



**LEGAMBIENTE VENETO**

**Spett.le  
REGIONE VENETO  
Unità Complessa VIA  
Palazzo Linetti Calle Priuli, 99  
30121 VENEZIA**

**Verona, 19 giugno 2009**

**OGGETTO: Osservazioni al progetto preliminare e allo Studio di Impatto Ambientale del complesso Autodromo del Veneto denominato “Motorcity” localizzato nei comuni di Vigasio e Trevenzuolo in provincia di Verona.**

**Il sottoscritto Michele Bertucco, Presidente di Legambiente Veneto, con sede in Rovigo Corso del Popolo, 276, presenta le seguenti osservazioni al progetto sopraindicato in oggetto:**

#### **OSSERVAZIONE N. 1 – LE PROBLEMATICHE GENERALI**

**Il progetto presentato che consente, oltre alla costruzione dell'autodromo, la realizzazione “...dell'insieme di strutture connesse e complementari di intrattenimento, espositive, di ricerca, di servizio, turistico-ricettive e commerciali...”, precisando al comma 3, sempre del medesimo art. 88, che “...la quota di superficie permeabile del suolo, escluse le aree per l'urbanizzazione primaria e secondaria, non deve essere inferiore al 30% della superficie territoriale...”.**

**Si delinea così il progetto per costruire una vera e propria nuova città attorno all'autodromo, con l'impiego complessivo di più di 4 milioni di mq. di terreno, cioè una città, per semplificare, lunga 4 Km. e larga 1 Km..**

**A parte il fatto che l'opinione pubblica stenta a capire come la nostra Regione avverta la necessità di dotarsi di un “Autodromo del Veneto”, ancor meno si comprende l'opportunità di insediare fra Vigasio e Trevenzuolo, nelle immediate vicinanze di un territorio che ha già dato o sta per dare alla collettività le vaste aree del Quadrante Europa, quelle dell'Aeroporto “Valerio Catullo”, quelle dello svincolo autostradale di Nogarole Rocca, quella del futuro svincolo e della sede della TI-BRE, quelle per l'intermodalità di Isola della Scala (quasi 2 milioni di mq.), quelle di Vigasio per la logistica (1 milione di mq.), quelle per l'ampliamento**

delle aree produttive di Nogarole Rocca (quasi 3 milioni di mq.). Per carità di patria non intendiamo allargare lo sguardo, già di per sé sconsigliato, alle previsioni del “Piano d’Area” della “Città diffusa delle Pianure e Valli Grandi Veronesi” con ulteriori consumi di suoli.

Siamo proprio convinti che, ammesso e non concesso che si debba costruire un autodromo, il luogo scelto è proprio quello sbagliato.

L’area della media pianura veronese immediatamente a valle della fascia delle risorgive, ricca di corsi d’acqua, di gran pregio culturale (mais, riso, ecc...), e riconosciuta negli studi per il nuovo P.T.R.C. Veneto e per il P.T.C.P. di Verona ambito di grande attenzione per i corridoi biologici ed agroalimentari che l’attraversano e la caratterizzano, è oggetto, nella vasta porzione compresa fra l’abitato di Vigasio e quella di Trevenzuolo della Variante n°3 al P.A.Q.E. che ne prevede l’utilizzo in piccola parte per la costruzione di un autodromo di Formula 1 destinando la gran parte rimanente ad area produttiva e commerciale.

In primo luogo si fa osservare l’inopportunità della scelta del sito, ubicato nel settore territoriale della nostra Provincia che ha già subito, o sta per subire, la sottrazione di vasti spazi per l’insediamento di infrastrutture di vario genere.

Sottrarre altri 4 milioni di mq. per autodromo ed aree produttive e commerciali molto più che inopportuno, sembra un colossale errore.

Si fa notare ancora che l’intera rete idrografica, che alimenta con le proprie acque i fiumi risorgivi Tartaro, Tione e Tigna, verrebbe sconvolta, inaridita. E di fatto trasformata in una rete fognaria, e che le fasce umide presenti in taluni ambiti del territorio verrebbero cancellate.

E’ evidente che ogni traccia di naturalità e seminaturalità ora rappresentata da acque, alberate lungo i corsi d’acqua, boschi di pioppi coltivati, pesci, uccelli, farfalle, culture tradizionali verrebbero seriamente compromessi o peggio ancora in gran parte cancellati.

E tutto ciò mentre a livello mondiale va salendo l’enfasi per la conservazione della Natura.

Analoga sorte subirà l’identità culturale locale, con l’introduzione improvvisa di tante nuove attività ora non praticate e con l’arrivo di tante persone (3000 operai, dice il Sindaco di Trevenzuolo, e famiglie, aggiungiamo noi) da altre Province e da altri Paesi Europei o extra Europei.

A proposito rammentiamo che la disoccupazione, come noto, nella Provincia di Verona è a livello fisiologico.

Ma ancora un’altra perdita vogliamo segnalare.

Si tratta del paesaggio. I campi coltivati, separati da fossi e corsi d’acqua risorgivi, i filari di alberi, le cascate dalla modesta ma corretta architettura, verrebbero sostituiti da capannoni,

**piste, strade, enormi parcheggi vasti come 500 campi veronesi, edifici alti anche 35 metri (11 piani), bastioni di terra antirumore.**

**Come armonizzare un simile complesso di nuove strutture ed infrastrutture con un paesaggio agreste come quello descritto fra due centri abitati costruiti pazientemente dall'uomo con il lento lavoro di qualche secolo?**

**Ma non si può finire senza nominare il problema viabilistico. Per l'accesso alle nuove aree motoristiche, industriali, commerciali e ludiche occorreranno nuove strade. Un fascio di nuove strade, con ulteriori perdite di suoli, di natura, di tranquillità, e con un impegno finanziario tutto da individuare, ma che, senza essere profeti, ipotizziamo a carico dei cittadini.**

#### **OSSERVAZIONE N. 2 – CONFORMITA' ALLA NORMATIVA VIGENTE**

**Lo studio di impatto ambientale non sembra essere conforme alle indicazioni previste dal d. lgs 152/2006 parte II e dai relativi allegati, così come modificati dal d. lgs 4/2008.**

**In particolare, non sembrano adeguatamente trattati tutti i contenuti dello studio di impatto ambientale previsti dall'allegato 7 alla parte II del d. lgs 152/2006.**

**A titolo di esempio non sono stati valutati tutti i tipi e le qualità dei residui e delle emissioni previsti: inquinamento acqua, aria, suolo, rumore, vibrazione, luce, calore e radiazione (punto 1 c allegato 7 alla parte II del d. lgs 152/2006); mancherebbe inoltre una adeguata descrizione dei probabili impatti rilevanti sia diretti che indiretti e soprattutto di quelli cumulativi nel breve, medio e lungo termine (punto 4 allegato 7 alla parte II del d. lgs 152/2006).**

**Mancherebbe inoltre una descrizione adeguata dell'impatto sul patrimonio agroalimentare, sul paesaggio e sull'interazione tra questi fattori (punto 3 allegato 7 alla parte II del d. lgs 152/2006).**

#### **OSSERVAZIONE N. 3 – DETERMINAZIONE E CALCOLO DELL'IMPATTO AMBIENTALE**

**Non appaiono sufficientemente descritte ed esplicitate all'interno dello studio di impatto ambientale le modalità di determinazione e di calcolo dell'impatto ambientale.**

#### **OSSERVAZIONE N. 4 – “ALTERNATIVA ZERO”**

**Lo studio di impatto ambientale non sembra prendere in considerazione la cosiddetta “alternativa zero” (punto 2 allegato 7 alla parte II del d. lgs 152/2006), ovvero i vantaggi che la mancata realizzazione dell'opera porterebbe all'ambiente e alla popolazione, rispetto alla**

costruzione della stessa. Tale considerazione assume particolare rilevanza data la presenza nelle immediate vicinanze di una zona SIC/ZPS.

#### **OSSERVAZIONE N. 5 – MANCATO RISPETTO DELLE PREVISIONI NORMATIVE REGIONALI**

A differenza di quanto sostenuto nella premessa della sintesi non tecnica, a nostro parere questo insediamento snatura di fatto gli indirizzi citati della L.R. 27/1999, le cui finalità erano di incentivare lo sport di tipo automobilistico. Con questo progetto, invece, sarà costruito un enorme insediamento con prevalenza di edifici ad uso commerciale, industriale e residenziale. Le dimensioni di questi interventi vanno ben oltre il fabbisogno strettamente connesso e collegato alla pista automobilistica.

#### **OSSERVAZIONE N. 6 – INCOERENZA CON LE PREVISIONI URBANISTICHE**

L'Amministrazione Regionale riconoscendo la natura del progetto denominato "Motorcity" come "intervento di interesse pubblico" ha previsto che le aree interessate ricadano in un'area classificata come zona "F" (infrastrutture ed impianti di interesse pubblico, attrezzature per l'istruzione, per lo sport, parcheggi e verde privato). Riteniamo che gli interventi proposti che vanno aldilà della pista e delle strutture connesse (centro commerciale, parco divertimenti, zone produttive e aree residenziali) esulino dalla destinazione urbanistica prevista e dalle finalità della legge istitutiva dell'autodromo.

#### **OSSERVAZIONE N. 7 – COSTI DELLA MOBILITA' A CARICO DEL PUBBLICO**

Fin dall'inizio i promotori del progetto dell'autodromo del Veneto avevano insistito sul fatto che i costi della viabilità sarebbero stati a carico dei privati. In realtà alcuni enti pubblici (Autostrada del Brennero, Provincia di Verona) si sono impegnati a destinare loro risorse per finanziare la viabilità necessaria (nuovo casello Autobrennero e Mediana provinciale) a sostenere il traffico indotto, che come abbiamo citato sopra risulterà di dimensioni enormi: anche queste spese inizialmente dovevano essere a carico solo dei Soci Realizzatori.

#### **OSSERVAZIONE N. 8 – INQUINAMENTO ATMOSFERICO**

Osserviamo quanto segue:

a) nel fascicolo "*Quadro di riferimento Programmatico*", a pag. 54 si evincerebbe che l'area di progetto non rientra tra le "aree specifiche di intervento del Piano Regionale di Risanamento dell'Atmosfera", perché la zona non ha ancora sfiorato abbondantemente i limiti di inquinamento posti per legge, ma la presenza nelle immediate vicinanze dell'autostrada A22

**“del Brennero” la pone già tutta in fascia “A” con carichi da PM10 a 46 microgrammi/m<sup>3</sup> media periodo e con superamento del VL in 3 gg. su 10 di monitoraggio (vedi relazione ARPAV-VR del 17.03.08);**

**b) nel fascicolo “*Quadro di riferimento Progettuale*”, da pag. 111, si valutano le “Emissioni in Atmosfera”. Come premessa si cita uno studio della Provincia di Verona dove è ipotizzato un traffico indotto nei giorni feriali di oltre 26.000 veicoli leggeri e di oltre 1.500 veicoli pesanti media/giorno(dati ripresi anche in altri fascicoli).**

**Da pag. 135 è riportata una “stima della domanda di trasporto pubblico” a supporto della necessità di riattivare la dismessa linea ferroviaria Dossobuono-Vigasio (i costi di riattivazione sarebbero a carico degli enti pubblici); in questa stima risulta ben dettagliato il numero dei visitatori attratti dai vari comparti: risulta scritto che lo “Shopping center” potrebbe avere tra 50.000 e 107.000 visitatori/giorno; nelle pagine a seguire sono ben descritti tutti i flussi di visitatori suddivisi tra i vari mezzi di locomozione utilizzati per accedere a “Motor City”.**

**Dalla somma delle tabelle da n°. 7.2.3.1/I fino a n° VII, che descrivono ipotesi di visitatori a “Shopping center” e a “Parco tematico”, si ricavano i seguenti numeri per i soli visitatori che potrebbero accedere all’area in auto e camper:**

**nei giorni feriali da minimo 59.434 a massimo 106.483**

**nel weekend “ 78.010 “ 180.995.**

**Questi dati contrasterebbero con quanto riporta la tabella 7.2.3.1/IX “Sintesi della domanda di trasporto da e per Motorcity (escluso autodromo)” dove gli arrivi con gli stessi mezzi di locomozione sono stimati come segue:**

**nei giorni feriali da min. 174.900 a max. 237.364,**

**nel weekend “ 167.562 “ 253.666.**

**Prendendo come valida l’ipotesi del minor carico di visitatori, come descritto alle tabelle da 7.2.3.1/I a VII e ipotizzando che ogni veicolo trasporti in media 2,5 visitatori, ne risulterebbe il seguente carico veicolare :**

**nei giorni feriali da minimo 23.773 a massimo di 42.593,**

**nel weekend “ 31.204 “ 72.398.**

**Queste risultanze degli accessi, escluso le piste per i tre diversi utilizzi, porterebbero a dimostrare l’insufficienza dei 44.000 posti auto in totale, scritti sul depliant e confermati verbalmente dal sig. Raimondo Montanari Consigliere di Autodromo del Veneto Spa in sede di presentazione VIA a Vigasio.**

Le dimensioni degli spostamenti annui sono poi ipotizzate a pag. 140, quando si dichiara che il trasporto annuo è stimato in 4.350.000 di passeggeri che potrebbero accedere a Motor City tramite il trasporto pubblico: il dott. Dell'Acqua scrive che questo mezzo di locomozione dovrebbe contribuire solo tra il 4,62% e il 5,36% dell'intero afflusso di visitatori?! Speriamo che in questi ultimi dati ci sia qualche errore di stima o di trascrizione, perché se si calcola l'intero si arriverebbe ad un movimento superiore al numero di abitanti nazionali.

Da pag. 155 si prendono in esame alcuni sistemi di trasporto pubblico per soddisfare la necessità dei movimenti all'interno dell'area "Motorcity". Le conclusioni consigliano di applicare il sistema "People Mover", che potrebbe avere una capacità di trasporto orario di 1.000-5.000 persone;

c) nel fascicolo "*Quadro di riferimento Ambientale-Impatti*" da pag. 10 si tratta degli impatti sull'atmosfera, riportando le emissioni di inquinanti in fase di cantiere e in fase di esercizio.

Prendendo in esame solo le risultanze riferite alla fase di esercizio (da pag. 15) risulta ripreso il dato indicato dallo studio della Provincia di Verona, che prevede un traffico veicolare medio giornaliero indotto nei giorni feriali di oltre 26.000 veicoli leggeri e di oltre 1.500 veicoli pesanti, ma questi numeri sono in netto contrasto con i dati dei visitatori indicati in "Quadro di riferimento Progettuale".

Possiamo condividere le "Considerazioni conclusive" da pag. 56 e seguenti, dove è descritto che "per nessun inquinante le emissioni del comparto costituiscono di per sé superamenti dei valori limite. Tuttavia esse assumono una maggiore valenza se contestualizzati con i livelli di qualità dell'aria già presenti nel sito".

Purtroppo la relazione non si sofferma a stimare il livello di inquinanti da traffico indotto più volte citato nei fascicoli del dott. Dell'Acqua in relazione ai probabili visitatori/giorno (le nostre stime induttive, partendo dal citato numero di visitatori/giorno, indicherebbero da un minimo di 20.000 a un massimo di oltre 70.000 dei soli veicoli leggeri in arrivo e poi ripartenza).

La relazione ARPAV-VR, già citata sopra, stima un aggravio dell'attuale inquinamento con fattore 5, se il traffico veicolare dovesse aumentare nei due sensi di marcia di 30.000 unità ad una velocità media oraria di 70 km; in questo sito la velocità media oraria per i veicoli in arrivo e ripartenza è facile ipotizzare che sarà sicuramente molto bassa con probabili lunghi stazionamenti dei veicoli a motore acceso: quindi l'inquinamento indotto porterà a livelli ben superiori a quelli di un traffico scorrevole a 70 km/ora.

Se ne deduce che saranno quasi costantemente superati i livelli massimi previsti e quindi con carico di inquinanti insostenibili per gli abitanti delle immediate vicinanze: sono oltre 50.000

gli abitanti nel raggio di 10 km. e oltre 300.000 nel raggio di 20 km.. E' a tutti ben noto che ne subiranno immediata grave sofferenza gli abitanti affetti da malattie dell'apparato respiratorio (bronicospatici, ecc.), i bambini e gli anziani quali soggetti a maggior rischio-salute.

Stesse inadempienze riguardano *“ALLEGATO 2-Valutazione Impatto Sanitario e Sociale”*, perché l'estensore si limita a rapportare gli eventi solo per effetto dell'inquinamento indotto dal solo movimento interno, dal processo di combustione della Centrale rigenerativa e dall'attività veicolare sulla pista dell'autodromo.

Quindi è sicuramente da rigettare tale lavoro di valutazione ambientale, perché mancante della valutazione del complessivo carico da inquinamento nella zona conseguente al traffico indotto.

d) Nel fascicolo *“Sintesi non Tecnica”* si afferma che “l'area è soggetta a debole circolazione e ristagno d'aria nei bassi strati..(omissis) i venti al suolo presentano numerosi periodi di calma di vento (superiori al 30%).. (omissis).. ozono e articolato fine (PM10) registrano livelli superiori ai limiti.” Le risultanze descritte a Tabella 1 e 2 ripetono i valori da inquinanti indotti dal solo traffico interno, processo di combustione della Centrale rigenerativa e dall'attività veicolare sulla pista.

#### **OSSERVAZIONE N. 9 – INCOMPATIBILITA' CON IL PARCO REGIONALE DEL TARTARO TIONE**

Il progetto proposto risulta incompatibile con la proposta di istituzione del Parco Regionale del Tartaro -Tione.

Dovrebbe nascere tra non molto un'area protetta, per la quale è stata presentata in Regione una proposta di legge trasversale per l'istituzione di un "Parco Regionale Tartaro-Tione", nel territorio dei Comuni appartenenti all'Unione veronese Tartaro-Tione, e cioè ai Comuni di Erbè, Mozzecane, Nogarole Rocca, Trevenzuolo e Vigasio. Vi sono anche altri Comuni che hanno dimostrato interesse alla realizzazione del parco e la volontà di aderirvi, ma non hanno ancora individuato gli ambiti territoriali.

Si tratta di Povegliano Veronese, Isola della Scala, Sorgà, Gazzo Veronese e Nogara, ed anche Salizzole, pur non interessato direttamente dal corso dei fiumi, ha una pregevolissima area naturalistica di circa 10mila metri quadrati, la Trotara Ferrarini in località Filegare adiacente al percorso del Tregnone.

Gli obiettivi ecologici sono la valorizzazione e la ricostituzione di boschetti sui terreni agricoli prossimi al corso d'acqua o negli antichi corsi del fiume; la valorizzazione dei pioppeti; il

controllo qualitativo delle acque; la valorizzazione e la salvaguardia delle risorgive, delle paludi, degli sguzzi, dei paleoalvei, anche attraverso la progressiva riduzione dell'area coltivata.

#### **OSSERVAZIONE N. 10 - DISTRUZIONE DEL TERRITORIO AGRICOLO E DEL PAESAGGIO**

Il progetto va a inserirsi in un'area agricola di notevole valore. Vogliamo ricordare che l'attività agricola della provincia di Verona è leader a livello regionale. Con il 31% sulla produzione dell'intero settore e con il primato (dati Unioncamere Veneto 2004) sia nell'import agricolo (410 milioni euro = 30%), sia nell'export (243,4 milioni di euro = 60%).

Riteniamo che:

- lo sviluppo sostenibile non può declinarsi con la graduale distruzione del settore "primario", qual è l'agricoltura, lasciando scarse aree agricole alle generazioni future, a dispetto delle indicazioni di Agenda 21;
- la tutela della risorsa "acqua" non può essere raggiunta con la continua impermeabilizzazione del suolo, così come avviene con questo progetto;
- l'inquinamento dell'aria non si riduce con la realizzazione di nuove strutture che si aggiungono ai già rilevanti progetti presentati sul territorio, ma si incrementa e va inoltre ulteriormente a congestionare il sistema viario.

La stessa Regione Veneto con la Delibera di Giunta Regionale n. 64/CR del 20-06-2006: "Piano d'Area Quadrante Europa. Variante n. 3 alle norme di attuazione. Controdeduzioni alle osservazioni prodotte. Richiesta di parere alla Commissione consiliare." Introduce delle modifiche alla variante n. 3, la principale delle quali prevede "un idoneo progetto di inserimento ambientale per la salvaguardia dei paesaggi agrari con adeguate misure di valorizzazione e tutela degli elementi costitutivi". Di tale previsione non si trova traccia nel progetto preliminare presentato.

#### **OSSERVAZIONE N. 11 – IMPATTI SULL'AMBIENTE IDRICO**

Nello Studio di impatto ambientale presentato si evidenzia "una elevata fragilità dell'assetto idraulico delle zone in cui si colloca l'area "Motorcity". Nello studio non viene analizzato l'impatto sui seguenti corsi d'acqua: Fossa Leona, Fossa Giona, Fossa Gambisiola. Corsi d'acqua definiti all'interno degli allegati della L.R. 10/99 come aree sensibili iscritti agli elenchi di cui al testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775 e aggiornato alle utenze e alla

normativa di cui alla Legge n. 431 dell'8 agosto 1985, così come modificata dal provvedimento del C.R. del Veneto del 6 giugno 1986, n. 104.

#### **OSSERVAZIONE N. 12 – ASPETTI SOCIALI**

Nella Sintesi non tecnica non vengono fornite soluzioni ai problemi conseguenti ad un forte inurbamento nella zona adiacente e ai costi che dovranno sostenere le Amministrazioni locali per adeguare i servizi (scuole, trasporto pubblico, politiche di integrazione, politiche sociali, ...) al nuovo dimensionamento demografico.

#### **OSSERVAZIONE N. 13 – IMPEGNI RELATIVI ALLA REALIZZAZIONE DELLE NUOVE OPERE**

Allegato al Quadro di Riferimento Programmatico è inserito un Atto Unilaterale d'Obbligo sottoscritto dalle seguenti società Autodromo del Veneto, Spalt, Verona Sviluppo e Serenissima SGR che prevede la realizzazione di “nuove opere preordinate allo sviluppo” (nuova strada di collegamento tra Auto Brennero e Motorcity). L'allegato indica testualmente “all'art. 1 punto IV approvazione e sottoscrizione tra gli enti competenti ivi compresi Regione, Provincia, Autostrada del Brennero SPA, comuni interessati, ... l'assunzione da parte dei rispettivi organi deliberanti dell'obbligo di progettazione e realizzazione, a cura e spese degli enti competenti: a) del nuovo casello autostradale sulla A22 in comune di Vigasio, b) del rifacimento di quello esistente sulla A22 in comune di Nogarole Rocca....”.

Ci si chiede come un atto unilaterale sottoscritto da altre società possa obbligare l'Autostrada del Brennero, che non è firmataria dell'accordo, a realizzare le opere previste come prerequisito alla realizzazione delle “nuove opere preordinate allo sviluppo”.

#### **OSSERVAZIONE N. 14 – DIFFORMITA' DEGLI ALLEGATI**

Gli allegati n. 2 “Atto Unilaterale d'Obbligo” e n. 3 “Accordo di Programma tra la Regione Veneto, la Provincia di Verona, il Comune di Trevenzuolo e il Comune di Vigasio per la realizzazione di opere di viabilità e di compensazione ambientale connesse alle trasformazioni urbanistiche nell'area sud-ovest del territorio provinciale veronese” al “Quadro di Riferimento Programmatico” sono difformi nel testo e nei contenuti a quanto approvato dalla Provincia di Verona con delibera del Consiglio Provinciale n. 27 del 8 aprile 2009 in modo particolare per quanto riguarda la garanzia fideiussoria posta a carico dei cosiddetti “Soggetti Attuatori”.

## **OSSERVAZIONE N. 15 – COMPENSAZIONE AMBIENTALE**

**L'allegato n. 3 "Accordo di Programma tra la Regione Veneto, la Provincia di Verona, il Comune di Trevenzuolo e il Comune di Vigasio per la realizzazione di opere di viabilità e di compensazione ambientale connesse alle trasformazioni urbanistiche nell'area sud-ovest del territorio provinciale veronese" nel titolo indica la realizzazione di opere di compensazione ambientale. Ci si chiede, visto che l'accordo in questione si occupa solo di opere di viabilità, quali sono le opere di compensazione ambientale previste a carico dei "Soggetti Attuatori" e se l'interesse pubblico come citato nell'art. 3 può essere soddisfatto solo dalla realizzazione di nuove strade?**

**Con le presenti osservazioni si chiede alla Commissione VIA della Regione Veneto di respingere il progetto di costruzione del complesso denominato "Motorcity".**

**La previsione di costruzione di un autodromo, e non solo, non è indirizzata verso lo sviluppo sostenibile, in quanto compromette in modo irreversibile la vocazione agroalimentare dell'intera zona, distrugge suolo agricolo, assorbe risorse economiche che potrebbero essere indirizzate per modernizzare, specializzare e innovare il settore primario oltre a penalizzare la qualità urbana di una vasta area territoriale già alterata da previsioni urbanistiche dei PAT che coinvolgono i Comuni di Nogarole Rocca - Trevenzuolo – Vigasio- Isola della Scala - Erbè e Mozzecane. Gli indirizzi, poi, elaborati della Provincia di Verona per la stesura del PTCP adottato prevedono per tali aree (Tav. Schema strutturale-Tav. delle fragilità – Tav. delle risorse) la valorizzazione del corridoio agroalimentare con il mantenimento della destinazione agricola dei suoli (risaie) e delle corti rurali significative non alterando lo schema della tessitura agraria e viabilistica esistente.**

**Sicuri di un positivo accoglimento delle osservazioni presentate, porgiamo distinti saluti.**

**LEGAMBIENTE VENETO**

**Michele Bertucco**

**Per comunicazioni: Legambiente Veneto Corso del Popolo, 276**

**45100 Rovigo tel. 042527520 fax 042528072 e-mail**

**presidente@legambienteveneto.it**