

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, **18.10.2017**

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:

Vista l'Ordinanza 35/2017, la LOTTA allo SMOG... è una cosa seria ?

Scrivo **oggi** al **Sindaco**, agli **Assessori** della Giunta Comunale, ai **Consiglieri Comunali** e al **Presidente del Comitato per Caselle...** perché **ieri sarebbe scaduto il termine** entro il quale la Giunta Comunale - se avesse voluto - **avrebbe potuto presentare Ricorso al TAR** contro il **Provvedimento di Compatibilità Ambientale** n° 191 del 27 Luglio 2017 del **Master Plan del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo** pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n° 96 del 17 Agosto 2017. www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/2017/08/17/96/p2/pdf

Ricordato questa scadenza... il titolo dell'odierna - se pur altra inutile comunicazione, visto che (come tante altre) rimarrà senza risposta - ha preso spunto da un articolo a firma di **Alberto Balestriero** di **Verona Polis** www.verona-in.it/2017/10/13/lotta-allo-smog-ma-e-una-cosa-seria/ pubblicato su "Verona In" il **13 Ottobre 2017** a titolo: "**Lotta allo smog: ma è una cosa seria?**"... con questo sotto titolo: "**Arriva la brutta stagione e anche Verona torna ad acuirsi il problema dell'inquinamento atmosferico. Problema endemico che necessita di politiche ambientali e urbanistiche ad ampio respiro e a lungo termine. Progettualità è la parola chiave, difficile riscontrarla nelle misure messe in atto dall'amministrazione**"... e questo testo:

"**Nella lotta allo smog ora si fa sul serio**" esordiva l'articolo dell'Arena del 6 ottobre nel quale si annunciavano, da parte dell'Amministrazione comunale, **le nuove "severe" misure contro l'inquinamento dell'aria**. Per **contrastare la piaga oramai radicata dello smog invernale**, come tutti gli anni, vengono annunciati i **soliti provvedimenti di riduzione del traffico** se si verificano i superamenti dei limiti di legge per oltre 10 giorni consecutivi. **Le severe misure consistono nel divieto di circolazione alle auto euro 3**. Provvedimenti che in sostanza spingono a cambiare l'auto e quindi in breve tempo a ritrovarci con lo stesso numero, se non superiore, di auto circolanti lasciando il problema praticamente irrisolto. **L'idea che circola spesso sulla stampa è che Verona è inquinata perché d'inverno non circola l'aria e piove poco**. Certamente queste sono delle aggravanti, ma sono fenomeni noti che esistono da sempre. **La verità è che l'aria è inquinata perché si è fatta una politica che non ha mai voluto e saputo programmare seriamente lo sviluppo urbanistico**. Diversi fattori contribuiscono all'inquinamento dell'aria a Verona. Ad esempio a poco più di un chilometro da piazza Brà sono non solo tollerate ma anche favorite le **Acciaierie di Verona di Lungadige Galtarossa** le quali, oltre che per l'emissione di polveri, costituiscono un serio problema viabilistico con il movimento di migliaia di Tir all'anno. Poi il trasporto pubblico, che dovrebbe essere il principale mezzo di locomozione urbano, è

Al Sindaco di Sommacampagna

sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net

e per conoscenza:

Agli Assessori della Giunta Comunale

Ai Consiglieri Comunali

A Daniele Poiani

Presidente Comitato per Caselle

danielepoiani72@gmail.com

inefficiente e resta pesantemente in subordine al trasporto privato. Inoltre, sventrando le piazze per fare parcheggi si sono incentivate le automobili ad entrare fino in centro storico per cui ora l'Amministrazione non ha la forza di proporre nuove ZTL o allargare quelle esistenti. Perfino a ridosso di Piazza Brà per favorire la velocità delle auto sono state tolte le strisce pedonali, usate da migliaia di persone. Tutti problemi che nella periferia già invivibile si moltiplicano: si continua ad attrarre traffico con centri commerciali tanto che, come è successo a Parona, perfino l'apertura di un negozio qualsiasi manda in corto circuito la viabilità. Infine, ma non ultime, le piste ciclabili, poche, frammentarie e mal concepite, non portano verso i luoghi di lavoro, la ZAI, gli uffici, le scuole. In sostanza le priorità viabilistiche che sono state perseguite a Verona negli ultimi 10 anni sono state: la costruzione di nuove strade, i parcheggi in centro, e gli espedienti per velocizzare il traffico. Tutti incentivi per usare l'auto sempre di più. Una politica che è esattamente il contrario di quello che stanno facendo le più evolute città europee come Barcellona, Parigi, Friburgo, Amsterdam, Vienna, Bilbao, ma anche la vicina Bolzano dove la mobilità ciclabile è arrivata al 30%. Città che hanno capito che l'unico sistema per ridurre l'inquinamento e rendere le città più sicure è dissuadere i cittadini dall'usare l'automobile. Sembra che quest'ultimo obiettivo sia ora una delle priorità della **revisione urbanistica che sta facendo la nuova Amministrazione comunale**, ma è ancora presto per dire se, come e in che misura potrà in prospettiva portare dei benefici. Intanto secondo il **rapporto dell'Agenzia europea dell'ambiente** l'Italia è al primo posto a livello europeo per **morti precoci dovute all'inquinamento atmosferico con 84.400 decessi annui** e secondo uno studio, che ha messo insieme i dati di 21 città europee, **Verona è la seconda città per presenza di inquinanti, soprattutto per le pericolose polveri super sottili** (Corriere del Veneto 02.12.15). Tutto ciò costituisce un **costo umano, sociale ed economico enorme che dovrebbe indurre ad attuare senza perdere tempo ben altri provvedimenti che non vietare la circolazione ai mezzi euro 3**.

Ovviamente **il contenuto dell'articolo è relativo alla Città di Verona...** i quali cittadini chiedono che lo Scalo Ferroviario di Verona Porta Nuova **sia trasformato in Parco Pubblico** e quindi - gli stessi cittadini e/o politici - chiedono che i Treni Merci (e di conseguenza anche il traffico dei TIR connesso e collegato) **siano trasferiti all'interno dell'Interporto del Quadrante Europa** che, guarda caso, confina con il centro abitato di Caselle.

Sempre da "Verona In" evidenzio ora un articolo dell'11 Novembre 2016, a firma di **Claudio Veronesi** del **Comitato Verona Sud** www.verona-in.it/2016/11/11/parco-scalo-il-progetto-dei-cittadini-sul-tavolo-di-tosi/ a titolo: **"Parco Scalo, il progetto dei cittadini sul tavolo di Tosi"**... con questo sotto titolo: **"Il masterplan preparato dal Comitato Verona Sud ha già raggiunto i piani alti di Palazzo Barbieri, ma anche il Prefetto e l'archistar Renzo Piano. «Il parco è un nostro diritto che ora pretendiamo»"**... e questo testo:

Del Parco Scalo si parla da oltre 10 anni ma solo recentemente si è concretizzato un **masterplan** che ci consente di prender visione dei particolari del progetto. Abbiamo inserito il Parco in un contesto di anello verde collegato attraverso una mobilità sostenibile e alternativa, come un Piano del Verde dovrebbe prevedere, se ci fosse. Vogliamo ringraziare i Cittadini, quelli con la "C" maiuscola, che hanno finanziato lo sviluppo del progetto al posto del Comune, dando fiducia al Comitato Verona Sud che in questo lavoro ha riassunto le esigenze emerse in questi anni nei vari quartieri. Prima tra tutte il diritto alla salute, il diritto a respirare un'aria meno inquinata e a vivere in un ambiente cittadino finalmente bello e in grado di consentire un minimo di socialità, indispensabile per una sana convivenza. Sono i diritti fondamentali che a Verona ci hanno fatto mancare e che ora pretendiamo. La realizzazione di questo masterplan è stata possibile grazie alla collaborazione del paesaggista **Alberto Ballestriero** e dell'architetto **Francesco Laserpe** e si basa su confini, dati e tavole provenienti dai documenti ufficiali del Comune di Verona, inseriti nel PUA (Piano Urbanistico Attuativo) e tiene in considerazione anche la posizione e le dimensioni della Stazione ad Alta velocità prevista nelle mappe ufficiali. Lo scorso 2 novembre abbiamo presentato e protocollato il masterplan, la relazione e la lettera accompagnatoria indirizzando il materiale al Comune di Verona, al Sindaco, a tutti gli assessori, all'ULSS 20, al Prefetto, al Garante regionale dei diritti della persona, alla Regione Veneto e all'architetto **Renzo Piano** a nome dei Cittadini per ribadire quelle che sono le reali esigenze della città e cosa proponiamo. Nei documenti presentati abbiamo denunciato la grave situazione di inquinamento dell'aria e la perdita di vivibilità dei nostri quartieri, i rischi scientificamente provati per la nostra salute e quella dei nostri figli, la nostra preoccupazione per il traffico che aumenterà - **con grave responsabilità di questa Amministrazione** - in maniera esponenziale con l'attivazione a Verona Sud di nuovi spropositati e non necessari centri commerciali, che porteranno in zona circa 170 mila auto al giorno, così come previsto dagli studi commissionati dal Comune stesso. Abbiamo quindi ufficialmente richiesto: **1)** Di inserire un vincolo a verde su tutta l'area dell'ex scalo ferroviario (non solo su metà area come prospettato dall'assessore Caleffi). **2)** Di avere copia degli accordi precedenti, o in corso, che riguardano l'area dello scalo ferroviario tra Comune, Rete Ferroviaria Italiana e Consorzio ZAI, perché a oggi nessuno è stato in grado di ottenerli. Nell'ottica della trasparenza chiediamo che ci siano messi a disposizione per conoscere esattamente i presupposti giuridici tra le parti. **3)** Di essere parte attiva, in rappresentanza dei Cittadini, al tavolo dello sviluppo del Parco assieme al Comune di Verona, affinché la realizzazione di quest'opera sia esempio di buona collaborazione tra istituzioni e Cittadini. **Claudio Veronesi Comitato di Verona Sud**

Di seguito la descrizione del progetto, il **masterplan** che disegna il nuovo Parco Scalo dietro la stazione di Verona.

Conessioni. Come da previsioni urbanistiche di Piano nella parte a Nord dell'area viene mantenuto il polo del trasporto urbano ma servito da un parcheggio scambiatore interrato anziché a cielo aperto. Nel Parco non è previsto traffico e di conseguenza alcun parcheggio. Il Parco è raggiungibile e attraversabile da una rete di percorsi ciclo-pedonali che fanno capo ai quartieri di Golosine, Santa Lucia, Borgo Roma, Borgo Milano, Centro Storico oltre che all'Anello Verde esterno alla città. Per congiungere il quartiere di Borgo Milano- Stadio viene mantenuta la previsione del Comune di attraversare il fascio dei binari con un viadotto aereo, ma di più contenute dimensioni perché destinato alle sole biciclette e pedoni.

Forestazione urbana. Il perimetro del Parco è caratterizzato da una fascia di specie arboree miste (tipo olmi, querce, carpini...) con funzione principale di protezione dalle avversità ambientali e climatiche (filtro dalle polveri, mitigazione temperature estive e rumori, assorbimento CO2). Nelle parti dove non è possibile la piantagione di alberature sarà impiegata vegetazione arbustiva (tipo ligustri, biancospini...). Una parte della fascia arborea protetta e monitorata, sarà costituita da vegetazione che si è insediata spontaneamente in modo naturale. Coinvolgendo anche istituzioni pubbliche, come il Museo di Scienze Naturali o Scuole di agraria, sarà così possibile osservare il naturale insediamento della vegetazione e della sua fauna, senza l'intervento umano, ricavando così utili indicazioni sull'adattabilità delle piante in ambito urbano, consentendo anche risparmi di impianto, di manutenzione, di acqua.

Orti. Oggi gli orti urbani si riconfigurano come veri e propri elementi di rigenerazione della città per le molteplici funzioni che svolgono: produzione di cibo sicuro, sperimentazione e didattica, salutare movimento fisico, aggregazione, recupero del disagio sociale. Inoltre, gli orti dati in gestione ai privati possono costituire una fonte di entrate economiche per la gestione del Parco. Nel progetto gli orti, coltivati solamente con metodi sostenibili, sono previsti nella parte Sud, in prossimità di Stradone Santa Lucia dove la densità abitativa è più alta e potranno così costituire una benefica attività per molti abitanti.

Prati, alberi e giardini. Le aree interne del Parco avranno vaste aree prative dove potranno essere svolte diverse attività libere (corsa, ginnastica, giochi di squadra, manifestazioni, sagre, feste...). Alberi a gruppi (tigli, aceri, frassini...) e arbusti da fiore si alterneranno ai prati, così da creare zone ombrose dotate di tavoli e panchine idonee al pic-nic e al relax. Alcuni percorsi saranno alberati, in modo da costituire dei veri e propri viali. Alberi e arbusti saranno impiegati come schermo per mitigare visuali sgradevoli, sia all'interno che all'esterno del Parco.

Edifici e strutture. All'interno dell'area esistono diversi edifici a servizio dello scalo ferroviario: officine, capannoni, uffici, etc. Sarà opportuno usufruire di queste costruzioni riattandole alle nuove funzioni che avranno nel Parco. L'Officina a forma di "U" a Nord è idonea ad ospitare un Museo di Storia ferroviaria e dei trasporti mantenendo un tratto di binario e una locomotiva d'epoca funzionante che potrà costituire così anche un interessante richiamo turistico. La costruzione che si affaccia su stradone Santa Lucia, in prossimità degli orti, potrà accogliere spazi a servizio del quartiere come biblioteca, centro civico, punto di ristoro. In adiacenza agli ingressi principali vi saranno campi gioco per bambini, mentre giochi per i più piccoli saranno sparsi per il parco. Sono previste anche piastre sportive polivalenti (pallacanestro, pallavolo, calcetto) e un palco stabile all'aperto per spettacoli. Gli edifici che non saranno utilizzati per i servizi del Parco potranno essere messi a disposizione della città e, ad esempio, ospitare un Centro civico polivalente, abitazioni e coworking per giovani professionisti.

Drenaggi. Considerato che, a seguito dei cambiamenti climatici in atto, i fenomeni alluvionali sempre più frequenti creano molti problemi alla città, la creazione del Parco potrà essere occasione per studiare e mettere in atto nuove strategie di difesa idraulica, sull'esempio di quello che stanno facendo città come Bologna o Amsterdam. Potranno essere adottate pavimentazioni drenanti per i percorsi, piazze, cortili, piastre sportive ecc. e creati bacini di invaso, che consentano di smaltire il surplus di acqua di eventi meteorici eccezionali senza gravare sulla rete fognaria cittadina. Superato il momento critico detti bacini, che potranno essere semplici conche prative, saranno fruiti dai cittadini per le consuete attività.

Risorse finanziarie. Si ribadisce la convinzione che per Verona il Parco Scalo non è un accessorio, ma è una urgenza primaria da cui dipenderà in primis la salute delle persone. Le difficoltà finanziarie attuali del Comune di Verona sono anche frutto di decenni di gestioni sbagliate della cosa pubblica che hanno privilegiato la speculazione edilizia piuttosto che il benessere dei cittadini. Basta percorrere qualsiasi strada dei quartieri sopraccitati per rendersi conto della mancanza di verde e di servizi, del traffico che soffoca, della densità edilizia insensata. A questo proposito gli abitanti di Verona e Verona Sud chiedono che venga dato conto degli oneri di urbanizzazione versati per le concessioni edilizie e perché con queste risorse non sono stati realizzati parchi e giardini diffusi su tutto il territorio. Nel contempo rifiutano e contestano con determinazione il ricorso a sistemi di finanziamento finora utilizzati e rivelatisi fallimentari anche dal lato economico e generatori di altra cementificazione del suolo. Siamo convinti che le prospettive finanziarie non manchino, considerato che la realizzazione del Parco Scalo potrà essere avviata mediante un piano urbanistico che vincoli subito a verde pubblico l'intera area e che preveda l'esecuzione dei lavori a stralci, in base a priorità da concordare con i residenti. Le risorse a cui attingere in linea di larga massima possono essere individuate nei seguenti ambiti finanziari:

a) Oneri di urbanizzazione già versati dai quartieri. **b)** Accedere ai finanziamenti della Legge regionale 2 maggio 2003, n. 13: **“Norme per la realizzazione di boschi nella pianura veneta”,** così come modificata dalla L.R. 4 agosto 2006 n. 15, che prevede l’erogazione di contributi per la **realizzazione e il ripristino di boschi di pianura, periurbani e di parchi urbani intesi come aree verdi attrezzate.** **c)** Finanziamenti statali come la Legge di stabilità che prevede 500 milioni per la Riqualficazione delle Periferie. **d)** Attingere a **Fondi Europei per realizzare un Piano del Verde integrato** nel contesto cittadino, che possa prevedere lo **sviluppo di un anello verde attorno alla città.** Strutture di notevole valore storico come i Forti, ad esempio, potrebbero essere valorizzati come punto di congiunzione in una mobilità alternativa e divenire attrattiva turistica di primissimo livello. Questa tipologia di turismo potrebbe creare nuovi collaterali filoni di business e beneficio economico alle casse comunali. **e)** Capitali derivanti dalla cessione e restauro del patrimonio edilizio dismesso esistente nello scalo ferroviario e non utilizzato per i servizi del nuovo Parco Scalo. **f)** Capitali incassati per l’area ceduta ad Esselunga di circa 27 milioni di euro e che sono da destinare alla zona di competenza quale area verde, non per altri scopi non chiari ai cittadini. Con 27 milioni sapete quanti parchi si possono realizzare? **g)** Proventi derivanti dalla cessione dei terreni per gli Orti Urbani e per affitto di terreni e edifici per manifestazioni private, mostre etc. **h)** Capitali derivanti dall’incasso di polizze fidejussorie per mancata esecuzione di opere pubbliche come il Passante Nord. **i)** Sponsorizzazioni di aree del Parco da parte di ditte private in cambio di pubblicità. **l)** Affidato in gestione di aree del Parco a cittadini riuniti in associazione sull’‘esempio dei ‘Giardini Condivisi’. **m)** Affidato di area a ente pubblico (es. Museo o Istituti di agraria) per la forestazione spontanea del parco.



Letto questi due articoli posso evidenziare che quanto letto sembra essere la filosofia di base dei progetti predisposti dall'Arch. Andreas Kipar, vedi il **Master Plan Paesistico Ambientale** di Sommacampagna: "**Verdi Orizzonti**" del 2010 - www.vivicaselle.eu/2010-MasterPlanPaesistico.pdf - e vedi gli "**Otto progetti per Salvare Caselle**" del 2012 - www.vivicaselle.eu/2012-OttoProgettiCaselle.pdf - (*progetto che ad oggi... non è mai stato pagato dall'Amministrazione Comunale a LAND srl*) e posso evidenziare che sei quei progetti fossero stati realizzati si sarebbe potuto **MIGLIORARE la QUALITA' della VITA dei miei CONCITTADINI?**

Nel 2007 - quando ebbi da andare a Milano ad incontrare per la prima volta l'Arch. Andreas Kipar - speravo veramente di iniziare un percorso che avrebbe potuto **MIGLIORARE la QUALITA' della VITA dei miei CONCITTADINI**, ma dopo 10 anni posso constatare amaramente che non è cambiato nulla anzi oggi è peggio.

In quest'ultimi 2 anni, grazie alla *lungimiranza* del Sindaco di Costermano sul Garda, il sottoscritto ha però potuto "collaborare" con **LAND srl** - sul campo - con gli Architetti dell'Arch. Andreas Kipar alla predisposizione del progetto del "**Cammino del Bardolino**" e al **Progetto dei 6 Parchi di Costermano sul Garda: Eccellenza Ambientale** - www.costermanosulgarda.eu - acquisendo delle **nuove professionalità**, sia dal punto di vista progettuale, ma anche **urbanistico burocratico**, visto che il Comune di Costermano sul Garda - differenza di Sommacampagna - è arrivato ad adottare-approvare la **3^ Variante (ambientale) al PAT** www.comunecostermano.it/pag.php?pag=72&modulo=an_news&tipo=2&id_modulo=303 e ad adottare anche il **9° Piano degli Interventi** www.comunecostermano.it/pag.php?pag=72&modulo=an_news&tipo=2&id_modulo=304 ed è evidente che **l'intuizione avuta dal sottoscritto nel 2007** era una strada che poteva essere intrapresa.

COSTERMANO. Contraria la lista Cittadini consapevoli per Costermano

Terza variante al Pat Il «sì» dopo cinque ore

Tanto è durato il Consiglio comunale che verteva su quest'unico punto approvato dalla maggioranza

Lente puntata su campi sportivi, ciclabili, parchi, volumi edificabili.

Consiglio comunale fiume, durato quasi cinque ore, sebbene l'unico punto fosse la «Terza variante al Piano di assetto del territorio. Esame osservazioni pervenute, controdeduzioni e conferma variante Pat». Punto approvato dalla maggioranza con l'opposizione della lista civica Cittadini consapevoli per Costermano che non ha partecipato al voto finale.

Dopo le comunicazioni del sindaco Stefano Passarini che ha commentato un volantino da loro diffuso alla festa IV d'Agosto, che affrontava alcuni temi della variante, il dibattito si è acceso e ha visto i consiglieri di minoranza schierarsi dalla parte dei cittadini che avevano presentato le osservazioni. Ne erano pervenute 14 su vari temi. Le richieste erano di stralciare la previsione di «servizi di interesse comune di maggior ri-



Consiglio comunale a Costermano

levanza in ampliamento degli impianti sportivi» e di stralciare «la previsione del percorso ciclopedonale nelle vicinanze». Ha ricordato Gelmetti: «Nel volantino dicevamo no alla spesa di 4 milioni per altri impianti sportivi».

Ma il sindaco ha rilevato: «Confermiamo la necessità di ampliare a nord poiché le attuali strutture sono insufficienti. Servono poi nuovi spogliatoi e parcheggi». La minoranza ha riconfermato il «no» ai sei parchi tematici. Passarini ha ribadito le con-

tro deduzioni dell'urbanista: «Non è pertinente essendo il tema della variante la costituzione del Parco di interesse locale regionale istituito nella zona sic di Costermano, in continuità a quello già approvato da Bardolino e a Garda». Quanto all'osservazione sulla «previsione dei percorsi ciclabili con richiesta di non asfaltare i sentieri pedonali in terra battuta», Gelmetti ha detto: «Nel primo stralcio della ciclabile di collegamento delle frazioni di Costermano è stato asfaltato un sentie-

ro storico che, partendo dalla sp9, attraversa ad est Murlongo e porta alla chiesetta di San Zeno».

Passarini ha notato: «Il tracciato che collega Albarè con Costermano e Castion è parte del progetto della ciclabile del Sole di collegamento tra il nostro territorio col Nord Europa. Deve avere le caratteristiche delle ciclabili europee: larghezza minima e asfaltatura. In alcuni tratti non si è potuto seguire il bordo strada, essendo stretta, per cui si è previsto l'unico percorso possibile a est di Villa De Beni». Molto dibattuta l'osservazione 12 che afferma: «La Variante al Pat 3 aumenta il volume edificabile complessivo di 35mila metri cubi negli Ato ambientali».

Ha precisato Gelmetti: «Il Pat vigente metteva a disposizione 167mila metri cubi per il residenziale, la variante al Pat 3 ne rende disponibili 187mila. Inoltre la cubatura per il turistico ricettivo passa da 65.500 metri cubi a 80.500: aumento che non condividiamo».

Ha precisato il sindaco: «Non c'è stato alcun aumento. Con la variante si fa una riconversione tra sistema produttivo e residenziale. È il turismo la nostra unica risorsa economica. Gli altri metri cubi erano già originariamente previsti dalla pianificazione regionale come compatibili col residenziale». • B.B.

Ed in merito alla **3^ Variante al PAT** del Comune di Costermano sul Garda, dopo l'articolo dell'Arena a titolo: **"Terza Variante al PAT. Il «si» dopo 5 ore"** (vedi pagina precedente) è utile ricordare anche quanto pubblicato dal Sindaco di Costermano sulla sua pagina di Facebook, sabato 14 Ottobre 2017, in questo suo post.

Cari cittadini, come già illustrato nel consiglio comunale del mese di giugno c.a., con la terza Variante al PAT, si sono pianificati i seguenti obiettivi:

1) realizzazione del PIL (Parco di Interesse Locale sull'area SIC del nostro comune). Parco istituito seguendo la Legge della Regione Veneto n. 40 del 1984 e che altro non è che la costituzione del PIL in continuità con quello dei Comuni di Garda e Bardolino (denominato Parco delle Rocche). **Parco che solo sul comune di Costermano sul Garda si estende su una superficie di circa 600 ettari** e per il quale il comune detiene la proprietà delle vie di comunicazione ed i privati mantengono le loro proprietà. L'istituzione del PIL permetterà: - al nostro comune di partecipare a tutti i bandi della Regione Veneto e della Comunità Europea che finanziano la sistemazione o manutenzione di aree all'interno dei Parchi Regionali ecc. - essere inseriti nell'elenco dei Parchi Regionali e Nazionali

2) convertire definitivamente la nostra economia da una pianificazione industriale (come era stata programmata negli anni 70 e 80) in una pianificazione turistica. Infatti uno degli obiettivi della Variante è stato quello di **stralciare la cubatura residua su Albare' di carattere industriale (35.000 mq, che di fatto generavano almeno 180.000 mc di edificato) in 15.000 mc di strutture turistico ricettive** su tutto il nostro territorio. Quindi, di fatto, convertendo 180.000 mc di potenziale edificato di carattere industriale in soli 15.000 mc di potenziale edificato turistico ricettivo. **La bontà di questa scelta è stata sancita e riportata dal punteggio della VAS della Regione Veneto** (uffici che valutano l'impatto ambientale delle scelte amministrative) che di fatto nel suo parere ha evidenziato che così facendo **si migliorerà complessivamente la qualità della vita ed ambientale del nostro territorio.**

3) convertire, e non aumentare, 25.000 mc da "compatibili con il residenziale" in "residenziale". Quindi conversione di volume e di previsioni che la Regione Veneto e l'amministrazione comunale avevano copianificato ancora nel PAT originario i cui studi erano stati redatti nel 2007.

4) ampliare la previsione della rete ciclabile del nostro comune. Questo con l'obiettivo di pianificare una rete ciclabile con caratteristiche "europee" che da Albare' arriva a Costermano (tratto già in fase di realizzazione), collegando Castion e quindi arrivando fino a Marciaga. Riporto che il nostro territorio è infatti ricco di oltre 100 km di strade bianche e sterrate e solo poco più di 1 km verrà utilizzato dal nuovo programmato tratto ciclabile con caratteristiche uguali a quelli della "pista del Sole" che di fatto collega i paesi del nord Europa con l'Italia fino ad arrivare a Dolce', Rivoli, Affi ... e obiettivo di questa amministrazione, fino a Marciaga.

... omississ...

Nei prossimi mesi come sempre, **programmeremo degli incontri pubblici** per illustrare nel dettaglio le opportunità che i cittadini potranno avere da queste scelte. Vi invito sin d'ora a partecipare così da cogliere i positivi scenari che potranno aprirsi

Secondo Wikipedia se il Comune di **Sommacampagna** ha una superficie territoriale di **40,83 km²** ... il Comune di **Costermano sul Garda** ha una superficie di **16,74 km²** e se nel Comune di **Sommacampagna** vivono **14.763 abitanti**, (361,57 abit. x km²) nel Comune di **Costermano sul Garda** la popolazione residente è di **3.731 abitanti** (228,87 abit. X km²) dati che permettono di evidenziare che **l'intera popolazione residente a Costermano sul Garda è inferiore alla popolazione residente a Caselle** – circa 5.000 abitanti – i quali miei concittadini però, hanno a disposizione solo una superficie territoriale "lorda" pari alla metà del Comune di Costermano sul Garda... che diventa ancora minore togliendo le aree delle Autostrade e dell'Aeroporto.

Per cambiare l'economia di un Comune da una "Pianificazione Industriale" ad una "Pianificazione Turistica" l'Amministrazione Comunale di Comune di Costermano sul Garda - con il progetto denominato: "**Eccellenza Ambientale**" – sta agendo con l'**approvazione delle "Varianti al PAT"** e quella dei "**Piani degli Interventi**"



#3 Costermano sul Garda a 360°: Esperienza Paesaggio

I numeri
 6 nuovi parchi
 20 km di itinerari ciclabili e pedonali
 25 ha di spazi attrezzati per lo sport, la sosta e il tempo libero

Costermano sul Garda #EccellenzaAmbientale

#4 Il Parco della Valle dei Mulini

Integrare con l'arte
Immergersi nella natura
Giocare con l'acqua

Ambito 3 | 2 km
 Ambito 2 | 2,5 km
 Ambito 1 | 3 km

Costermano sul Garda #EccellenzaAmbientale

#5 Il Parco del Ponte Sospeso

Il sentiero panoramico di connessione tra la Valle Strova e il ponte
La visuale a 360° dal ponte pedonale

Costermano sul Garda #EccellenzaAmbientale

#6 I parchi tematici

Il Parco della Scoperta
Il Parco dello Sport
Il Parco dell'Amicizia
Il Parco dell'Accoglienza

Costermano sul Garda #EccellenzaAmbientale

#7 Il Parco dell'Amicizia dei Popoli

L'ostello del parco dell'Amicizia dei Popoli
Il percorso ciclopedonale che attraversa il parco

Costermano sul Garda #EccellenzaAmbientale

Costermano sul Garda #EccellenzaAmbientale

Il paesaggio è un palinsesto di memorie. Esso sono parti vive della scenografia paesistica, che vale per il tempo dell'esistenza individuale, ma che vale anche per le generazioni che verranno, ed non viene meno il rispetto per il passato.
 E. Turi, Paesaggio come teatro, 1968

"Landscape is a palimpsest of memories. They are living parts of the landscape scenery, which lasts the time of individual existence, but it also continues for the future generations, if the respect for the past survives."
 E. Turi, Landscape as a theatre, 1968

Il progetto del Parco dell'Amicizia dei Popoli

Il progetto del Parco dell'Amicizia dei Popoli è un progetto di paesaggio che mira a creare un luogo di incontro e di dialogo tra le diverse culture e tradizioni del mondo. Il parco è stato progettato in modo da essere un luogo di incontro e di dialogo tra le diverse culture e tradizioni del mondo. Il parco è stato progettato in modo da essere un luogo di incontro e di dialogo tra le diverse culture e tradizioni del mondo.

Costermano sul Garda #EccellenzaAmbientale

L'esperienza acquisita "sul campo" - in particolare in questo ultimo anno - mi hanno permesso di ideare una serie di "**INFRASTRUTTURE VERDI**" pensate non solo per Caselle ma anche per l'intero comune di Sommacampagna, le quali - se va tutto come previsto - verranno elaborate e predisposte da **LAND srl dello Studio dell'Arch. Kipar** e poi illustrate in una **Assemblea Pubblica** a Caselle e/o a Sommacampagna.

Progettualità individuate nelle "**INFRASTRUTTURE VERDI**" la cui predisposizione effettiva da parte di LAND è stata rinviata a causa dell'urgenza di dover predisporre il **progetto Definitivo-Esecutivo del Cammino del Bardolino** i cui lavori sono oggi in corso: www.albipretori.it/Public/Pubblicazioni?pagina=Cronologico&codice=92

COMUNE DI BARDOLINO					
Numero	Oggetto	Dal	Al	Tipologia	Ente
1809	DELIBERA DELLA GIUNTA COMUNALE N. 282 del 15/09/2017: INDIRIZZI PER REDAZIONE PROGETTO DEFINITIVO/ ESECUTIVO DELLE OPERE DEL "CAMMINO DEL VINO BARDOLINO" DA REALIZZARSI NEI TERRITORI DEI COMUNI DI COSTERMANO, AFFI, BARDOLINO, CAVAION V.SE, RIVOLI V.SE E GARDA: ATTO DI INDIRIZZO E VARIAZIONE DI BILANCIO	29/9/2017	14/10/2017	DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA COMUNALE	COMUNE DI BARDOLINO

Concludo questa lunga premessa riportando un articolo dell'Arena di Sabato 14 Ottobre 2017 avente questo sopra titolo: "**PROPOSTA. Il presidente onorario del Wwf Veneto e l'assessore Segala**" con questo titolo: "**Più natura, meno smog**"... con questo sotto titolo: "**Amadio lancia un piano «Cinture verdi e sfruttare le arterie verso il centro».** E domani una passeggiata sull'alzaia dell'Adige" ... e con questo testo:

«Un'altra idea di città». Con meno cemento. Con parchi e piste ciclabili, adiacenti a zone abitate e trafficate. Capace di sfruttare «**corridoi biologici**» che dalla zone abitate portano a colline e a zone agricole. Una città «**sostenibile riducendo l'inquinamento**, portando almeno al 75 per cento la raccolta differenziata e **aprendo le porte alla natura**». Una città, Verona, che deve **riappropriarsi del suo rapporto con l'Adige**, e **valorizzarlo anche in chiave turistica**. Spunti, proposte supportate da studi e analisi approfondite, elaborati da **Averardo Amadio**, 96 anni, **presidente onorario del Wwf Veneto**, che le ha presentate con un documento di 17 pagine a Ilaria Segala, assessore all'urbanistica, all'edilizia privata e all'ambiente.

Il contributo, personale, di Amadio coincide tra l'altro con la giornata veronese di domani della **campagna nazionale Wwf Urban Nature**, nella quale il Gruppo Wwf di Verona, guidato da Manuela Formenti, organizza un'uscita sull'Adige nella parte del centro per mettere in diretto contatto i cittadini con le aree residuali di presenze naturali. Il luogo d'incontro è il parcheggio della chiesa di San Giorgio, alle 10. Si percorreranno con una visita guidata le alzaie dell'Adige da lungadige San Giorgio a ponte Catena. All'arrivo un aperitivo equosolidale. Amadio lancia il tema delle «**quattro cinture**» che caratterizzano Verona e vanno sfruttate.

La prima è la «**cintura verde, composta da aree agricole, che dovrebbe essere largo 200-300 metri** e avere come requisito

essenziale l'invarianza, cioè non cambiare mai, senza essere urbanizzata. Poi c'è la **cintura dei forti asburgici, delle mura magistrali e quella dell'Adige**. Amadio dedica un lungo passaggio alla richiesta di una ragionata attività di cura e selezione degli alberi lungo l'Adige. Individua poi **arterie dalla cintura verde e arrivano al centro**, favorendo la piantumazione di alberi e la creazione di piazzole di sosta e piccoli giardini. Queste arterie sono quella dal castello di Montorio a Montorio, la dorsale delle Torricelle che passa da Avesa e finisce a Ponte Pietra. Poi quella dal Monte Ongarine, sopra Avesa, fino a Quinzano. Altri ambiti da valorizzare: il parco dell'Adige nord e sud, poi l'ex scalo merci di Porta Nuova per farvi un parco, l'area della Passalacqua, a Veronetta, e la Spianà, tra Stadio, Borgo Milano e San Massimo. Altre direttrici da sfruttare per piste ciclopedonali, dice Amadio: da San Giovanni Lupatoto al Pestrino, lungo il canale Giuliani, dal fiume Menago a Ca' di David alla Genovesa, dalle cave a nord di Forte Gisella, a Santa Lucia, alla Spianà e anche dal Forte Lugagnano alla Spianà. E poi lungo il canale Camuzzoni. «**Qualcosa si può fare subito e va fatto**», dice Amadio, che a breve riparerà con l'assessore Segala. •

PROPOSTA. Il presidente onorario del Wwf Veneto e l'assessore Segala

Più natura, meno smog Amadio lancia un piano

«Cinture verdi e sfruttare le arterie verso il centro»
E domani una passeggiata sull'alzaia dell'Adige

Enrico Giardini

«Un'altra idea di città». Con meno cemento. Con parchi e piste ciclabili, adiacenti a zone abitate e trafficate. Capace di sfruttare «corridoi biologici» che dalla zone abitate portano a colline e a zone agricole. Una città «sostenibile riducendo l'inquinamento, portando almeno al 75 per cento la raccolta differenziata e aprendo le porte alla natura». Una città, Verona, che deve riappropriarsi del suo rapporto con l'Adige, e valorizzarlo anche in chiave turistica. Spunti, proposte supportate da studi e analisi approfondite, elaborati da Averardo Amadio, 96 anni, presidente onorario del Wwf Veneto, che le ha presentate con un documento di 17 pagine a Ilaria Segala, assessore all'urbanistica, all'edilizia privata e all'ambiente.

Il contributo, personale, di Amadio coincide tra l'altro con la giornata veronese di domani della campagna nazionale Wwf Urban Nature, nella quale il Gruppo Wwf di Verona, guidato da Manuela Formenti, organizza un'uscita sull'Adige nella parte del

centro per mettere in diretto contatto i cittadini con le aree residuali di presenze naturali. Il luogo d'incontro è il parcheggio della chiesa di San Giorgio, alle 10. Si percorreranno con una visita guidata le alzaie dell'Adige da lungadige San Giorgio a ponte Catena. All'arrivo un aperitivo equosolidale.

Amadio lancia il tema delle «quattro cinture» che caratterizzano Verona e vanno sfruttate. La prima è la «cintura verde, composta da aree agricole, che dovrebbe essere largo 200-300 metri e avere come requisito essenziale l'invarianza, cioè non cambiare mai, senza essere urbanizzata. Poi c'è la cintura dei forti asburgici, delle mura magistrali e quella dell'Adige.

Amadio dedica un lungo passaggio alla richiesta di una ragionata attività di cura e selezione degli alberi lungo l'Adige. Individua poi arterie dalla cintura verde e arrivano al centro, favorendo la piantumazione di alberi e la creazione di piazzole di sosta e piccoli giardini. Queste arterie sono quella dal castello di Montorio a Montorio, la dorsale delle Torricelle che passa da Avesa e finisce a Ponte



Averardo Amadio

Pietra. Poi quella dal Monte Ongarine, sopra Avesa, fino a Quinzano. Altri ambiti da valorizzare: il parco dell'Adige nord e sud, poi l'ex scalo merci di Porta Nuova per farvi un parco, l'area della Passalacqua, a Veronetta, e la Spianà, tra Stadio, Borgo Milano e San Massimo. Altre direttrici da sfruttare per piste ciclopedonali, dice Amadio: da San Giovanni Lupatoto al Pestrino, lungo il canale Giuliani, dal fiume Menago a Ca' di David alla Genovesa, dalle cave a nord di Forte Gisella, a Santa Lucia, alla Spianà e anche dal Forte Lugagnano alla Spianà. E poi lungo il canale Camuzzoni. «Qualcosa si può fare subito e va fatto», dice Amadio, che a breve riparerà con l'assessore Segala. •

Se dieci anni fa lo pensavo come Averardo Amadio: **“Qualcosa si può fare subito e va fatto”**... oggi posso ricordare che dopo dieci anni nulla è cambiato per Caselle in merito all'inquinamento... visto anche quanto in questi ultimi giorni è stato pubblicato sui quotidiani locali, con una serie di articoli... il cui tema è lo stesso... lo “SMOG”... Articoli che sono stati riportati su www.vivicaselle.eu in questi post:

Sabato 14 Ottobre 2017 - <https://vivi-caselle.blogspot.it/2017/10/inquinamento-atmosferico-cittadini-per.html>

Inquinamento atmosferico, Cittadini per l'Aria: 'Il Governo e i sindaci fermino la strage'

Domenica 15 Ottobre 2017 - <https://vivi-caselle.blogspot.it/2017/10/inquinamento-da-smog-da-domani-i-primi.html>

Inquinamento da SMOG. Da Domani i primi divieti (che non servono a nulla... dato che sono solo palliativi)

Lunedì 16 Ottobre 2017 - <https://vivi-caselle.blogspot.it/2017/10/se-secondo-larena-e-allarme-smog-via-ai.html>

Se secondo l'Arena: È allarme smog: via ai divieti, questo allarme vale solo per Verona o anche per Caselle?

Martedì 17 ottobre 2017 - <https://vivi-caselle.blogspot.it/2017/10/per-diminuire-linquinamento-servono.html>

Per diminuire l'inquinamento servono "INFRASTRUTTURE VERDI"... altro che le... Domeniche a piedi.

Oggi – allo scadere del termine utile per poter presentare il Ricorso al TAR contro il Decreto VIA dell'Aeroporto Catullo - **avrei voluto scrivere ancora molto di più ai “miei” politici**, ma visto quanto pubblicato ieri dall'On. Diego Zardini, **“Emergenza smog, la Regione abbandona i sindaci”** credo che oggi sia meglio concludere qui ricordando il suo intervento:

*«Regione Veneto e Comune di Verona non hanno uno straccio di piano per ridurre l'inquinamento da smog». Il deputato veronese **Diego Zardini**, membro della commissione Ambiente della Camera, commenta così il rapporto di Legambiente sullo stato dell'aria nelle città italiane. «Solo a Verona e provincia sono stati finora 41 i giorni in cui sono stati sforati i limiti consentiti per le PM10», ricorda **Zardini**. «Il limite massimo ammesso è di 35 giorni e dobbiamo ancora affrontare l'intero autunno che, con l'accensione dei riscaldamenti, non potrà che peggiorare la qualità dell'aria che respiriamo».*

«È fondamentale il ruolo delle Regioni e dei Comuni nel predisporre piani e misure e nuovi fondi da destinare a progetti innovativi per il rilancio dei centri urbani partendo dal settore della mobilità. Purtroppo continuiamo a verificare il totale disinteresse per la salute pubblica della giunta regionale del Veneto e di molti amministratori».

In particolare la Regione Veneto, alla luce del piano antismog firmato dal Ministero dell'Ambiente, avrebbe dovuto approvare la delibera stagionale di misure antinquinamento, cosa che in pratica non è avvenuta. La Regione che nel novembre 2016 aveva emesso delle linee guida al raggiungimento di determinati livelli di criticità valido fino a Marzo 2017 non avendo provveduto al suo rinnovo ha di fatto lasciato i propri sindaci orfani di indicazioni. Si è preoccupata solamente di ratificare il Protocollo con il Ministero dell'Ambiente prevedendo tra l'altro limitazioni solo nei comuni sopra i 30000 abitanti e a partire da ottobre 2018.

*«Quali sono le intenzioni dei nostri amministratori? Quanto ancora dovranno sopportare i cittadini affinché chi di dovere si interessi al loro benessere e alla loro salute?», conclude **Zardini**.*

Visto l'oggetto di questa comunicazione: **“Vista l'Ordinanza 35/2017, la LOTTA allo SMOG... è una cosa seria?”**... dopo questa lunga premessa, **oggi avrei voluto scrivere in merito all'Ordinanza Sindacale** ma ho deciso di smettere di scrivere e di non continuare **e richiamando l'intervento dell'On. Diego Zardini... oggi mi fermo qui...** e concludo... ricopiando l'ultimo paragrafo dell'Articolo pubblicato su PDNEWS per condividerne il contenuto e la sostanza: **«Quali sono le intenzioni dei nostri amministratori? Quanto ancora dovranno sopportare i cittadini affinché chi di dovere si interessi al loro benessere e alla loro salute?».**

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@legalmail.it



Zardini: Emergenza smog, la Regione abbandona i sindaci

Publicato da pdverona il 17 ottobre 2017 • 0 Commenti

*«Regione Veneto e Comune di Verona non hanno uno straccio di piano per ridurre l'inquinamento da smog». Il deputato veronese **Diego Zardini**, membro della commissione Ambiente della Camera, commenta così il rapporto di Legambiente sullo stato dell'aria nelle città italiane. «Solo a Verona e provincia sono stati finora 41 i giorni in cui sono stati sforati i limiti consentiti per le PM10», ricorda **Zardini**. «Il limite massimo ammesso è di 35 giorni e dobbiamo ancora affrontare l'intero autunno che, con l'accensione dei riscaldamenti, non potrà che peggiorare la qualità dell'aria che respiriamo».*

«È fondamentale il ruolo delle Regioni e dei Comuni nel predisporre piani e misure e nuovi fondi da destinare a progetti innovativi per il rilancio dei centri urbani partendo dal settore della mobilità. Purtroppo continuiamo a verificare il totale disinteresse per la salute pubblica della giunta regionale del Veneto e di molti amministratori».

In particolare la Regione Veneto, alla luce del piano antismog firmato dal Ministero dell'Ambiente, avrebbe dovuto approvare la delibera stagionale di misure antinquinamento, cosa che in pratica non è avvenuta. La Regione che nel