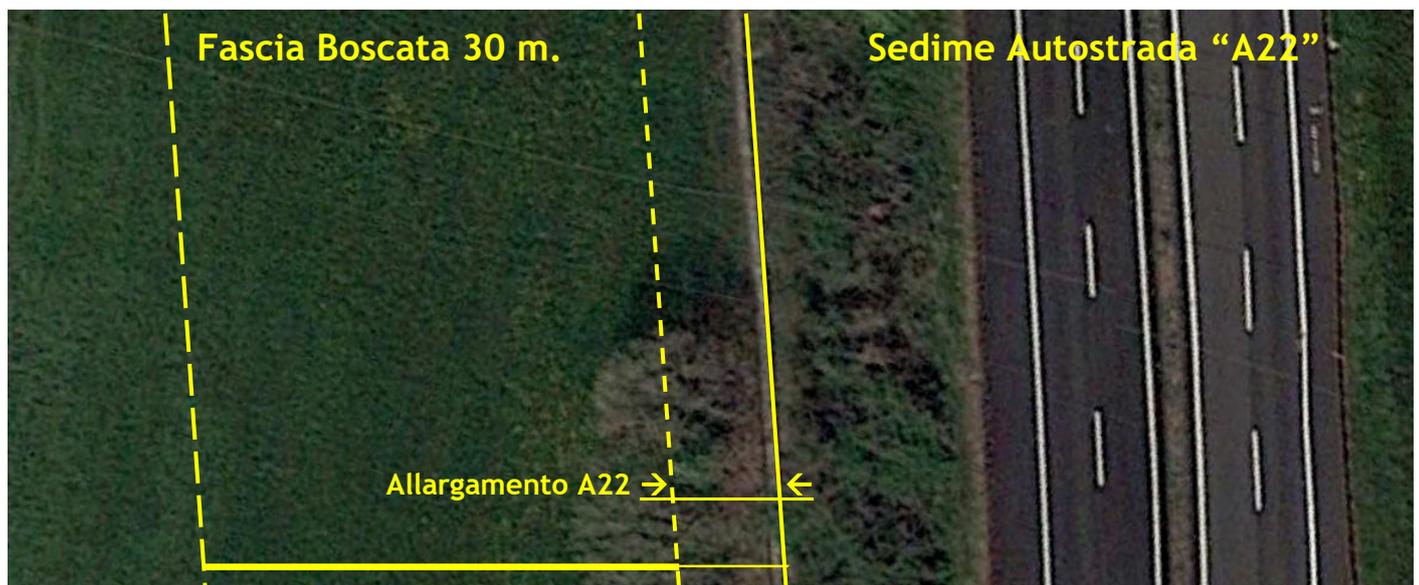
Tutto quanto verrà realizzato lontano dal sedime dell'Autostrada A22 - come le fasce boscate che vuole realizzare il Comune di Sommacampagna... sono opere inutili e che non servono a migliorare la qualità della vita a Caselle.

A Caselle non servono le FASCE BOSCATI, servono INFRASTRUTTURE VERDI... perché solo così si migliora la QUALITÀ di VITA dei Cittadini.

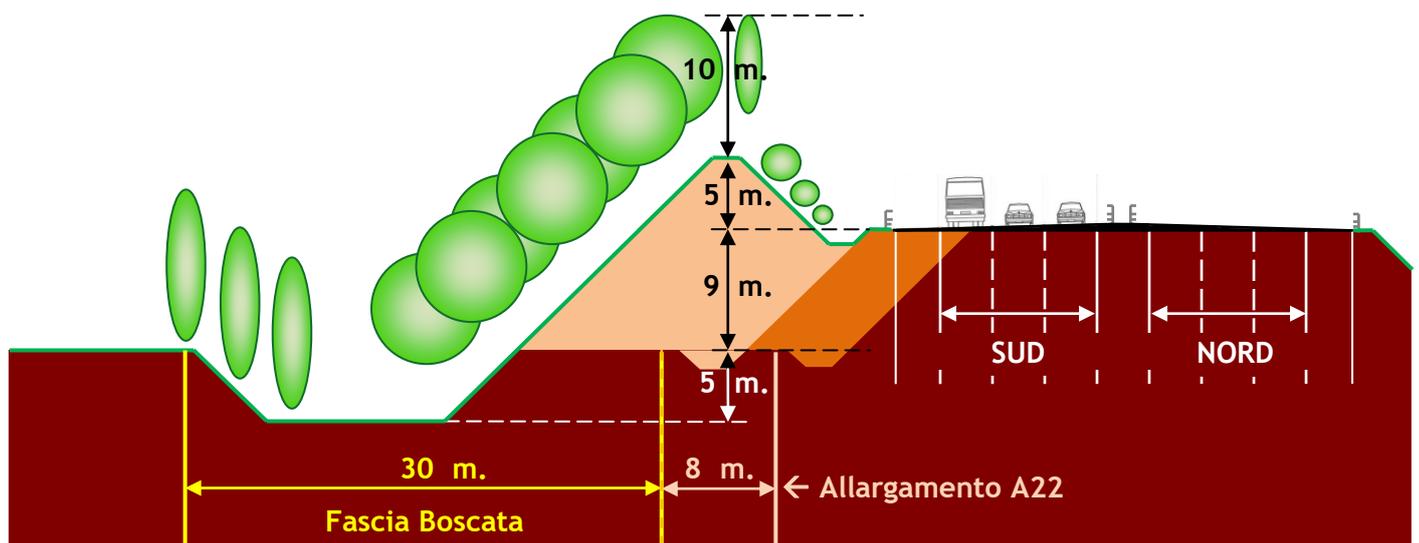
Che differenza c'è tra... FASCE BOSCATI e... INFRASTRUTTURE VERDI ?

Di cosa siano le FASCE BOSCATI... a cosa servano e che utilità possano avere per migliorare la Qualità della Vita della Popolazione di Caselle... questo compito lo lasciamo al Geom. Paolo Franchini che è, e sarebbe, e/o dovrebbe essere il Responsabile del Servizio Lavori Pubblici, il quale Responsabile con la Determinazione n° 182 del 19 Settembre 2016 avrebbe assegnato al Dott. Forestale Pasini Alessandro la predisposizione del "Piano di realizzazione di fasce boscate"... nell'intorno di Caselle.

Nel seguito cercherò di illustrare... a cosa serve una INFRASTRUTTURA VERDE a tutela del Territorio di Caselle e per migliorare la Qualità della Vita della Popolazione di Caselle da realizzarsi in aderenza all'Autostrada "A22" nel tratto posta in prossimità del confine comunale fino all'incrocio tra le due Autostrade: "A4" e A22" (il cui sedime... è quasi totalmente ubicato nel territorio di Caselle).



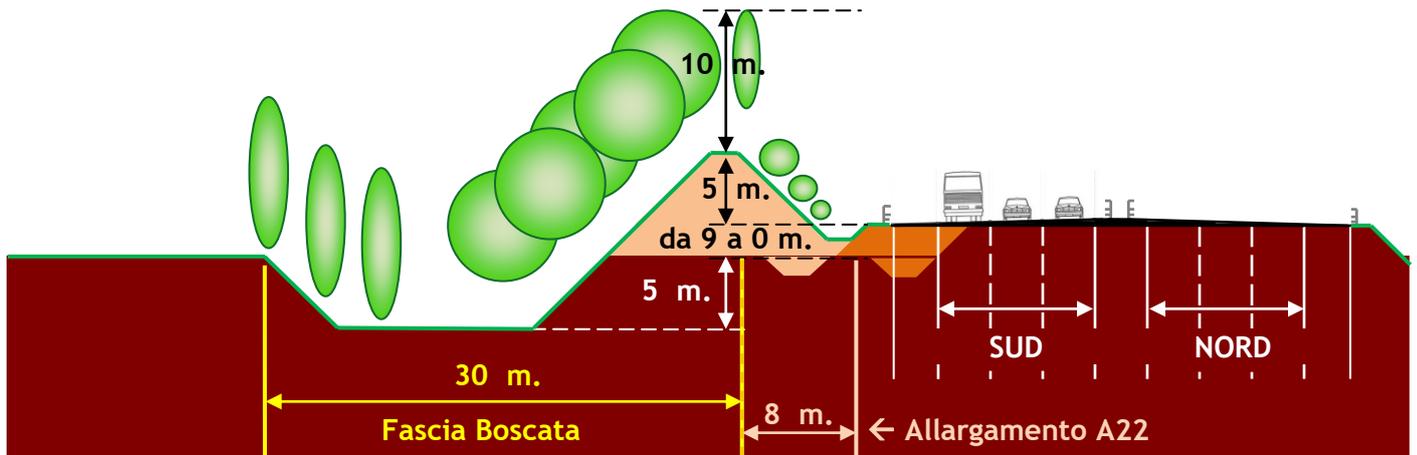
Considerato che nell'intorno di Caselle il sottosuolo è ghiaioso e considerato che tra Verona Nord e Dossobuono l'ampliamento della 3^a Corsia dell'Autostrada verrà realizzato tutto verso Ovest (con poi lo spostamento dell'asse autostradale) e considerato che in prossimità di Caselle è stata prevista anche la realizzazione di un Bacino di Laminazione per gestire le acque meteoriche che interesseranno l'A22, se e qualora l'Amministrazione Comunale di Sommacampagna riuscisse ad ottenere la realizzazione di una FASCIA BOSCATI - anche larga solo 30 metri - se realizzata in un certo modo, questa potrebbe diventare una INFRASTRUTTURA VERDE che da subito - in attesa che gli alberi crescano - potrebbe già permettere degli importanti abbattimenti degli inquinanti generati dal traffico Autostradale dell'A22.



Questa INFRASTRUTTURA VERDE (come qui sopra rappresentata) potrebbe essere lo schema da adottare dove la quota dell'Autostrada è massima (all'incirca sui 9 metri) che è nella parte più a Nord di Caselle.

In realtà questa soluzione potrebbe essere adottata anche nella zona dell'incrocio Autostradale tra l'A4 e l'A22, dato che anche in quella zona la quota della "A22" in certi casi raggiunge e supera anche i 9 m. utilizzando per creare questa INFRASTRUTTURA VERDE la ghiaia che viene scavata ai lati dell'Autostrada.

Dove l'Autostrada è poco elevata e/o vicina alla quota della campagna circostante... l'utilizzo dei 30 metri della Fascia Arborea potrebbe essere come sotto rappresentata, mantenendo sempre in ogni caso una duna alberata, lato autostrada, che sia sempre alta almeno 5 m. rispetto alla quota dell'Autostrada così si evita la realizzazione di "Barriere Anti Rumore" a lato dell'Autostrada... sostituite dalla "dune".



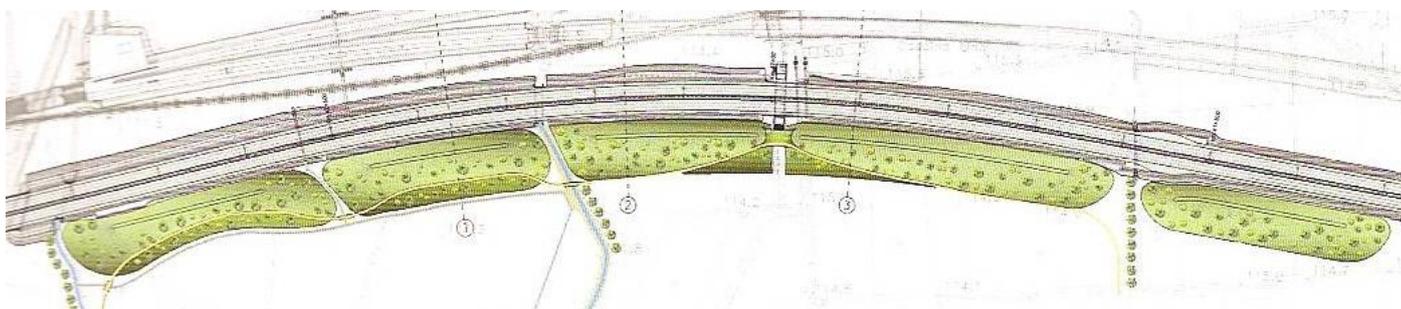
Ovviamente se la Fascia Boscata, al posto di 30 metri fosse di 50 metri, l'Autostrada A22 avrebbe modo di scavare più ghiaia... per risagomare l'INFRASTRUTTURA VERDE a forma di "COLLINE" al posto delle "DUNE", ma per creare questo progetto... servirebbe un Paesaggista e non un Geometra, che anche se è il Responsabile del Servizio Lavori Pubblici non credo abbia la conoscenza per progettare "qualcosa" che serva veramente al Paesaggio di Caselle e a migliorare la Qualità della Vita della nostra Popolazione.



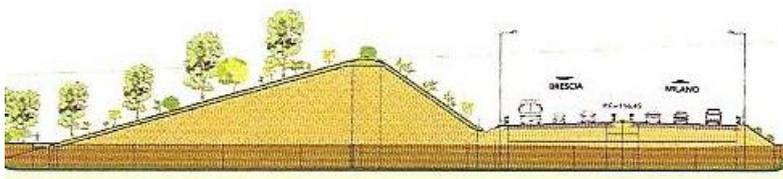
Prima che gli alberi di una **FASCIA BOSCATATA** abbiano da produrre degli **effetti significativi** quale fitodepurazione dell'aria e/o **effetti concreti** per l'abbattimento degli inquinati servirà un ventennio, ma una "duna" alberata rivestita sia di alberi ma anche di cespugli a rapida crescita - lato Autostrada - essendo una **INFRASTRUTTURA VERDE**, appena terminata produce da subito effetti positivi a tutela della Qualità di Vita e della Salute Pubblica migliorando anche l'aspetto paesistico del territorio "mascherando" dalla vista l'infrastruttura Autostradale che comunque sarà ricoperta di prati verdi in attesa degli alberi.



Ovviamente deve esserci un... motivo se le **FASCE BOScate** sono realizzate in aderenza al sedime della Autostrada e non lontana da queste lungo l'ipotetico sedime di una Autostrada quale la **SI.TA.VE.** che non verrà mai realizzata in quanto opera inutile che verrà sicuramente **sostituita dalla realizzazione della 4^ Corsia** sull'Autostrada A4 - Brescia Padova, che è e che sarebbe la più logica soluzione, ma a quanto pare il Comune di Sommacampagna vuole realizzare delle **FASCE BOScate** e... non delle vere ed importanti **INFRASTRUTTURE VERDI.**



Parrebbe essere evidente che le “Dune” e le “Colline artificiali” se progettate da dei paesaggisti come **INFRASTRUTTURE VERDI**, potrebbero da subito ottenere dei risultati significativi per la qualità di vita della popolazione residente a Caselle.



Premesso questo non credo serva perdere dell'inutile tempo a commentare la **Determinazione n° 182 del 19 Settembre 2016** che avrebbe assegnato al **Dott. Forestale Pasini Alessandro** la predisposizione del **“Piano di realizzazione di fasce boscate”**, determina che in **APPENDICE** se ne riproducono dei brani.

In attesa di un cortese cenno di riscontro, si porgono distinti saluti.

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@legalmail.it

ESTRATTO della Determinazione n° 182 del 19.09.2016 del “Piano di realizzazione di fasce boscate”

Nel Piano Triennale delle OO.PP. 2016-18, approvato con DCC 27 del 31.03.2016 e successivamente nel D.U.P. 2017-19, approvato con DGC 119 del 07/07/2016, è stato inserito anche per il 2019, sempre rispettivamente per un importo di 200.000,00€ per anno, quattro steps del previsto **Piano di realizzazione di fasce boscate** – da attuare appunto per stralci, con lo scopo di mitigazione ambientale a Sud e ad Est di Caselle. Questa azione strategica è definita dal PAT, conformemente con le previsioni del Masterplan paesistico ambientale di Caselle, redatto dall'arch. Andreas Kipar e con le opere di mitigazione previste da Autostrada del Brennero nel progetto per la realizzazione della terza corsia sulla A22 (vedi procedura di VIA - Decreto n. 401 del 18/07/2011 emanato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali); è stata pure esaminata una possibile forma di attuazione, alternativa all'acquisto delle aree ed impianto degli alberi, che passasse attraverso la promozione, presso gli agricoltori, di arboricoltura da legno a fronte di un "indennizzo" iniziale a compensazione dei minori introiti attesi rispetto ad altre forme di coltivazione. La proporzione dei costi è nell'ordine del 7-8 a 1. E' evidente che sul risultato, o perlomeno sulla tempistica, pesava il tenore della risposta attesa, ma si è ritenuto comunque meritevole di esplorazione tale opzione poiché, sia pure a fronte chiaramente dell'indisponibilità alla fruizione pubblica delle aree boscate, ne consente ugualmente la loro realizzazione (peraltro di dimensioni sensibilmente superiori, quantitativamente in modo inversamente proporzionale ai costi) e sortirà ugualmente i benefici attesi, alla medesima stregua di aree boscate pubbliche... anzi superiori, per effetto appunto delle maggiori dimensioni risultanti, con l'aggiuntivo evidente beneficio di azzeramento dei costi di gestione a carico del bilancio e, aspetto da non trascurare, la possibilità di evitare di creare zone che potrebbero scivolare fuori dal controllo e quindi essere malfrequentate. Tra le due opzioni opposte potranno, pur tuttavia, essere trovate soluzioni intermedie che, alla luce dei medesimi obiettivi, potranno consentire una parziale fruibilità pubblica, attraverso l'allestimento di zone frequentabili, piuttosto che percorsi di attraversamento, ecc.

La Società Autostrade che gestisce la A22 "Del Brennero", ha depositato in data 26.05.2010 presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare domanda di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di "Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona Nord – km 223 e intersezione con l'Autostrada A1 – km 314", ottenendo con Decreto DVA – 2011 n. 401 del 18.07.2011 parere positivo con prescrizioni, così come da richieste dei soggetti territoriali competenti. Il Comune di Sommacampagna, in particolare, con Delibera di Consiglio Comunale n. 66 del 23.09.2010 aveva richiesto, tra le altre, una integrazione delle barriere acustiche previste nel progetto originario e la realizzazione di adeguate fasce verdi tampone (aree verdi e fasce boscate), con funzione di protezione e filtro per l'abitato di Caselle. Nel dettaglio le aree verdi e fasce boscate interessavano, in linea con il Masterplan Paesistico di Kipar, le aree incluse nel "quadrifoglio autostradale" e le aree lungo il confine comunale a partire dalla loc. Palazzina fino alla loc. Canova. Con Decreto Ministeriale DVA-2013 n. 1277 del 17.01.2013 è stata quindi verificata l'ottemperanza del soggetto proponente (Società Autostrade) alle richieste contenute nel decreto di VIA. In particolare è stata verificata l'integrazione nel progetto delle barriere acustiche, così come richiesto dal Comune, mentre per quanto attiene alla realizzazione delle fasce tampone è stato richiesto alla società di predisporre uno studio sull'efficacia di tali apparati vegetali in merito all'abbattimento degli ossidi di azoto e di verificarne l'effettiva realizzabilità in considerazione delle prescrizioni dettate da ENAC a causa della vicinanza della stazione aeroportuale (rischio "bird striking"). La proposta progettuale avanzata dalla Società Autostrada del Brennero, tutt'ora al vaglio del parere di ENAC, prevede la realizzazione di una barriera verde, di larghezza variabile dai 20 ai 30 metri, che a partire dalla loc. Palazzina, seguendo il profilo esterno dello svincolo autostradale e quindi il confine comunale, raggiunga via Verona: quindi prosegua a nord fino circa all'altezza della loc. Canova seguendo il profilo ovest del tracciato della futura SI.TA.VE.

L'intenzione dell'Amministrazione comunale, consistendo essenzialmente nell'ampliamento della fascia verde di competenza autostradale fino ad una larghezza media di 50 mt, per quanto attiene al tratto compreso tra via Verona a sud e via Canova a nord, tenuto conto della posizione del tracciato della SI.TA.VE., ovvero allontanandosi dal confine territoriale per aggirare la loc. Canova, è quella di indicare l'espansione della fascia boscata, ad assorbire l'intero computo massimo (lunghezza x 20 mt) e ad occupare lo spazio territoriale ricompreso tra la previsione di Piano ed il confine territoriale con Verona, compatibilmente con le risorse economiche e, comunque con una previsione realizzativa per stralci, a fronte di una progettazione complessiva;

L'obiettivo, oltre quello di ottenere una barriera vegetale la più ampia possibile almeno nel tratto menzionato, a guisa di protezione contro la propagazione di polveri, inquinanti e, per quanto possibile, rumori, con il più basso costo di gestione possibile, se necessario limitando o anche escludendo tali aree verdi alla pubblica fruizione per la quale servirebbero maggiori cure di quelle necessarie al semplice benessere e prosperità delle piante, salvaguardando prioritariamente la funzione ambientale-paesaggistica; Queste indicazioni preludono quindi alla previsione di un consorzio vegetale, formato quindi da alberi ed arbusti, privo di aree prative e con un sesto d'impianto molto stretto e con una interdistanza tra le file utile solamente a consentire il governo delle infestanti nei primi anni, la manutenzione degli impianti d'irrigazione e la cura delle piante.

In attesa quindi della concretizzazione dell'iniziativa di Soc. Autostrade e di ottenere il parere dell'ENAC, l'Amministrazione intende quindi "stringere i tempi" ed addivenire ad una proposta metodologica e quindi progettuale che possa aggiungere elementi di concretezza ai ragionamenti, diversi, profusi e ripetuti, negli ultimi anni e fino ad ora condotti, sulla base degli elementi urbanisticamente programmatori, al momento concreti, anche e soprattutto per individuare le aree necessarie ed iniziare le procedure ablativo arrivando a formulare la dichiarazione di pubblica utilità, possibile solo dopo la formalizzazione degli atti allo scopo preordinati.

Ritenuto di incaricare un tecnico specializzato nel settore per eseguire la progettazione botanica delle barriere vegetali, nonché lo studio di un sistema d'irrigazione e di pianificazione culturale;