



COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

PROVINCIA DI VERONA

COPIA

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

n. 2 del 19/01/2009

OGGETTO: ADOZIONE PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO - LEGGE REGIONALE DEL 23/04/2004 N. 11 - E RAPPORTO AMBIENTALE FINALIZZATO ALLA PROCEDURA VAS

L'anno duemilanove, il giorno diciannove del mese di gennaio alle ore .00 nella sala consiliare, a seguito di regolari inviti, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione Ordinaria ed in seduta Pubblica di prima convocazione.

Presiede l'adunanza la Sig.ra **Graziella Manzato** e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti Sigg.:

	Presente	Assente		Presente	Assente
1	MANZATO GRAZIELLA	X	12	PRINCIPE ALFONSO	X
2	PEDRINI FRANCA	X	13	CERIANI MARIA CRISTINA	X
3	RIGO LARA	X	14	ADAMI STEFANO	X
4	CHIARAMONTE DAMIANO	X	15	GIACOPUZZI WALTER	X
5	VINCENZI MASSIMO	X	16	PIETROPOLI AUGUSTO	X
6	TURATO PAOLO	X	17	MARCHI MATTEO	X
7	RAMA MARINO		18	STANGHELLINI STEFANO	X
8	GRANUZZO MASSIMO	X	19	BRAGGIO ROBERTO	X
9	MENGALLI GIANLUCA	X	20	BERTOLASO ANGELO	X
10	SERPELLONI ALBERTO		21	GIACOPUZZI NICOLA	X
11	CAMPAGNOLA ATTILIO	X			

E' presente l'assessore esterno Sig.ra Castioni Agnese.

Partecipa all'adunanza il Segretario Comunale dott. EUGENIO AZZALI .

Il Presidente, constatato che gli intervenuti sono in numero legale, dichiara aperta la riunione ed invita i convocati a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

Il Sindaco, prima di lasciare la parola ai tecnici presenti per una illustrazione dettagliata del PAT, enuncia alcune considerazioni di carattere generale. Si è avuto modo di parlare in questi anni del PAT, del progetto di programmazione del territorio secondo la nuova legge urbanistica del 2004, che cambia il modo di programmare il territorio. E' un lavoro particolarmente importante, perché rappresenta il punto di arrivo di un percorso lungo, cominciato ancora nel mandato precedente, nel 2000/2001 delineando le linee fondamentali di indirizzo del piano ed è poi ripreso in questo mandato alla luce degli orientamenti e delle procedure della nuova legge.

Ore 17,18 entra l'assessore Rama ed i consiglieri presenti risultano essere 18.

Il Sindaco prosegue, riassumendo i principi di questo PAT in tre linee fondamentali. 1) La crescita demografica graduale, primo elemento che traduce negli obiettivi e nelle linee del PAT quella che è, in fondo, un'idea di sviluppo del paese, cioè quello che si vuole rendere possibile è che il nostro paese possa continuare a mantenere le condizioni di paese, cioè di luogo privilegiato in cui si possono mantenere le relazioni tra le persone, dove ci sia una dimensione umana del vivere, la possibilità di avere servizi a misura dei bisogni, con un rapporto anche più stretto tra chi amministra e chi vive il paese da cittadino. L'idea fondamentale di questo piano è proprio di arrivare, attraverso la programmazione urbanistica, a fornire un contesto in cui i cittadini possono avere una qualità di vita. A volte si lavora per ambiti separati, da una parte il lavoro urbanistico e dall'altro il lavoro sociale, ma questi due ambiti di lavoro e di competenze del Comune sono strettamente correlati e di questo si è cercato di tenere conto. 2) Il recupero di aree degradate o parzialmente utilizzate: questa linea nasce dalla considerazione che il territorio è prezioso, non va quindi sprecato, pertanto di fronte alla necessità che ha un paese di crescere, seppur gradualmente, va prima sfruttato ed ottimizzato tutto quello che è a disposizione prima di andare ad intaccare nuove aree che sono dedicate al momento all'agricoltura ed alla coltivazione. 3) Attenzione ambientale, sia per la situazione in cui si trova il nostro paese, la collocazione geografica, un luogo di attraversamento, con i benefici derivanti da questa collocazione, ma anche con alcune ricadute ambientali impegnative: questa è una situazione oggettiva in cui si va a programmare il territorio; un po' anche per una sensibilità, che ci è cara, cioè di cercare il più possibile di creare delle condizioni di qualità ambientale dove l'aspetto del verde e del naturale sia il più possibile ricostruito laddove è stato prima tolto. Questi sono i tre punti fondamentali attorno i quali si è lavorato per predisporre questo piano. All'interno, sono indicate delle linee di sviluppo del paese, che consentano uno sviluppo graduale ed armonico dal punto di vista residenziale ed anche dal punto di vista economico, ci sono delle disponibilità e delle trasformazioni che consentiranno sviluppo produttivo, ma anche tutela dell'ambiente agricolo e disponibilità della ricettività, proprio per la collocazione del nostro Comune che può favorire una attività economica di tipo ricettivo. Sulle modalità di redazione, il Sindaco osserva che, tenendo conto delle indicazioni della legge, è stata una programmazione molto condivisa nella lettura dei bisogni del nostro territorio, proprio perché il piano fosse effettivamente aderente alle necessità del nostro territorio e concretizzabile in tempi abbastanza rapidi. Sono stati fatti molti incontri, una quindicina di incontri pubblici, sia nella presentazione del documento preliminare e sia per la concertazione e per la presentazione del progetto finale. Il PAT essenzialmente è conosciuto dai cittadini che abbiano avuto interesse a conoscerlo; non è un PAT cresciuto e costruito in maniera riservata e segreta all'interno del Comune, ma è stato gradualmente costruito, condiviso e presentato. Si è riusciti a firmare la copianificazione con la Regione e con la Provincia. Questo è un percorso voluto fin dall'inizio, sapendo che sarebbe stato laborioso, proprio per poter vedere se le scelte che man mano si facevano rientravano nello spirito e nella

normativa nuova, anche con l'obiettivo di abbreviare i tempi, perché una programmazione condivisa consente dopo tempi più rapidi di approvazione da parte della Regione. Si è avuta una qualche difficoltà con un settore della Regione, ma si è riusciti a trovare una soluzione, arrivando alla sottoscrizione. Si ha, quindi, la certificazione che questa programmazione risponde in pieno alla legge e rientra nella pianificazione che la Provincia fa nel nostro territorio. E' stato scelto di progettare il PAT internamente alla nostra struttura: sono presenti alla seduta i nostri tecnici, l'arch. Sartori (responsabile del servizio urbanistica ed edilizia privata), l'ing. Lonardi (che si è occupato in particolare della stesura del PAT) ed il consulente, arch. Tutino. E' stata fatta questa scelta consapevole di avere le potenzialità per poterlo fare all'interno del Comune ma soprattutto al fine di condividere scelte di programmazione che nel tempo venivano fatte, è stato possibile un continuo confronto tra indirizzi dell'Amministrazione e chi doveva trovare risposte tecniche all'interno della normativa. Approfitta per ringraziare tutti i tecnici che hanno lavorato, per la professionalità e capacità che sono state anche riconosciute in Regione e per le quali si complimenta con loro, ma anche per la passione che hanno messo in questo lavoro di equipe. Un grazie anche all'assessore Turato, al quale passa la parola, perché con la sua pazienza e tenacia ha portato al risultato di oggi.

L'assessore Turato riferisce che il PAT è uno strumento nuovo: la legge è del 2004 e l'applicazione effettiva è dalla fine del 2006; ha una valenza decennale, è uno strumento che fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi, quindi non è uno strumento di governo diretto, ma uno strumento teso a leggere le condizioni di sostenibilità del territorio ed a fissarne gli obiettivi e le condizioni per interventi in sostenibilità. E' copianificato con la Regione e con la Provincia ed è stato chiuso giovedì 15 gennaio. L'assessore elenca, quindi, gli elementi innovativi del piano, che consentono di dire che la legge regionale n. 11/2004 è ben diversa dalla legge precedente. Intanto la concertazione rivolta agli enti ed ai portatori di rilevante interesse, per la quale sono stati fatti una serie di incontri. Altri elementi sono: la perequazione urbanistica, la riqualificazione ambientale, il credito edilizio e la compensazione urbanistica. La perequazione significa equa distribuzione dei diritti edificatori sul territorio; la riqualificazione ambientale ed il credito ci consentono di intervenire laddove ci sono edifici e situazioni ambientali di degrado, di impedimento o di contrasto dal punto di vista paesaggistico, concedendo un credito edilizio che va utilizzato in aree ed ambiti predisposti. La compensazione urbanistica va rivolta, invece, alla capacità di recuperare edifici o aree da cedere all'Amministrazione per pubblica utilità; sostituisce sostanzialmente il vecchio esproprio, che dovrebbe essere utilizzato in maniera molto meno massiccia. Per una crescita demografica contenuta ci si è posti l'obiettivo di uno 0,8 annuo, per cui un 8% complessivo: occorre tenere presente che tutti i Comuni della cintura di Verona negli ultimi anni sono cresciuti dal 10 al 20%, con poche eccezioni. Nel nostro caso, una crescita contenuta 8% su 14.000 comporta 1.000 abitanti in più, a cui si aggiungono 580 abitanti per recupero, riconversione e credito e 1.800 abitanti insediabili portati in dote dal vecchio PRG, per cui questo piano configura una potenzialità complessiva di **17.700 abitanti**. Gli altri elementi, oltre alla crescita demografica contenuta, erano elementi contenuti nel nostro documento programmatico, ma anche nella legge, come la tutela e la valorizzazione del territorio, della natura, dei monumenti, della vegetazione, dei boschi, del paesaggio veneto a 360°, nonché la tutela delle fragilità del territorio, i temi di natura geologica, i corsi acqua, le zone umide, la flora e la fauna, le cave, ecc. Questi sono tutti elementi rispetto i quali la nostra Amministrazione aveva dimostrato nel tempo molta sensibilità ed anche molta progettualità (ricorda la variante ambientale condivisa con la Regione, che è stata trasferita con implementazioni e riletture nel PAT). Altro elemento caro a tutti è la limitazione dell'utilizzo di suolo: si sa che il consumo di suolo a svantaggio

dell'agricoltura, e comunque delle aree libere, è notevole, soprattutto in un Comune come il nostro dove al consumo diretto di suolo per l'edificazione si aggiunge la presenza di grandi infrastrutture che consumano suolo, come l'aeroporto, le autostrade e le ferrovie.

Alle ore 17,28 entra il consigliere Stanghellini ed i presenti passano a 19.

L'assessore Turato continua informando che sulla base di queste riflessioni si è complessivamente impostato il lavoro ad un risparmio di territorio. Ci si è misurati con la possibilità di inserimento di abitanti e si è valutata la questione non solo del consumo del suolo, ma anche della riqualificazione delle aree sottoutilizzate o degradate, sorte in maniera abbastanza spontanea, le quali sono oggetto di indicazioni ben precise. Per Custoza si è ritenuto di intervenire sul recupero della conseria, che da molto tempo è stata oggetto di tentativi di recupero, mai consolidati, ora l'idea è quella di puntare sul recupero, indicando di porre gli abitanti insediabili a Custoza in quel sito. E' vero che per questioni strategiche non è stato indicato solo quel sito, perché sarebbe stato controproducente: indicare un sito solo significa anche concedere al proprietario un monopolio che dal punto di vista del beneficio pubblico diventa controproducente. Per Sommacampagna si è deciso di intervenire in due aree: Ca' Bianca e Cesure, rimaste per anni periferia e che ora, con questo piano di riassetto, si ritiene possano essere idonee alla collocazione degli abitanti insediabili. Per Caselle si è puntato su un completamento del sistema edificato, mantenendo unito il tessuto ed i servizi: praticamente si tratta del grande plesso vicino agli impianti sportivi. L'Amministrazione ha previsto un notevole investimento (580 abitanti) nella riconversione di strutture ed edifici incongrui, tra i più consistenti cita gli allevamenti avicoli: nulla contro gli allevamenti avicoli, questa è una possibilità data, per alcuni facoltativa per altri no, perché costituiscono una fascia di vincolo di natura igienico-sanitaria, che comporterebbe per i tre centri abitati notevoli limitazioni e difficoltà in tutto il sistema urbano. Per il sistema produttivo si è pensato, in sintonia con la legge, di operare in continuità con le aree esistenti, per il semplice motivo che ci sono già grossi investimenti sia in termini di infrastrutture che di strutture. Le aree produttive sono indicate a Caselle e Sommacampagna e non a Custoza: si tratta di una scelta da ritenersi ormai consolidata. Sono previste aree produttive nella misura di 180.000 mq, a cui si aggiungono altri 200.000 metri quadrati per la cosiddetta compensazione urbanistica, fa riferimento in particolare alla fascia verde di Caselle, un investimento che l'Amministrazione ha ritenuto di fare a difesa dell'abitato di Caselle, fasce poste verso le due autostrade, che dovranno essere vegetate e boscate, con una certa profondità (100 mt forse anche di più), per ottenere quelle aree ovviamente si deve dare in cambio una edificabilità che sarà di natura produttiva e non residenziale. Il piano conferma la previsione Mirabilia, con degli aggiustamenti precisi: si riduce di circa la metà e si va a precisare che chi vuole realizzarla deve affrontare in maniera radicale la questione viabilistica. Non si vuole che se quel parco nasce possa rappresentare un problema per la mobilità e lo potrebbe rappresentare sicuramente se non si affronta il tema del ribaltamento del casello autostradale e della netta separazione tra le classi viabilistiche, nel senso che non è possibile creare dei tappi o colli di bottiglia, che possono determinare una criticità viabilistica. Questo per dire che si conferma anche l'idea del rovesciamento del casello a nord, in quanto quello attuale è molto modesto, problematico e poco qualificato. E' vero anche che noi facciamo questa proposta in osservanza al Piano del Quadrante Europa, che prevedeva che tutti i caselli fossero in riqualificazione. Per quanto riguarda la viabilità, ci si è confrontati molto spesso affinché il sistema della Provinciale Morenica rimanga un sistema qualificato, perché ha un notevole flusso di traffico e non è molto distante dal punto critico: si è in costante contatto con la Provincia di Verona, per mantenere molto elevato il livello di scorrevolezza di questa strada. Per il tracciato TAV si

rimane alle decisioni già prese, se dovrà essere sul nostro territorio, si è previsto che rimanga a ridosso della linea storica Milano – Venezia. Per quanto riguarda l'aeroporto, nella primavera 2008 ci è stato presentato un'ipotesi di progetto di casello che raccoglieva il traffico delle due autostrade, Brennero e Serenissima, con un casello dedicato al sistema aeroportuale ed al sistema Verona (sostituirebbe in parte il casello di Verona Nord). Rispetto a questo non ci sono stati avanzamenti di lavori, comunque questa ipotesi non ci trova contrari perché porta in dote alcune soluzioni per una viabilità minore ed in particolare la connessione della strada provinciale della battaglia (attuale strada che passa davanti all'aeroporto) connettendola, mediante sottopassi o sovrappassi, al sistema dell'attuale tangenziale: ciò consentirebbe la possibilità di evitare la circonvallazione dell'aerostazione e l'attraversamento di Caselle. Sulla questione delle tangenziali del Sistema Veneto o tangenziali a pagamento, l'assessore riferisce che è stato visto un progetto e che nel PAT compare solo la previsione, che c'è sempre stata perché era presente anche nel Piano Regolatore, come possibilità di una strada di importanza superiore, che corresse a nord del nostro territorio, lungo la ferrovia; non ci trova d'accordo l'ipotesi attuale di connessione, che graverebbe sul nostro territorio: nell'unico incontro fatto abbiamo chiesto che si produca uno studio per mantenere la connessione all'interno del sistema della A22 e della tangenziale. Non ci è stato più avanzamento di lavori e noi non abbiamo fatto alcuna previsione, d'accordo peraltro con la Regione, che copianifica con noi. Sulla questione aeroporto, informa che è diventato civile nel settembre 2008, prima era un aeroporto militare concesso al traffico civile, con tutte le problematiche connesse: non si riusciva a capire come era strutturato. Le cose ora si stanno schiarando ed abbiamo una convocazione per fine mese. L'aeroporto, ora civile, ha presentato nelle sedi che ha ritenuto opportuno il c.d. masterplan, il piano di sviluppo, dal momento che ha ottenuto per 40 anni la concessione, sulle cui previsioni non ci si è confrontati perché non si ha ancora la documentazione. Sull'aeroporto noi abbiamo le previsioni ENAC, proiettate al piano di rischio, che ci hanno fatto, peraltro, modificare una nostra idea, che era contenuta nel PAT, rispetto alle aree di corte Palazzina: queste normative ENAC che non prevedono presenza antropica in quelle aree ha fatto sì che le togliessimo quella previsione dal piano. Rimane la questione del recupero ex Gecofin, che ha dismesso la propria attività di produzione; si ritiene che quelle aree possano essere idonee a recupero, evidentemente dotate della necessaria viabilità, per un utilizzo di tipo commerciale e direzionale. In particolare, non si va a gravare su Caselle perché si opera uno spostamento delle previsioni da via Villa a questa area. In via Villa è previsto che non possa più edificare in ragione delle analisi condotte rispetto ai vari tipi di inquinamento e viene previsto che ci sia una possibilità di recupero di quella attività ritenuta incongrua nelle aree di Caselle citate prima. Per quanto riguarda l'aeroporto, è stato condotto uno studio di mitigazione per l'abbattimento di rumori ed eventuali inquinanti, dal quale è emersa la previsione di inserire una fascia verde a protezione del sistema, da recepirsi in sede di VIA e che non sarà a carico della comunità. Sono state, inoltre, affrontate le tematiche del recupero del patrimonio esistente in zona agricola, con l'inserimento di norme che possono in qualche modo facilitare il recupero degli edifici dismessi, nonché la tematica relativa al patrimonio edilizio esistente, cioè tutti quegli edifici costruiti 25, 30, 40, 50 anni fa e che sono in qualche modo "congelati": ci si è detti di implementare la possibilità volumetrica su queste aree, in modo da consumare meno superfici. Si tratta di aree dove la tipologia edilizia è stata realizzata con il vecchio Codice Civile, dove quindi le distanze da mantenere erano 1,5 m, mentre ora sono 5 metri, per cui sarebbe stato molto difficile realizzare un piano generale. Si è trovata una soluzione nel mettere a disposizione degli edifici che compiranno 30 anni un bonus di 50 metri cubi, da utilizzarsi nel rispetto delle norme relative alle distanze, che non possono essere

derogate. Approfitta per ringraziare lo staff di progettazione, che ha veramente lavorato con dedizione e competenza.

Il responsabile del servizio urbanistica, Paolo Sartori, osserva che dal momento che l'assessore ha fornito un'ottima inquadratura ed impostazione generale all'argomento, egli punterà ad illustrare l'impianto urbanistico generale e gli aspetti pianificatori, mentre il collega Lonardi potrà dare dei ragguagli approfonditi sulla questione relativa alla rete ecologica, una parte fondamentale e importante di questo piano. Nell'approcciarsi ad un progetto di pianificazione, bisogna considerare che ciò che si va ad elaborare è un qualcosa che si applica al territorio, che ha delle sue qualità e caratteristiche, che generalmente fino ad una ventina di anni fa era considerato una carta bianca, su cui venivano tracciati dei segni che decidevano sostanzialmente l'edificabilità in determinate zone, solo basandosi su una logica di ampliamento, in aderenza alle zone preesistenti. Dal 1998, in questo Comune è stato cominciato un percorso che la legge regionale ha poi confermato come percorso valido di pianificazione che parte dal presupposto che il territorio ha aspetti e qualità non riproducibili, una volta consumati, rovinati e deturpati non possono più essere ripristinati in quella che era la loro originaria condizione. Una carta bianca non dice una cosa importantissima di quello che è Sommacampagna e cioè che per il 40% della superficie è un territorio collinare, dove gli aspetti del paesaggio e gli aspetti della qualità ambientali sono diventati tali da essere un bene pubblico, così importante e così prezioso in un momento in cui si parla di sostenibilità e di recupero di valori ambientali da non dover essere assolutamente sottovalutati. La parte collinare è divisa a metà dal canale di bonifica, realizzato dagli Austriaci nel 1880 ed ha caratteristiche fisiche e peculiarità ambientali diverse dalla zona pianeggiante che è stata oggetto, in maniera forte, di aggressioni antropiche, fino ad una certa data era ben tenuta, per la presenza della coltivazione della pesca, ma ora vi si trovano edifici isolati, capannoni realizzati fuori zona, cave di ghiaia, grandi infrastrutture, che vanno a detrimento del paesaggio. Il percorso a suo tempo intrapreso aveva portato a valorizzare la parte collinare del territorio attraverso la tutela di tutta una serie di elementi, come gli alberi, le siepi, le zone boscate ed i corsi d'acqua che nella parte pianeggiante sono meno presenti, perché ridotti progressivamente dall'attività antropica. La zona collinare è caratterizzata da una tipologia di utilizzo del territorio, che ha avuto grande sviluppo: la coltura della vite, che costituisce una delle grandi risorse territoriali del Comune di Sommacampagna. L'analisi ha affrontato tre centri abitati con caratteristiche morfologiche ed insediative abbastanza diverse e che hanno bisogno di interventi diversificati in relazione alle problematiche che in essi si trovano: certamente Custoza ha bisogno di interventi di riqualificazione molto minori rispetto a Caselle e Sommacampagna (soprattutto per la parte bassa del territorio, mentre la parte alta, collinare, è ben tenuta).

Nel frattempo entra nell'emiciclo consiliare il geologo Mastella, estensore della VAS.

L'arch. Sartori prosegue citando la presenza di infrastrutture sul territorio che ne determinano in maniera significativa la condizione: aeroporto, autostrada, ferrovia, ed, appena di là del confine il Quadrante Europa e l'autostrada del Brennero. Negli anni, parte di Caselle e di Sommacampagna si è sviluppata in maniera molto forte sotto il profilo produttivo, tanto che nella pianificazione di livello superiore, sia quella regionale (del Quadrante Europa) e sia quella provinciale (nel vecchio PTP ma anche nell'attuale PTCP), Sommacampagna è sede di ambiti di insediamenti produttivi ritenuti di livello ed interesse sovra comunale, quantomeno provinciale. Una volta fatto questo ragionamento, abbiamo confrontato le caratteristiche del territorio, molto sinteticamente descritte, con quello che è il primo passo che la pianificazione di un PAT richiede, cioè la sua divisione in ambiti territoriali omogenei: non si parla di zonizzazione (ex zone D, zone

industriali, zone E, zone agricole del territorio), ma di ambiti che hanno caratteristiche fisiche o insediative che li rendono omogenei, che possono essere cioè trattati come un'unica grande macroarea, al cui interno la legge regionale prevede vengano fatte le previsioni di pianificazione. Provvede quindi ad illustrare la ripartizione del territorio in ATO: fiume Tione, abitato di Custoza, parte collinare e zona rurale (caratterizzata da zone boscate e coltura della vite), capoluogo, pianura agricola tra Sommacampagna e Caselle (utilizzata per la coltura del mais e della pesca), infrastrutturale (insediamenti esistenti o in fase di formazione non solo di interesse locale, cita il Mirabilia), aeroporto con le relative aree di vincolo ed infine Caselle (che ha la caratteristica particolare di essere tagliato a metà dall'autostrada A4). Per affrontare il tema del consumo di territorio, su cui ha posto l'attenzione la legge regionale, l'arch. Sartori considera che negli anni passati, negli ultimi venti anni di applicazione della vecchia legge regionale n. 61, il consumo di territorio non era considerato un problema e ciò ha favorito la realizzazione di interventi residenziali con bassi indici di edificabilità, con grande consumo di aree, per insediare relativamente modeste quote di popolazione: la classica tipologia della villetta, creando in generale in Veneto una diffusione di aree residenziali, che hanno occupato le immediate adiacenze dei centri storici. A ciò si è aggiunto la grande espansione delle aree produttive: il Veneto è una delle regioni dove ci sono più aree produttive, il che è positivo dal punto di vista economico, ma comporta il disseminare sul territorio insediamenti che producono effetti di antropizzazione, aziende che producono fumi, reflui, rifiuti. Inoltre, permaneva la questione dell'utilizzo e riutilizzo di nuove costruzioni nelle zone agricole: la vecchia legge regionale n. 24 del 1985 dettava dei parametri di edificabilità che non erano legati alle esigenze reali di conduzione del fondo agricolo, ma alla superficie. Ora, su questi temi la Regione ha cambiato completamente rotta e, per costringere gli enti locali a confrontarsi con questo problema, ha imposto una quantità massima di superficie trasformabile; in pratica in base a quelle che sono le caratteristiche del nostro territorio, al rapporto tra aree rurali ed aree non rurali, alle colture ed a tutta una serie di elementi valutativi che poggiamo la loro origine in considerazioni di tipo agronomico, è stato determinato il limite massimo di superficie agraria utilizzabile, che è la quantità massima di terreno agricolo che all'interno di un piano di assetto del territorio può essere trasformata. Per Sommacampagna, la superficie agraria trasformabile massima in base ai conteggi svolti dall'agronomo è pari a 340.000 metri; su questo, noi abbiamo chiesto alla Regione di poter applicare una piccola deroga, prevista peraltro dagli atti di indirizzo tecnici regionali, in quanto noi abbiamo sul territorio un aeroporto che occupa circa 2.800.000 mq, il quadrifoglio dell'incrocio tra A22 e A4, che occupa 237.000 mq e poi il casello della A4 con altri 90.000 mq, solo considerando queste infrastrutture si perde più di 3.000.000 mq di territorio coltivabile; alla luce di queste caratteristiche territoriali è stato chiesto ed ottenuto dalla Regione di mantenere un 10% in più di superficie utilizzabile ai fini della trasformabilità, portando la quota massima a circa 378.000 mq. Questo significa che quando si affronterà il tema del Piano degli Interventi non si potrà consumare territorio agricolo oltre questa soglia, quindi tutto l'impianto del PAT ha dovuto fare i conti con questo elemento di vincolo esterno, per portare a ragionare su quello che è un altro aspetto importante: la riqualificazione delle aree dismesse e degradate, attraverso gli strumenti del credito e della perequazione. Il passo successivo è stato confrontarsi con il dimensionamento: avevamo dei limiti imposti degli atti di indirizzo che l'Amministrazione aveva fornito, che sono stati confrontati con valutazioni tecniche, su quelle che sono le tendenze demografiche. Abbiamo fatto fare uno studio demografico ed è stato verificato che il trend di crescita della popolazione ha dipeso sostanzialmente negli ultimi vent'anni non tanto dalla crescita naturale, ma dalla volontà o capacità di mettere a disposizione aree edificabile con una determinata tipologia edilizia, che ha

attirato popolazione soprattutto dalle zone periferiche della città. Nell'ultimo decennio, tra il 1991 e 2001, abbiamo avuto una crescita fra il 19 e 20% per questa ragione. Tenendo conto di questa potenziale crescita, abbiamo ipotizzato che in relazione alla popolazione esistente nel novembre 2007, la popolazione insediabile potesse essere di circa 3.400 abitanti: da qui, tutto un lavoro lungo ed articolato fatto sullo stato attuale di utilizzo del territorio ci ha portato a determinare in 1.800 abitanti teorici la quantità di popolazione ancora insediabile sul territorio, utilizzando e recuperando i volumi esistenti e completando gli insediamenti già avviati, per arrivare a 1602 abitanti come popolazione definitivamente insediabile nel territorio comunale nei prossimi 10 anni. Tenendo conto dell'atto di indirizzo, abbiamo programmato 1000 abitanti per nuovi volumi ed il resto per recuperi e riqualificazioni. A questo punto, si avevano tutti gli strumenti per partire con un ragionamento pianificatorio completo: numeri, indirizzi, vincoli interni ed esterni; si è quindi passati alla ricognizione e catalogazione dei vincoli esistenti sul territorio, urbanistici (che discendono da norme che il Comune deve applicare perché afferenti a disposizioni nazionali, regionali, ecc.) quali i vincoli delle fasce di rispetto stradale (che dipendono dalla categoria della strada in base al decreto legislativo n. 265), autostradale, ferroviario, cimiteriali, delle zone tutelate (edifici storici e centri storici), i vincoli indotti dalla normativa regionale in materia di tutela del territorio (zone boscate), il vincolo paesaggistico (che sta sulla parte collinare del territorio e che discende dal decreto legislativo n. 42/2004), i vincoli indotti dalla presenza dell'aeroporto (che sono di natura geometrica, perché la vecchia normativa del 1958 definiva le aree di vincolo non tanto in relazione alla tipologia e quantità degli aeromobili ma in relazione alla distanza dal perimetro dell'aeroporto; con le ultime modifiche al codice di navigazione si è passati a vincoli anche di tipo qualitativo, quindi tipologia degli insediamenti realizzabili in queste zone). Fatto questo lavoro di catalogazione, siamo stati chiamati a fare un secondo lavoro di catalogazione relativo alle invarianti, cioè quegli elementi e caratteristiche fisiche che ci sono sul territorio comunale, che possono o devono generare strumenti di tutela, perché ne costituiscono la caratteristica ambientale qualificante. Qui è stato abbastanza semplice per noi perché si veniva dall'esperienza della Variante n. 17 e non si è fatto altro che riprendere quella filosofia e quelle indicazioni, aggiornandole, codificandole ed introducendole come elementi qualificanti della nostra progettazione. Sempre in relazione agli indirizzi dati dalla Regione, ci siamo confrontati con quelle che sono le fragilità, cioè alcune caratteristiche peculiari del territorio che se oggetto di alterazione possono comportare dei riflessi negativi sull'ambiente: es. la condizione geologica. Anche in questo caso abbiamo dovuto registrare le condizioni fisiche esistenti, le tutele per far sì che questi ambiti caratterizzati da queste peculiarità possano essere tutelati ed in che modo devono essere tutelati, normando il tutto affinché poi con il Piano degli Interventi si possano decidere quali interventi realizzare e in che maniera realizzarli. Ultima cosa che abbiamo fatto è la tavola 4, detta anche "carta della trasformabilità", in gergo "tavola del progetto", nella quale sono state delineate le scelte strategiche. E' la tavola che discende da tutto quello detto prima, sovrapponendo le cartografie precedenti ed arrivando a definire quali sono gli ambiti del territorio comunale che possono o devono essere trasformati se li si vuole riqualificare ed a definire, in relazione alle indicazioni generali del documento preliminare quali erano le strategie progettuali, tecniche in questo caso, confrontandole poi con le scelte dell'Amministrazione Comunale poste alla base del progetto. Questo è il percorso metodologico con cui è stato portato avanti il piano. Entra, quindi, brevemente nella spiegazione delle scelte pianificatorie dei tre centri abitati. Per quanto riguarda Custoza, le zone di tutela delle corti rurali introdotte dalla Variante n. 19 al PRG sono state riprese e riproposte, aree al cui interno non è possibile l'edificazione agricola, perché va a compromettere la visione di questi oggetti

storico culturali, per i quali c'è l'interesse a mantenerne e tutelarne la visibilità. E' riportata una linea di sviluppo di tipo insediativo residenziale (*freccia verde*), dove l'abitato di Custoza, visti tutti i vincoli e le tutele citati, potrà essere ampliato senza compromettere la sostenibilità dell'intero sistema. Ci sono le zone boscate (*zone in verde*) e le aree di riqualificazione (*quadrati di colore verde scuro*) dove è possibile procedere alla collocazione di nuovi volumi oppure al recupero di quelli esistenti a seconda delle destinazioni d'uso e delle quantità che il PAT mette a disposizione per l'abitato di Custoza. Evidentemente, qui non si prefigura una pianificazione tale da dire che l'edificazione sarà sicuramente in una zona o l'altra, perché la scelta sarà se destinare la volumetria esistente come nuovo insediamento al recupero (*ex concerta*) oppure alla nuova edificazione, scelta che sarà propria del Piano di Interventi e che il PAT non affronta, ma si limita a suggerire le opzioni e le alternative percorribili. Sono segnati i coni ottici di particolare interesse ambientale e panoramico (*colore rosso*), che derivano da studi fatti in precedenza; tutte queste cose si trovano nelle norme, che servono per andare a delineare le modalità operative che il Piano di Interventi dovrà seguire, nel momento che le macroscelte del PAT verranno calate sul territorio. Riferisce, poi, della zona di espansione delle aree pubbliche tra l'attuale impianto sportivo ed il cimitero e della riconferma di tutta la pianificazione in atto (centro storico, zone di completamento, ecc.). Sono segnati, inoltre, gli elementi di degrado (*tre croci gialle*) o che disturbano la qualità ambientale che, attraverso l'istituto del credito, dovrebbero essere riconvertiti andando a fare due scelte possibili: o in loco o prendendo questi volumi, demolendoli e spostando la capacità edificatoria nelle aree di sviluppo e nelle aree di riqualificazione. Questo comporta accordi e processi di pianificazione attuativa abbastanza complessi, ma che possono portare ad evidenti miglioramenti di qualità sul territorio; in generale corrispondono a due allevamenti esistenti in atto e ad un terzo ex allevamento, che sta alla Bagolina, dove questo concetto di credito è già stato sperimentato, perché già nel 2000, con l'adozione della Variante n.19, per quell'insediamento è stata prevista la possibilità, se demolito, di realizzare in alternativa una certa quantità di volume residenziale, in accorpamento agli edifici della corte. Il Tione, con la sua valle ed i meandri, costituisce la vera e propria gemma ambientale del territorio di Sommacampagna, per le sue qualità paesaggistiche ed ambientali. La normativa è andata a tutelare in maniera evidente le qualità di questo brano di territorio. Nello stesso Piano Regionale Territoriale e di Coordinamento è definita una *core area*, cioè un'area naturalistica di livello addirittura regionale, un punto di qualità tale da meritare l'attenzione del pianificatore regionale. Passando a **Sommacampagna**, il tema di fondo affrontato è la distinzione fondamentale tra le due tipologie di aree esistenti, le zone a predominanza residenziale (*azzurre*) e le zone a prevalenza produttive (*rosse*): Sono state evidenziate e divise perché dal punto di vista normativo ci sono delle specificazioni applicative diverse tra un caso e l'altro. Vengono segnati gli allevamenti (*croci gialle*), costruiti negli anni attorno all'abitato di Sommacampagna, che oggi vengono a collidere con i possibili ampliamenti, perché una volta erano in piena campagna ed adesso si trovano ai margini del paese, quindi la realizzazione degli interventi di possibili e potenziali espansioni di tipo residenziale (*freccie azzurre*) devono fare i conti con l'eliminazione di questi elementi di degrado, che pongono vincoli di tipo igienico sanitario che non sono derogabili: la realizzazione di questi interventi comporta la necessità di andare, con il credito edilizio, ad eliminare e riconvertire in loco quelle strutture. Gli insediamenti di tipo produttivo (*freccie viola*) vanno sostanzialmente a completare quel processo di pianificazione produttiva che si è iniziato con la Variante dell'area Crocetta ed alle quali è anche legato il completamento di quella strada di collegamento che dovrebbe consentire al traffico proveniente dalla tangenziale di andare verso Custoza senza attraversare il centro abitato di Sommacampagna. Sulle aree

collinari ci sono delle zone di riqualificazione (*perimetri arancione*) di miglioramento qualità urbana, dove ci sono delle presenze scoordinate, di insediamenti residenziali nati nel tempo, senza una precisa logica urbanistica, è prevista la possibilità di intervenire, anche inserendo delle volumetrie nuove, per andare a riordinare e soprattutto creare, in alcune di queste, quella dotazione di servizi (come strade e marciapiedi) che oggi non esistono. Ci sono, inoltre, situazioni di incompatibilità (*croci marrone*), cioè insediamenti esistenti che sono o diventano incompatibili per la presenza di vincoli (visti prima sulla tavola n. 1) o perché contrastano con una previsione, una proiezione strategica dell'assetto del territorio futuro. Per esempio, indica i 2 BAO (zone B di riordino urbanistico) che ad oggi, non essendo ancora state realizzate non hanno più senso di esistere e che verranno ricomprese all'interno del progetto generale che dovrà interessare tutta l'area Ca' Bianca, secondo le previsioni di questo Pat, realizzabile magari per stralci. Quella capacità edificatoria lì attribuita verrà recuperata all'interno di questi ambiti di nuova edificazione; nel caso non ci fosse questa possibilità di immediato recupero della capacità edificatoria che viene persa è evidente l'intento dell'Amministrazione di utilizzare lo strumento della compensazione urbanistica in altre parti del territorio.

Caselle ha la caratteristica di essere compressa tra elementi infrastrutturali che ne contornano palesemente l'esistenza: l'aeroporto a sud, le autostrade a est, il quadrante Europa, la ferrovia a nord, con l'asse dell'alta capacità (ex TAV – *tracciato in blu*) e l'area del sedime della ex statale 11 (tangenziali Venete, tangenziali a pagamento), per la quale c'è un progetto di cui il PAT riconosce il tracciato, che già il PRG dettava come tracciato possibile in adiacenza alla ferrovia, e non riconosce il braccio che da nord scende a sud del nostro territorio: questo dovrebbe costituire un punto di partenza su cui discutere con la Regione per le scelte di percorso delle tangenziali a pagamento. Caselle ha una conformazione piuttosto strana, nata su due assi principali, via Scuole e via Roma, si è realizzata sostanzialmente attorno a questi due assi, nel tempo si è ispessita con la lottizzazione Caselle Sud, che ha collegato l'abitato di via Roma con l'abitato nato attorno a via Verona. Vista questa situazione, il progetto non ha fatto altro che ragionare su quello che era il possibile futuro assetto e dire che l'area che sta intorno agli impianti sportivi (*freccia blu*) è l'ambito più consono per poter pensare ad interventi di tipo residenziale, che vanno poi visti alla luce dell'interesse generale per il potenziamento delle aree pubbliche che sono esistenti in quella zona e, quindi, sostanzialmente degli impianti sportivi. Le criticità (*croci marroni*) sono relative ad un insediamento (zona C di espansione residenziale) che non è stata edificata per problemi di vincolo cimiteriale e per la quale si prevede il recupero ed all'area di via Villa dove attualmente è prevista una zona commerciale e direzionale e che dovrebbe diventare uno dei punti cardine relativamente agli ambiti di riequilibrio dell'ecosistema di Caselle (*colore verde chiaro*). E' una definizione ripresa dal Piano d'Area, che definiva gli ambiti di riequilibrio dell'ecosistema: noi abbiamo voluto dedicare un intero articolo delle norme alla questione ambientale di Caselle inserendo previsioni di grandi aree verdi, che attraverso le politiche della perequazione e delle compensazioni dovrebbero essere acquisite per la realizzazione di fasce boscate, quale difesa dell'abitato di Caselle. Si è pensato che una volta che il Comune riuscisse ad entrare nella proprietà di queste aree la barriera con le infrastrutture sarebbe effettiva e non solo ipotetica (sarebbe diverso affrontare il Comune che non il singolo privato), inoltre l'aspetto della tutela ambientale per l'abitato di Caselle è stato ritenuto prevalente. Rimane il problema dell'autostrada A4 che taglia fisicamente a metà l'abitato di Caselle e dalla quale si spandono inquinanti su una buona fascia di territorio. Nell'accordo di concertazione sottoscritto con l'aeroporto, avevamo già pensato che quella zona della margherita aeroportuale dovesse divenire una zona di filtro e di tutela. Analogamente a questa, abbiamo pensato che a nord dell'autostrada ed a difesa delle

zone densamente popolate, visto che c'era spazio utilizzabile, fosse possibile prevedere, attraverso l'istituto della compensazione urbanistica e del credito, la realizzazione di una zona boscata che andasse a mitigare gli impatti dell'autostrada. Gli strumenti che ci consentono di arrivare a ciò sono i mc edificabili in altra parte di territorio, ricavabili anche da quella dotazione di 582 abitanti che di fatto ne giustificano l'adozione. Sul lato dell'area produttiva sono indicate le croci gialle, perché a differenza della vecchia normativa gli atti di indirizzo regionali prevedono che le fasce igienico sanitarie degli allevamenti operano, a partire dal 2004, anche in funzione degli insediamenti produttivi, pertanto vanno eliminati prima di poter realizzare quegli interventi, che sono necessari perché sono anche quelle le aree di compensazione, che dovrebbero essere utilizzate per poter acquisire a patrimonio comunale le aree da dedicare al rimboschimento. E' indicata la fascia di tutela che sta lungo il margine aeroporto e che deriva da studio ambientale molto preciso, che abbiamo ritenuto e consigliato che fosse inserito nella VAS: non è una previsione di tipo urbanistico, che si possono realizzare o meno, ma è una previsione con quale si vuole che l'ente che gestisce aeroporto si confronti nel momento in cui dovrà portare in approvazione il suo piano di sviluppo aeroportuale e che si aggiunge a quell'accordo sottoscritto a suo tempo che già prevedeva la zona di mitigazione di cui si parlava. Il Mirabilia è una previsione progettuale che sta nel piano del Quadrante Europa, è dal punto di vista urbanistico molto impattante, della quale si è tenuto conto in sede di redazione VAS, ma costituisce anche un'opportunità. Noi abbiamo solo cercato di dare a quella che era un'idea abbastanza superficiale, presente nel piano regolatore vigente, cercando di dare un po' di contenuti maggiori, andando ad inserire un dimensionamento di metri cubi che rendesse effettivamente ipotizzabile un intervento, che consentisse un progetto che potesse poi essere appetibile sotto il profilo economico dagli investitori.

Interviene l'ing. Lonardi per presentare uno dei contenuti più innovativi, per lo meno all'interno di uno strumento pianificatorio, che è appunto la progettazione delle rete ecologica locale. Cosa si intende per rete ecologica: interventi o azioni, strategie per garantire la tutela della biodiversità, un indicatore ambientale che dà la misura di quanto un sistema ambientale sia efficiente e sano dal punto di vista della flora e della fauna. Costituisce questa strategia l'integrazione di quello che una volta veniva definita la teoria delle isole, ovvero all'interno di un territorio antropizzato si definiscono delle aree nelle quali flora e fauna possono svilupparsi (isole). Ora questa teoria è stata superata, perché in realtà si è capito che le isole non potevano garantire la continuità funzionale dei sistemi naturali e col tempo sarebbero state inghiottite dall'antropizzazione, per cui, per risolvere problema, è stata introdotta la cosiddetta "funzionalità a rete" ovvero ci sono ancora le aree protette all'interno delle quali la flora e la fauna possono svilupparsi, ma queste aree devono essere assolutamente collegate tra di loro; da qui la necessità di strutturare i cosiddetti "corridoi ecologici", perché un sistema piccolo ed isolato non può sopperire a delle deficienze interne, come l'instaurarsi di malattie o fenomeni di distruzione della flora e della fauna stessa, mentre un sistema piccolo integrato in un sistema a rete può sopperire a queste lacune. Ciò consente innanzitutto di evitare il fenomeno della "mosaicatura" del paesaggio e cioè il fenomeno per cui gli elementi naturali, e quindi anche la disponibilità di risorse energetiche e materiali, vengono frammentate all'interno del territorio da infrastrutture artificiali, quali strade, urbanizzazioni ed insediamenti. Allo stesso tempo consente il continuo collegamento di queste aree ed il proliferare di elementi floristici e faunistici. Una rete ecologica di livello locale non può essere pensata a sé stante, ma deve partire da una progettazione di rete a livello regionale o addirittura comunitario. Infatti la rete ecologica che è stata progettata in questo PAT, è partita dalla proposta di rete regionale, contenuta nel redigendo PTRC, il quale accoglie e fa proprie le indicazioni e le direttive fornite dalla Comunità Europea

all'interno del progetto "Rete natura 2000" e cala le previsioni regionali all'interno della realtà locale. La Regione prevede l'utilizzo di quelle che sono le fasce boscate ed i corsi d'acqua come corridoi ecologici, in particolar modo il territorio di Sommacampagna è interessato dai corridoi ecologici inerenti il fiume Tione e le fasce boscate presenti fra le zone moreniche. Queste indicazioni sono integrate poi con altre due indicazioni fornite dal Piano Faunistico Venatorio Regionale, inerente un'area posta a Nord Est, definita zona di ripopolamento e cattura dal punto di vista faunistico, e dall'area relativa alla ex cava Ceriani, che è soggetta a vincolo forestale, ma che lo stesso piano della rete ecologica regionale individua come area di rinaturalizzazione, che presenta già caratteristiche naturalistiche di una certa importanza e che va, pertanto, tutelata ai fini ecologici. Con queste indicazioni si è arrivati al progetto finale delle rete ecologica locale, che al suo interno contiene i seguenti elementi: i corridoi ecologici, le tre aree di rinaturalizzazione previste (ex cava Ceriani, Caneà, Palù) che funzionano come serbatoi floristici e faunistici, e le aree definite di transizione, che fungono sia da protezione dei corridoi ecologici ma anche loro stesse integrano quelle che sono le capacità di trasporto floristico e faunistico proprie dei corridoi ecologici e aree cosiddette di riconnessione naturalistica, che sono aree che, un tempo erano coperte da fasce boscate o attualmente caratterizzate da attività che precludono la funzione naturalistica della zona, per le quali è previsto, in futuro, la riconnessione alla rete naturalistica. All'interno di questo progetto, poi, sono state integrate quelle aree che fungono da riequilibrio dell'ecosistema di Caselle sia da mitigazione degli impatti aeroportuali, sempre per il fatto che un progetto di rete deve essere integrato con tutte le sue componenti affinché queste stesse componenti possano funzionare.

Dott. Mastella riferisce che la VAS (valutazione ambientale strategica) è uno strumento che si affianca al PAT, che valuta quelli che sono gli impatti e gli effetti significativi che il progetto di piano avrà rispetto ad alcune tematiche ambientali. La VAS nasce dalla direttiva n. 42 del 2001 della Comunità Europea, che, al fine di promuovere uno sviluppo sostenibile e durevole ed assicurare un adeguato livello di protezione dell'ambiente, richiede questo strumento per qualsiasi piano o opera di una certa dimensione che va ad interessare un territorio urbanizzato. La differenza tra un SIA e la VAS è che un SIA (studio di impatto ambientale) va a valutare gli effetti di un progetto e di un'opera mentre invece la VAS va a valutare le ricadute di un piano. Il dialogo tra PAT e VAS avviene in due modalità: interviene dopo che è già stata fatta una scelta, oppure entra, dialoga e interagisce direttamente con il piano. E' stato un lavoro interdisciplinare con competenze diverse, geologiche, ingegneristiche, agronomiche, ecc., interconnesso con il lavoro dell'ufficio urbanistica proprio perché il processo decisionale deve maturare man mano. Dal quadro conoscitivo, informazioni di base che derivano dalla raccolta di dati, si passa alla prima fase, quella della relazione ambientale, lo stato di fatto, l'analisi ex antem. Man mano che viene redatto il piano si fanno valutazioni successive sui risultati che il piano comporta. La VAS deve avere degli obiettivi di sostenibilità, tenendo conto di principi di massima a cui attenersi (riduzione rifiuti, minore consumo di suolo, rispetto della naturalità), avvalendosi della normativa esistente e confrontandosi con gli strumenti di pianificazione di ordine superiore. Trattandosi di un processo partecipativo, sono stati incontrati una serie di soggetti del territorio, sono pervenute osservazioni, poi recepite per poter inserire nel processo tutta una serie di osservazioni, che permettessero di rendere sempre più evidente il lavoro. Le due fasi relazione ambientale oggi e rapporto ambientale (valutazione del piano dopo) diventano due fasi successive sulle quali la commissione regionale dà un parere. Nella relazione ambientale sono state individuate delle criticità presenti sul territorio, valutando una serie di matrici e di componenti ambientali. Nel rapporto ambientale le criticità

emerse vengono tradotte nell'indicatore, che è lo strumento oggettivo che permette di dare una valutazione (in tema di acqua potabile porta l'esempio dei nitrati o del mercurio).

Alle ore 19,03 entra il consigliere Serpelloni ed i presenti risultano 20.

Il dott. Mastella continua ad illustrare la rappresentazione degli indicatori. È stata analizzata la pressione dell'aeroporto sull'abitato, nello stato attuale e di previsione, per i dati che si sono riusciti ad avere, e queste elaborazioni hanno permesso di avere indicazioni qualitative e non quantitative. Per ogni ATO l'attuazione del piano comporta una modifica alla quantità degli indicatori: i range ci dicono il cambiamento di questo valore. Da questo perviene la valutazione se il cambiamento può o meno essere sostenibile. Un esempio sono l'impatto delle linee sviluppo sulla parte idraulica, una criticità che la commissione VAS regionale ha chiesto di verificare in particolar modo come le azioni di sviluppo vadano ad interferire. È stata effettuata, pertanto, una valutazione di sostenibilità per ogni indicatore. Da qui, la proposta di azioni di mitigazione per poter inserire all'interno delle norme tecniche effettive prescrizioni per andare a ridurre gli effetti su quel indicatore, mettendo in atto norme che, se inserite, dovrebbero andare a migliorare la situazione. Tutto ciò verrà analizzato e verificato mediante la previsione VAS e la commissione VAS stessa controllerà che queste azioni di monitoraggio vengano fatte. Sulle alternative strategiche, la VAS prevede la possibilità di indicare per alcune azioni impattanti delle alternative prese in considerazione dall'Amministrazione. Egli precisa che la VAS è un percorso di modifica di alcune azioni in itinere. Al termine dell'analisi degli indicatori, si è data una valutazione azione per azione, dando dei punteggi da 0 a 6 a seconda della localizzazione, che ha permesso di fare una sommatoria. Da ciò si perviene ad una valutazione complessiva di ogni azione di piano che dà l'indicazione della sostenibilità complessiva dell'azione di piano. Se un'azione non è sostenibile si interviene con una mitigazione e/o compensazione. In tale modo si aumenta la sostenibilità. Cita la mitigazione dell'aeroporto di Caselle, le fasce verdi lungo il confine, per diminuire in parte gli effetti dovuti al traffico aereo. Parlando di impronta ecologica, conosciuta ai più, egli precisa che si esprime in ettari, e riporta i valori della situazione attuale. Conclude asserendo che la VAS ha la necessità assoluta di avere un monitoraggio permanente, con strumenti che verranno messi in atto per le verifiche.

Il prof. Tutino riparte dall'inizio per sottolineare la rilevanza storica di questa adozione e dell'applicazione della legge n. 11 della Regione Veneto. Già dagli interventi del sindaco, dell'assessore e dei tecnici è emerso chiaramente che non si tratta di uno strumento paragonabile con il PRG al quale eravamo abituati, ma è qualcosa profondamente nuovo e diverso. La L.R. n. 11 del 2004 si colloca nel solco di un'evoluzione scientifica, disciplinare, politica che da molti anni e con molta difficoltà cerca di precisare in termini socialmente ed economicamente più utili il diritto di edificazione originariamente connaturato con la proprietà. Si muove nell'ambito del concetto del valore ambientale, che si è molto sviluppato negli ultimi decenni, non solo in Italia, a fronte di situazioni critiche che ci destano un allarme e che ci rende molto consapevoli per la stessa sopravvivenza dell'umanità. L'attenzione all'ambiente non solo per conservare una bellezza ma condizioni di vivibilità e sopravvivenza. Con la legge 11, oggi proponiamo uno strumento che è un piano di assetto e che si distingue dal piano di interventi, connota già una distinzione precisa tra le condizioni oggettive e di lunga durata della lettura del territorio e quelle che sono le scelte politiche, le opportunità e convenienze di intervento diretto sul territorio che vengono demandate al piano degli interventi. Questo trattamento separato in due fasi della pianificazione introduce una possibilità nuova che è quella di considerare elementi oggettivi e di lunga durata ben difficilmente modificabili. La stessa rappresentazione, che viene fatta attraverso le tavole, di vincoli, invarianti e fragilità come corpo scientificamente indagato, ci

dà una conoscenza ed una descrizione che relegano la trasformabilità come una possibilità solo conseguente alla valutazione di questi valori di lunga durata, fissi, è come una possibilità residuale. Questa è una distinzione estremamente importante nel percorso della progressiva evoluzione del diritto di edificazione: la possibilità di trasformazione diventa quel che rimane, quel poco o tanto (poco in realtà), che può essere trasformato senza pregiudicare le qualità ed i rischi di intervento sul territorio. E' un modo di proporre il piano che dobbiamo considerare profondamente innovativo. Ci sono poi altri elementi introdotti dalla legge 11, che ci confortano in questa direzione: il credito edilizio, la perequazione e la compensazione sono termini che ci dicono come possa venire trattato quel che rimane del diritto di edificare come qualcosa che può essere trasferito, che può essere negoziato, comprato e venduto, che può essere però collocato solo dove il piano degli interventi decide che si può fare. Vuol dire subordinare i diritti o le attese che una proprietà può avere ad un interesse generale che viene interpretato dalla pianificazione e che la pianificazione stessa adopera per realizzare le trasformazioni. Questo processo di progressiva separazione tra il diritto di edificare e la proprietà del suolo è cominciato dalle storiche sentenze della Corte Costituzionale (n. 40 e n. 41 del 1968), che avevano sancito per la prima volta in Italia che i vincoli non erano indennizzabili, cioè il fatto che un vincolo (tutela ambientale, ecc.) che comportassero inedificabilità non comportano un indennizzo specifico. Una decisione a quell'epoca clamorosa, che più tardi si trasferì nella legge n. 10, la Bucalossi, che ha trasformato il concetto di licenza edilizia, cioè il fatto che l'ente pubblico autorizzasse il proprietario a realizzare un suo diritto, in concessione, cioè l'ente pubbliche che concede ad un privato il compito di realizzare un interesse collettivo stabilito dal piano. E' un percorso che è tutt'altro che terminato, perché le resistenze sono fortissime, soprattutto in Italia dove alla speculazione edilizia ed alla rendita è stata attribuita un'importanza enorme, assolutamente non paragonabile agli altri paesi europei: c'è una propensione alla collocazione del risparmio sul mattone assolutamente sproporzionata alle esigenze effettive, dal momento che in Italia ci sono più abitazioni che famiglie. E' un fenomeno unico al mondo. Ci si muove su un terreno interessante politicamente per il nostro futuro, per l'evoluzione e la collocazione del nostro paese nella comunità internazionale. E' un adeguamento forse tardivo ma molto efficace che ormai viene portato avanti per adeguarci ai concetti di tutela ambientale. Bisogna tener conto che lo sforzo che questo ha comportato si è tradotto in un testo legislativo piuttosto complicato, difficile e che comporta nella stesura del PAT una difficoltà interpretativa e compilativa abbastanza notevole. Questo ha del resto consentito di fornire al Comune dei materiali che saranno utilissimi anche nel futuro ed un impianto di trattamento dei dati che faciliterà tutto il lavoro successivo. La banca dati che è stata messa insieme ed il lavoro della VAS, appena descritto, rappresentano dei valori che si devono tenere a portata di mano per tutte le operazioni successive che ci consentono delle valutazioni molto più serie, precise e scientifiche di quanto fosse stato mai fatto. In questo senso, è doveroso riconoscere che la produzione faticosa di questo documento è stata coronata da un successo ammirevole. La stessa Regione ha riconosciuto che questo PAT si colloca tra i migliori tra quelli presentati e questo si deve soprattutto ai tecnici comunali. Egli è grato del fatto che gli sia stata data la possibilità di dare il proprio contributo a questo lavoro: la collaborazione con il Comune è cominciata nel 2000 con la produzione di quella variante al PRG che ha costituito la premessa di questo lavoro e che è stata trasferita nella compilazione del documento preliminare. Essendo un lavoro che compie quasi 9 anni, si dice soddisfatto di averlo potuto seguire fino ad arrivare ad un risultato concreto e conclude ringraziando.

Il Sindaco ringrazia per la presentazione esauriente, che riteneva doveroso dare. Propone di effettuare una sospensione, un'ora di pausa, per poi procedere alla discussione ed i consiglieri concordano.

La seduta viene sospesa alle ore 19,45.

Alla ripresa di seduta, alle ore 21, risultano presenti 20 consiglieri (assente Braggio di CI).

Il Sindaco apre la discussione sul punto in oggetto.

Il consigliere Pietropoli (CI) innanzitutto esprime un rammarico sui tempi, visto che l'ultima variante al piano è del 1992 e quindi risale a circa 16 anni fa. Sembra quindi che per l'Amministrazione Comunale di Sommacampagna in questi anni nulla sia cambiato. Eppure dagli anni Novanta il mondo ha avuto trasformazioni incredibili come la caduta del muro di Berlino, l'11 settembre, la globalizzazione, la delocalizzazione e la trasformazione dell'economia e della società, ma il piano regolatore di Sommacampagna è rimasto quello. Potremo dire che questo non sia di certo un bell'esempio di amministrare. In secondo luogo sentiamo la necessità di avvisare i cittadini che in scadenza del mandato e per chiare e disperate mosse elettorali verrà approvato sì un piano, ma un piano a metà; se tutto va bene, infatti, si arriverà ad avere l'approvazione del solo PAT e non del piano degli interventi. Si tratta, quindi, di uno strumento che fissa trasformazioni ammissibili, ma non dà di fatto risposte concrete ai cittadini che da tanto tempo aspettano invece il nuovo piano e sono stufi di andare ogni tanto in Comune a parlare del futuro delle loro aree e delle loro zone. Dunque potremo dire che in cinque anni e con un piano regolatore di fatto già pronto prima nelle precedenti Amministrazioni, non si è riusciti a far altro che un metà piano ed è inutile citare la legge 11 della Regione Veneto come elemento che ha fermato l'iter del piano, visto che la legge 11 è dell'aprile 2004. Con un piano già fatto alla fine dell'amministrazione Mengalli e non consegnato per evitare in quel caso problemi con gli elettori, bisognava correre subito ed essere veloci, visto che non si era riusciti a terminare il piano prima del 2004, per non presentarlo troppo vicino alle elezioni. I cittadini di Sommacampagna hanno pagato, quindi, i giochetti elettorali della politica. Ma nel nuovo PAT tutto è più facile, visto che si possono mettere frecce un po' qui e un po' là, cercando di accontentare un po' tutti, pensando che i cittadini di Sommacampagna siano il "popolo buo", ma forse sarà necessario dire ai cittadini che nelle zone colpite dalle frecce si potranno insediare solo i carichi aggiuntivi derivanti dal credito edilizio e dalle compensazioni urbanistiche, quindi è tutto da vedere. Entra, quindi, in alcune considerazioni sulle scelte. Per l'ATO n. 3, relativo alla definizione di Custoza, o meglio atto terzo della definitiva distruzione di Custoza, il PAT prevede delle cose che se fossero uno scherzo sarebbero divertenti, ma che purtroppo leggendo le carte risultano alquanto reali e preoccupanti. Si propone, quindi, non di parlare di ATO 3 ma del terzo atto della distruzione di Custoza, che già di guerre e di feriti ne aveva già subito abbastanza. Atto primo: il famigerato muro, che è costato quanto una scuola ed è stato costruito per contenere un parcheggio dimensionato in modo da accogliere i visitatori di una fiera, ovviamente come fanno bene i cittadini la fiera viene fatta all'interno del parcheggio in modo da rendere impossibile anche l'unico criterio per ritenerlo un intervento ammissibile: la funzionalità. Atto secondo: la lottizzazione in buca, che è posta all'ingresso del paese e che è posizionata in modo da essere facilmente allagabile e difficilmente giustificabile per una frazione che dovrebbe porre all'ingresso del paese il vessillo della salvaguardia del paesaggio e del territorio. Non contenti di questo si è deciso di passare all'atto terzo, ovvero invadere anche l'ultimo di brandello di paesaggio che arrivava nel cuore del paese con una zona dalle dimensioni abnormi per servizi di interesse comunale di maggiore rilevanza, pari alla metà dell'intero centro storico. Noi riteniamo inammissibile costruire in questi ambiti e sinceramente credevamo che le proteste unanimi dei cittadini

contro il muro facessero passare una volta per tutti la voglia di perseguire la nostra amata Custoza. Forse, se con i soldi del muro si fosse costruita la scuola, i cittadini sarebbero un po' più contenti, Leggiamo inoltre con ironia a calce delle tavole di progetto che si sono commissionati studi specifici per Caselle e Custoza all'architetto del muro tanto "amato" dai cittadini di Sommacampagna e Custoza.

Il consigliere Giacomuzzi W. (CI) rileva l'assoluta incompetenza e capacità propositiva sua dal punto di vista tecnico rispetto questo lavoro: ha veramente toccato con mano che è enorme e che ha richiesto anni di applicazione e di valutazione. Al di là degli obiettivi messi a conoscenza della popolazione ed accettati dalla Regione Veneto, in tutto questo periodo, grazie al quale egli ha cercato di capire questo strumento di piano, c'erano dei cambiamenti, dovuti sicuramente all'elaborazione stessa, che hanno comportato delle difficoltà e disorientamento: ogni volta che si faceva un ragionamento, si cambiava o si aggiungeva un ulteriore elemento che faceva cambiare idea. Rileva che è stato un documento estremamente dinamico, che è stato pensato e costruito nel tempo. Sottolinea la competenza tecnica perché questo è un aspetto determinante, come è stato ampiamente rilevato questa sera. Ma il PAT è uno strumento di carattere politico. Al di là di tante specificazioni, che egli ha apprezzato e cercato di capire, non bisogna dimenticare che è un aspetto politico, dove certe scelte eminentemente politiche sono state fatte. Un aspetto determinante e strategico è Caselle, considerata la zona dove il PAT è più pesante e strategico. Inutile sottolineare le infrastrutture già presenti o previste, con le quali il PAT deve fare i conti: sono ingerenze o presenze molto condizionanti. Non tutte sono state esplicitate concretamente nel PAT, manca fundamentalmente il nuovo previsto casello autostradale della A22 ed il sistema delle tangenziali lombardo-venete. Tra l'altro, anche nel documento del geologo Mastella sono stati elencati e nominati come elementi impattanti il sistema delle tangenziali venete e poi lo sviluppo aeroportuale. Tutto il concetto di nuova aerostazione è sicuramente rientrando in una strategia di ampliamento o di strutturazione dell'aeroporto (se farlo in testa a pista o centro pista), perché questa scelta andrà ad interagire in maniera estremamente pesante su Caselle. Ricorda i pronunciamenti dell'ex sindaco Mengalli che si era pronunciato proprio in questa direzione e gli piacerebbe sapere ancora cosa ne pensa o cosa ne pensa questa Amministrazione su questa questione. Queste mancanze si notano: nel PAT si notano determinate scelte che sono state fatte ma si vedono anche certe assenze, anche se si tratta di strutture che verranno realizzate nel futuro e che implicano ragionamenti viabilistici per Sommacampagna. La loro presenza, anche solo segnata, dava innanzitutto a chi leggeva il PAT un'informazione e soprattutto a chi le farà sovracomunalmente dà l'idea che il Comune di Sommacampagna ha presente questa cosa e che in qualche maniera dovrà venire a patti. Rileva come di recente sia stata inserita (perché non era nella pianificazione iniziale) la linea verde che delimita l'aeroporto, che egli comunque constata con estremo piacere e soddisfazione. Altrettanto, chiede perché queste presenze futuribili non sono state inserite? La riflessione fatta è che non prevederle nel PAT significa forse anche non dare dei messaggi su come il Comune vorrebbe che fossero fatte. La linea verde dà indicazione di come il Comune vuole che sia presente una cosa del genere. Così questo sistema delle autostrade lombarde venete potrebbe diventare, pur nella negatività della presenza del soggetto, una strategia ed una modalità per evidenziare una mitigazione di carattere ambientale che questo stesso soggetto potrebbe portare nel nostro territorio, invece di vederla solo come una penalizzazione la si potrebbe vedere come una modalità per rinverdire o fagocitare un sistema di difesa dell'ambiente, che magari potrebbe essere impensabile, tant'è che quella striscia, quell'arco al confine Est di Caselle con questa presenza dovrà essere variato. Questa barriera verde al confine est è positiva ma apre ad un'altra considerazione, del prezzo che si dovrà pagare, quella bellissima parentesi

verde costerà in termini di compensazione. Egli immagina che si andrà a prendere nella zona artigianale di Caselle, che vuol dire metri cubi, traffico, certo anche sicuramente lavoro, però è un prezzo che Caselle dovrà pagare. Non sa fare le valutazioni fino in fondo, ma crede si tratterà di un prezzo molto alto. Chiede perché il Comune di Sommacampagna, considerando sempre la parte Est di Caselle, non ha presentato osservazioni al PAT di Verona, in merito alle aree e strutture di confine del Quadrante Europa che non sono sottoposte a VAS, proprio perché questo va a danneggiare Caselle. Il PAT di Verona prevede una zona di riqualificazione e di ammortizzazione tra Quadrante Europa e Verona mentre non prevede nulla nella parte di territorio tra Quadrante Europa e Caselle. La separazione a verde la fa Sommacampagna, perché non la fa Verona? Perché dobbiamo consumare il nostro territorio? Sarebbe interessante chiedere una compensazione che le aree di Verona Ovest, della Brennero diventino bosco a mitigazione ambientale. Nel centro di Caselle, nella zona nord, c'è un tratteggio che dà fastidio: la zona dietro la chiesa, che costeggia il cimitero, la via che fa spartiacque tra due campi sportivi è visto come area di urbanizzazione consolidata residenziale; è chiaro che lì potrebbe non essere costruito nulla, ma egli è contrario per il fatto che una zona verde in centro paese è strategica e deve rimanere tale: la vorrebbe come campo sportivo nuovo. Propone di togliere quel tratteggio e che si renda quell'area intoccabile per gli anni futuri. Altro argomento: la discarica Siberie è un danno (cita pag. 40); ci tiene a sottolineare questo fatto anche se da un punto di vista generale ha rilevanza non apprezzabile, però ritiene necessario ribadirlo perché anche nel documento delle norme tecniche viene considerata un fattore limitante nell'ATO n. 7; lo rileva anche in considerazione di tutto quel pronunciamento ed atteggiamento avuto come minoranza nei confronti di questa scelta infausta. L'area verde a seguito della concertazione con l'aeroporto, soprattutto nella parte Nord, è una bella idea, ma si chiede se sia un'area verde vera e propria, perché sicuramente alle aziende che sono presenti in zona può far gola: si tratta di un'area verde attrezzata o un'area di parcheggi strategica? Perché il posto in effetti si presta. Domanda una chiarificazione ulteriore: uno degli obiettivi della sostenibilità sociale del nostro Comune, prevista nel VAS, è la salvaguardia ed il miglioramento della vita mediante alcune azioni, una di queste è crescita demografica contenuta, dove il termine corretto è non "sviluppo" ma "adeguamento". Sicuramente si dice che il piano ha cercato di equilibrare una domanda di residenzialità che è molto alta a Caselle oppure attraverso il recupero di una volumetria esistente, che egli giudica buono, però è rimasto sorpreso dai numeri, dalla percentuale di possibilità di ampliamento e soprattutto i numeri sui nuovi abitanti del Comune e facendo la proporzione anche per la frazione di Caselle, perché se siamo 15.000 abitanti in tutto e 5.000 a Caselle, 100 abitanti all'anno previsti significano 33 abitanti all'anno a Caselle, circa; gli pare che sia un numero estremamente ridotto in considerazione dei numeri di bambini che nascono, delle persone che muoiono, dei nuovi insediamenti e delle persone immigrate. La domanda che gli è nata è proprio quella che è stata fatta nella serata di presentazione di PAT a Caselle: chi si sposa, dove va ad abitare? C'è poca "tollerabilità" insediativa a Caselle e torna alla mente la sproporzione di Caselle Sud, fatta dal 2000 in poi, quando la massa è arrivata pesantemente. Egli trova difficile temperare questa necessità di limitazione a causa del vecchio insediamento; anch'egli è d'accordo a livello generale sul fatto di andare piano, ma gli pare un dato estremamente rilevante in negativo. Quando si parla delle conclusioni del potenziamento dei servizi di uso quotidiano, anche per le frazioni, chiede a cosa ci si riferisce.

L'assessore Turato, sul rammarico per i tempi, considera che sicuramente se avessimo potuto l'avremmo chiuso prima. Il piano regolatore è coetaneo agli strumenti urbanistici dei comuni contermini ed è stato aggiornato con lo strumenti delle varianti, che sono del tutto legittime, discusse in Consiglio Comunale. Non

c'era nessun piano regolatore nel cassetto, ma c'era uno studio che era stato portato avanti con la vecchia normativa. Il sindaco d'accordo con l'Amministrazione ha deciso di congelarlo proprio per dare la possibilità di discuterlo nel mandato successivo. Nel mandato successivo si è ripreso, è sopravvenuta l'aspettata legge regionale, che noi riteniamo molto positiva, riteniamo giusto aver aspettato la legge regionale, perché dà delle possibilità notevoli nei termini di gestione di uno strumento che sia moderno ed al passo dei tempi. La chiusura di uno strumento di pianificazione strategico avviene a sei mesi dalle elezioni, ma non vorrebbe che in Italia si continuasse con questo gioco, perché anche il sindaco che viene la prossima volta se lo riprende in mano radicalmente probabilmente non arriverà molto distante da questi tempi, quindi è una constatazione che non si condivide. La questione degli insediamenti e dei carichi aggiuntivi è una lettura sbagliata, nel senso che negli ambiti che abbiamo visto ci vanno tutti i carichi di natura residenziale e non i carichi aggiuntivi. Si focalizza poi la questione su Custoza, che si riteneva la frazione meno investita da questioni di natura ambientale intese in senso negativo (inquinamento, presenza di strade e quant'altro) dove peraltro la nostra pianificazione condivisa dalla Regione è già una pianificazione sedimentata da tempo. Si parla del muro, egli non crede sia la sede, comunque in ogni caso non fa parte del piano, ma se si vuole, si parli pure del muro. La lottizzazione è stata posta in quel sito perché è stata concordata con la Soprintendenza, perché tutti gli altri siti sono notevolmente problematici, e poi in collina non c'è mai una buca, perché c'è comunque fisicamente un punto di scolo dell'acqua, basta che venga regolata. Il paese di Custoza che gode effettivamente di un'unicità, è abbastanza sparso, che gode di una edificazione particolare, non riesce a riconoscerlo come "brandello di paese"; c'è una previsione di inserimento di una struttura pubblica e parlare di una dimensione spropositata crede sia controproducente: ben vengano le dimensioni se si mette una scuola e dei servizi. Non vede, pertanto, dove stia la contrarietà. Non entra nel merito dei soldi del muro perché anche questa è una questione che ritiene superata. Fa una semplice precisazione: il muro di Berlino è caduto nell'89 non negli anni '90. Rispondendo al consigliere Giacomuzzi, considera che è evidente che questo piano è stato redatto dai tecnici, ma dove la politica si è assunta tutte le responsabilità. I tecnici sono stati degli interpreti notevoli, come detto prima e come ripete. Il piano è risultato dinamico, proprio perché in particolare rispetto alla frazione di Caselle le sopravvenienze sono state notevoli. Caselle ha tutta una serie di situazioni molto in divenire; il casello della A22, le tangenziali, l'aeroporto. Ci si confronta in genere ed in particolare con lo strumento urbanistico si pongono dei segni sulla pianificazione solo quando vi sono le condizioni: le tangenziali a pagamento sono state presentate, mai discusse, non c'è una sede dove si possa al momento presentare controdeduzioni, siamo andati in Provincia dove abbiamo espresso le nostre perplessità. D'accordo con la Regione non abbiamo messo quella bretella di collegamento, perché, come detto prima, mentre nella parte Nord si è raccolto sostanzialmente quello che nel piano precedente si diceva e perché si ritiene che lì sia meno dannoso porre una strada di scorrimento, sulla questione invece delle tangenziali aver messo segno significava in qualche modo dire che siamo quasi d'accordo. Non averlo messo significa intanto correttezza dal punto di vista della disciplina urbanistica e poi che ci si riserva nelle opportune sedi di esporre tutte le controdeduzioni, tra cui l'essere critici (che diventi un'autostrada 2) e rispetto quella posizione. Si chiederà che venga spostata. Non avendola discussa né in Consiglio Comunale né con i colleghi, non abbiamo posto una condizione interlocutoria perché riteniamo non fosse giusto. La stessa cosa si può dire per il casello A22, presentato nella primavera 2008, del quale non si è più saputo niente; sembrava che la A22, nel quadro dello spostamento degli investimenti a sud di Affi, lo considerasse come cosa fatta, ma non si è più visto una documentazione che andasse oltre. Deve dire che non si è

contrari a quel tipo di possibilità, pur riservandoci le giuste controdeduzioni. Un altro elemento che si può estrapolare è che tra tangenziali a pagamento e casello i progettisti non hanno dialogato: questa sembra una cosa molto strana per non dire superficiale. Sulla questione sullo sviluppo aeroportuale, c'è un piano, da noi visto ufficiosamente, mai depositato nel comune di Sommacampagna, che assieme a Villafranca è il comune competente dal punto di vista territoriale. E' un piano di sviluppo su cui avremmo molto da dire, ma è inopportuno dal punto di vista disciplinare fare una previsione su una cosa, che non è stata discussa dagli enti; su questo la Regione è d'accordo, probabilmente non sarebbe stata d'accordo se si decideva di inserire qualcosa perché avrebbe chiesto da quale documento lo si era tratto. Fa un piccolo inciso sul fatto che la pista può essere segnata sulla cartografia per questioni di sicurezza nazionale solo adesso. Riassumendo, sulla viabilità si è favorevoli, con riserva, rispetto al sistema del casello, contrari rispetto al sistema delle tangenziali. Sulla mitigazione ambientale osserva che, quando ci si confronta con la pianificazione, se si vuole che sia efficace bisogna riferirla a precise norme di leggi vigenti. E' chiaro che qualsiasi amministratore si siederà ai tavoli di TAV e tangenziali a pagamento chiederà mitigazioni ambientali ed anche che sul territorio ci sia ristoro di altro tipo. Questo, però, non deve sconfinare nella demagogia, perché è chiaro che chi agisce a livello nazionale e regionale deve agire in maniera coerente, non è che a Sommacampagna dà 1, dall'altra parte dà 3 e dall'altra ancora dà 5, anche perché incorrerebbero nei ricorsi di legge. In merito alla questione del verde, al consigliere Giacomuzzi W. precisa che è evidente che Caselle investe molto nel verde e significa che in qualche modo "se lo paga": nessuno lo regala, anche perché sono milioni di euro. È evidente che c'è una questione relativa alla dotazione di servizi, per cui se Caselle pagasse tutto in termini di verde probabilmente non rimarrebbe nulla in termini di servizi, ma questa è una cosa a cui non si è pensato. Oggi quel verde è un verde legittimo e se, malauguratamente, passasse quella strada (*tangenziali*) il verde si sposta e rimane comunque a difesa dell'abitato di Caselle. E' stato messo lì anche perché si voleva dare un'indicazione precisa: proprio lì abbiamo avuto un contenzioso, che è arrivato al Consiglio di Stato, relativo ad un progetto devastante di sistemazione agraria, che se approvato diventa praticamente una cava nascosta. Finora si è riusciti a contrastarlo. In merito alla questione del PAT di Verona, l'assessore osserva che Verona ha fatto da tempo le proprie scelte, sia con il centrosinistra che con il centrodestra, che puntano a valorizzare molto tutte le aree del Quadrante Europa. Sono state fatte battaglie notevoli, siamo sempre stati molto duri nei confronti del Q.E., li abbiamo sempre contrastati perché addirittura pensavano di sconfinare nel nostro territorio, in funzione di un'eventuale legge di interesse regionale. Egli ricorda la richiesta di utilizzare i 500.000 mq dell'area Guerra per parcheggio auto, da noi contrastata, si sono resi conto che con le norme vigenti non c'era possibilità di sfondare, però a Verona hanno ritenuto di valorizzare al massimo; pare che ci sia chi pensa addirittura di utilizzare in futuro la discarica, per cui un'osservazione di quel tipo sarebbe stata del tutto ininfluenza e inutile rispetto a pianificazione consolidata nel tempo. Sulla questione del tratteggio in centro a Caselle, dichiara che quell'intervento parte dal presupposto che lì c'è una qualificata presenza di servizi, tempo libero e sport, e a nessuno mai verrebbe in mente di mettere qualcosa di diverso. La discarica viene recepita; sulla questione dell'area verde dell'aeroporto c'è un accordo per cui quell'area deve essere utilizzata conformemente a quell'accordo: noi non potremmo farci dare un'area dal demanio e dopo farla diventare qualcos'altro, perché sarebbe scorretto valorizzarla in altro modo, quindi rimane un'area di qualificazione del sistema dei servizi di Caselle e del sistema di difesa ambientale di Caselle. Sulla questione della crescita demografica probabilmente è sfuggito che i 1.000 abitanti insediabili sono i nuovi, poi ci sono 580 abitanti derivanti dal credito e poi altri 1.800 abitanti che sono in dotazione

all'attuale piano, quindi gli abitanti futuri sono 3.500 complessivamente, per cui il riferimento è 17.700. Urbanisticamente si ragiona in metri cubi e si ragiona ancora in 150 metri cubi per abitante, quando è pacifico che lo standard è ben inferiore, per cui gli abitanti saranno di più. Sui servizi, è chiaro che ogni Amministrazione che si rispetti deve comunque fare come minimo una previsione sui servizi dell'educazione, dello sport e delle aree dedicate al tempo libero; non si va in crisi nella messa a disposizione delle dotazioni di strutture scolastiche, è da evitare, così come crede sia molto importante dare risposte in termini di strutture per il tempo libero, per attività sportive e per attività culturali, che si sono dimostrate molto floride all'interno del nostro territorio comunale complessivo.

Il Sindaco aggiunge una considerazione su Custoza. Come si diceva nella breve introduzione, si è partiti per ciascun centro considerando quali sono le caratteristiche attuali e le esigenze; è vero che sono state fatte previsioni di crescita per Custoza, ma sono state fatte in funzione della vitalità del centro; sì, ogni volta che si costruisce questo può dal punto di vista ambientale porre dei condizionamenti, questo è ovvio, ma l'aspetto che abbiamo privilegiato è stato quello della vita all'interno della comunità di Custoza. Uno dei temi che nel tempo è sempre stato sentito è quello del mantenimento dei servizi, cioè la possibilità di vivere a Custoza, che dal punto di vista ambientale è privilegiata almeno all'interno del nostro territorio comunale, avendo a disposizione, però, una scuola elementare, una scuola materna, un nido, alcuni negozi, la posta, la banca, la farmacia. Un tempo si è lavorato molto su questa linea per poter dotare la frazione di servizi, che ovviamente vanno mantenuti nei numeri. C'è poi il concetto generale di arricchimento quando in una comunità non ci si fossilizza con gli abitanti storici ma si consente anche l'ingresso a persone che provengono da altri comuni e da altri territori. Questa è l'idea da cui partiti. A Custoza, inoltre, avevamo il grosso problema della conceria, che è stato anche affrontato nel piano regolatore precedente, con delle varianti, ma che di fatto non è stato risolto. Ci sono delle riflessioni maturate nel tempo che hanno portato a proporre una conciliazione di queste due esigenze che si ritenevano importanti: dare una possibilità di crescere in maniera contenuta e risolvere il problema della conceria. Prima si era pensato all'attività artigianale e produttiva, poi all'attività direzionale e ricettiva, ma su questo non c'è stata soluzione; è vero che è stata prevista anche una freccia come possibile espansione in allargamento della nuova zona residenziale, ma anche questo è un altro concetto che è stato al fondo del nostro proporre, e qui si collega anche alle frecce di Sommacampagna: non si è voluto creare dei monopoli, cioè andare a prevedere delle previsioni di espansione che fossero obbligatorie, perché questo non è di interesse pubblico, nel momento in cui c'è la possibilità di espandere un centro in unica direzione è ovvio che poi è difficile trovare degli accordi e delle soluzioni che possano tenere conto in primo luogo di quello che è interesse pubblico, cioè il principio della concorrenza è inserito all'interno di queste espansioni. A Sommacampagna è vero che sono state previste varie linee, ma effettivamente sono proprio il disegno del paese che va completato, non è tanto l'idea di andare ad avvantaggiare un'area piuttosto che un'altra, ma è quella di dire che teoricamente in queste zone il paese si potrebbe espandere in un disegno complessivamente ordinato, dopo di che si vedrà se scegliere una linea o l'altra, c'è tutto il piano degli interventi, con il criterio che sia l'interesse pubblico a prevalere, per avere le condizioni in futuro di fare degli accordi il più possibile liberi. Sul dimensionamento e numero di abitanti, riferendosi all'intervento del consigliere Giacomuzzi W., afferma che effettivamente, quando si è andati a presentare il PAT a Caselle, era rimasta abbastanza sorpresa da quell'intervento che il consigliere ha ricordato che rilevava che si costruisce poco a Caselle, proprio perché nel passato tutti i segnali che erano arrivati dalla frazione erano esattamente il contrario. Proprio l'esperienza di Caselle Sud

aveva portato alla decisione di espandere e crescere, ma con una gradualità che consenta l'integrazione. In realtà, quei 100 abitanti/anno sono quelli relativi al nuovo volume ed anche in questi anni, con il piano regolatore vecchio, siamo aumentati di 100-200 persone all'anno, non siamo stati fermi, e questa è la dimostrazione della potenzialità che c'è all'interno del nostro piano e che si è espressa e potrà continuare ad esprimersi e realizzarsi anche negli anni futuri. Non è esattamente vero, inoltre, che il Piano Regolatore fosse pronto alla fine del mandato precedente; era impostato, ma c'erano alcune questioni che necessitavano ancora di tempo: alcune ipotesi progettuali che adesso vengono presentate in realtà hanno richiesto un lavoro lungo ed una maturazione, intersecandosi sempre con eventi sopravvenuti in virtù di quelle realtà che abbiamo in casa nostra e che ogni tanto portano dei cambiamenti. Conciliare questo con le idee che avevamo ha richiesto dei tempi abbastanza lunghi.

Il consigliere Giacomuzzi W. (CI) si dichiara ben felice della risposta data dall'Assessore Turato sul centro di Caselle, ma la segnatura gli dà fastidio, perché corrisponde ad aree di urbanizzazione consolidata a destinazione residenziale/riproduttive. Chiede di tirarla via.

L'assessore Mengalli spiega perché non ha senso toglierla: perché se si guarda la titolarità di quell'area si vedrà che le proprietà all'interno prevalenti sono quelle della pubblica amministrazione e della parrocchia. In questo contesto, siccome quello sarebbe lo strumento attuativo di progettazione, nel quale le parti si compensavano il dare ed avere in termini di opere di urbanizzazione, verde, impianti sportivi è nel pieno interesse della pubblica amministrazione, siccome questo non è lo strumento che edifica in quella zona, questo è lo strumento che programma lo sviluppo armonico ed equilibrato di quella zona, ragion per cui la parrocchia ha tutto l'interesse a veder riconosciuto un ambito più ampio per poterlo utilizzare in sede di compensazione urbanistica, di accordo urbanistico, proprio per poter ottenere quei maggiori benefici che ne deriveranno per lo svolgimento di attività parrocchiali. Per capirci, sarà il progetto di lottizzazione a stabilire che lì sopra non si potrà costruire neanche un metro cubo, ma questo darà titolo alla Parrocchia di poter chiedere che la propria area, che è edificabile, goda di una cubatura maggiore che altrimenti con gli indici bassi che ci sono in zona non le consentirebbero di realizzare quelle strutture sociali che richiedono elevata cubatura: se l'indice è 1 non si fa nessuna scuola materna sulle aree della Parrocchia. La Parrocchia ha la necessità di poter spendere cubatura che porta in quel ambito e che è proveniente da aree contermini di quei proprietari. Non ha senso oggi mettere la Parrocchia come lottizzante minoritario, perché questo lo pagherebbe sul tavolo realizzativo. L'assessore prosegue affermando di rimanere sempre stupito dal consigliere Pietropoli e di preferirlo quando è spontaneo e non quando legge discorsi scritti da altri, perché rischia di dire delle sciocchezze. Egli gli ricorda da 20 anni che qui non ci sono "disperati politici", che hanno necessità di fare scelte nella disperata o presunta esigenza di "salvarsi" da sciagure che il consigliere peraltro prospetta da oltre 20 anni. Ha il dovere di ricordargli che questi che egli chiama sciagurati amministratori sono qui da 20 anni confermati dagli elettori, senza aver rubato nulla agli elettori. Quindi le scelte fatte sono state fatte in ottemperanza ad un mandato che è stato dato dagli elettori e per il quale abbiamo cercato di fare il nostro meglio. Quando Pietropoli parlava di un Piano Regolatore fermo da 20 anni, avrebbe dovuto anche ricordare che l'Amministrazione, proprio per evitare che il paese si ingessasse, è arrivata alla variante n. 21 del Piano vigente e non variantine da un metro quadrato (ricorda le varianti relative all' adeguamento attività produttive, con 80 aziende che hanno ottenuto la possibilità di ampliarsi, alle 19 corti rurali protette, alle zone residenziali di completamento). Dire che si è bloccato il paese, francamente è infondato, più che ingeneroso. Fra l'altro stupisce ancora di più la cosa, perché si dovrebbe

decidere se edificare e mettere la gente nelle condizioni di lavorare è una virtù o una sciagura. A seconda del momento che vi fa comodo o abbiamo dissipato il territorio, perchè lo abbiamo lasciato invadere da lottizzazioni dissennate, incredibilmente devastanti, salvo poi venirci a dire che qui stiamo approvando acqua fresca perchè molti cittadini, che con ansia attendono di potersi collocare ed attendono di esercitare quell'attività imprenditoriale ed edilizia, purtroppo qui si troveranno niente. Quindi, Pietropoli, delle due una: o siamo disennati e devastatori o siamo persone che usano la cautela. Lo invita a fare un giro attorno ai paesi del circondario di Verona e a darsi un'idea dal punto di vista edilizio ed urbanistico cosa significa progettare in maniera devastante, anche con riferimento a Comuni amministrati da persone a lui vicine. C'è poi la questione che quando si definisce uno strumento urbanistico un mezzo strumento urbanistico che non dà risposte, si sottende che qualcuno che ci sta a cuore non ha avute risposte. La domanda è: o tu mi vieni dire quali sono gli interessi che oggi vengono elusi, non considerati e che non sono letti in questi strumenti, devi dire quali sono e spiegare perchè lo sono. Se la si mette dal punto di vista produttivo, gli ricorda che nonostante le vostre mille dichiarazioni di incapacità, la lottizzazione produttiva Crocetta che ritenevate irrealizzabile nel giro di 3-4 anni, le aziende che avevano intenzione di trovar spazio (a prezzi sicuramente non agevoli) da quelle parti l'hanno trovato. Sulle lottizzazioni, Caselle Sud, Montemolin, i vari completamenti, anche Custoza, invita il consigliere Pietropoli di avere il coraggio di andare da quelli che sono andati ad abitare in quell'area a dirgli che le loro case sono collocate nel peggior posto di questo mondo e che egli ritiene che quello è un posto indegno e che abbiamo devastato Custoza: forse ti sentiresti dire che quelli sono tra i cittadini di Sommacampagna i più soddisfatti per come sono collocati per il tipo di condizioni di vita che hanno trovato in quegli appartamenti e case. Quando si parla per slogan, bisogna rendersi conto che si dicono cose che chi invece le vive davvero non le pensa queste cose. Altra questione. Far politica, lo ha imparato a proprie spese, non è sempre l'affermazione del fare quello che si vuole ma significa anche accettare di muoversi per passi, i passi del possibile, perchè se si vuole su un piano come questo si può mettere di tutto e di più; invece egli ha sempre chiesto che venga indicato il percorribile, perchè quello si sarebbe tradire la gente, sarebbe indicare cose che non si possono realizzare. Programmare significa seguire le vie del possibile. Un piccolo inciso sul muro di Custoza: ricordati che sei l'unico che ha votato a favore di quel progetto, quindi adesso come io mi assumo le responsabilità delle cose che ho fatto, tu l'hai votato, dopo un ben sopralluogo nel quale hai espresso toni entusiastici sulla natura dell'intervento. Interviene il **consigliere Pietropoli** per precisare che per il sopralluogo non è vero e l'**assessore Mengalli** prosegue affermando che, comunque, qui in Consiglio Comunale egli aveva votato a favore di quel progetto. Piacerebbe che si imparasse ad assumersi le proprie responsabilità. Rifacendosi all'intervento del consigliere Walter Giacomuzzi, che egli ha apprezzato, perchè chiede delle spiegazioni perchè ha delle preoccupazioni, questo è un approccio condivisibile. Egli si sente convinto che questo strumento sia di grande cautela. Egli ricorda che in campagna elettorale una preoccupazione che maggiormente ci attanagliava era Mirabilia, ed ora apprezza che questo PAT abbia razionalizzato, ridimensionato e reso intelligibile quell'ipotesi, dandole il ruolo che ha. A suo tempo egli spiegava che era scelta forse un tantino strumentale, ma capiva che era una provocazione, che poteva essere letta dai cittadini. Di questo piano mi convince di più il fatto che dimostra libertà dell'amministrare e del non avere padroni: quando in Giunta, a seguito degli incontri con i cittadini, è emerso che le destinazioni delle aree a confine con la Palazzina e l'autostrada creavano problemi (sa che qualcuno si è stupito del fatto che...), ha riconosciuto che si stava facendo un passo più lungo rispetto quella che è la sensibilità della cittadinanza e

quindi ha accettato senza vergogna e senza paura di tornare indietro. Queste valutazioni sono state fatte su tanti fronti, per quello si dice che questo è uno strumento che nel momento in cui si sono poste delle incertezze le ha interpretate in termini cautelativi. Sui rapporti con Verona, l'assessore Turato ha risposto. Un'azione politica a volte va letta non dalle risultanze documentali ma anche dalle cancellazioni. In Giunta arrivavano, da Verona, da Venezia e dal Q.E., documenti che ponevano sul nostro territorio delle crocette, di cui si chiedeva il perchè e ci veniva risposto che noi si faceva parte del Quadrante Europa, per cui anche voi dovete pagare il vostro prezzo, tradotto in macchine di Autogerma, estensione dei parcheggi dei magazzini generali e tentativo di invadere per 250.000 mq il nostro territorio. Egli deve dire in termini polemici che qualcuno che stava all'opposizione in Consiglio Comunale ci aveva anche accusato di trattare male i comuni contermini e che rifiuta ogni trattativa e ogni ragionamento e che, tutto sommato, 200.000 metri destinati a parcheggio se in cambio avessimo avuto 150-200.000 a verde sarebbe stato un grande risultato. Noi in quel momento abbiamo detto di no, poi mi pare di capire che anche la minoranza ha apprezzato il fatto che non abbiamo ceduto di un millimetro. Questo ragionamento per dire che personalmente ha forse dato per scontato, sbagliando, che fosse impossibile ottenere qualche cosa a casa d'altri, specialmente quando gli altri erano gruppi e realtà ben più forti delle nostre. Egli è stato contento di chiudere la porta ed incamerare un modesto risultato solamente quando ha avuto la conferma che negli strumenti di programmazione provinciale, regionale e del Q.E. non si faceva più riferimento esplicitamente al nostro territorio. Quello è già sembrato una grande conquista, certo non si è riusciti a fare il bosco a casa loro, ma si è riusciti ad ottenere che non ipotizzassero in casa nostra. Per questo, con convinzione e con i prezzi che si sono compresi, egli ha accettato che venisse messa una sorta di presidio urbanistico, di baluardo, che in futuro non potesse rimettere in discussione il diritto di progettare a casa nostra. Anche sui tempi, far le cose fatte bene costa tempo ed energia e non crede che né l'assessore né i professionisti l'abbiano tirata lunga. Certo, 5 anni fa, è vero che 6 mesi prima delle elezioni aveva chiuso per non andare in campagna elettorale con uno strumento di questo tipo aperto. Ha fatto questa scelta con convinzione, perchè crede anche adesso sarebbe sbagliato andare sotto elezioni con uno strumento aperto, perchè crede che chiunque si trovi qui ad amministrare abbia il diritto di ragionare su una lavagna ferma, su dei dati certi e sui quali potrà fare il passo successivo, che è quello dell'adozione dei piani di interventi, che non deve condizionare nessuno. Consegnamo a chiunque amministri uno strumento ben impostato, ben programmato, ben calibrato che consentirà ai futuri amministratori di impostare bene il proprio lavoro. Egli crede, infine, che i tecnici presenti possono attestare che dalla giunta o dagli amministratori non siano mai arrivati input a forzare la loro professionalità e la loro libera lettura, salvo gli atti di indirizzi, che sono sempre politici. Pertanto si consegna tranquillamente il piano ai cittadini, consci dello sforzo effettuato ed al quale ci si è dedicati con passione, nella speranza che possa essere una buona base su cui costruire la qualità della vita della nostra gente in futuro.

Il consigliere Pietropoli (CI) replica alle accuse del vicesindaco Mengalli. Per quanto riguarda Custoza ed il famigerato muro e la strada che costeggia la parte opposta alla chiesa, egli ha dato allora il proprio voto favorevole ad un progetto di massima, perché credeva che fosse necessario un riordino del centro di Custoza. Altra cosa è pensare che fosse favorevole al progetto che effettivamente è stato attuato, anche perché dai disegni cartografici che allora erano stati consegnati non era bene evidente l'impatto che avrebbe avuto quell'opera sul territorio. Per dire la verità, non pensava che fosse così devastante e nemmeno era evidente la prospettiva di quella pensilina realizzata all'inizio del paese, vicino alle scuole; egli crede che chi ha progettato quel centro di Custoza non abbia a cuore l'insieme paesaggistico di ciò che era Custoza un

tempo e di ciò che egli vorrebbe rimanesse. Per quanto riguarda edificazione, ci sono vari modi di edificazione: egli non ha mai dichiarato che edificare è un male o un bene, è giusto edificare in base alle esigenze dei paesi, in base alle prospettive di crescita dovute ai nuovi nati ed anche dare la possibilità a qualcuno di venire ad abitare nel nostro territorio; altra cosa è progettare degli edifici che vanno ad impattare in maniera violenta sul nostro territorio. Il nostro è un territorio fatto da tre paesi con storia e morfologia specifici. E' evidente che i nostri tre paesi non avevano la necessità di costruire come si sta costruendo i PIRU attuali: a suo avviso è stata fatta una scelta errata. Era giusto recuperare quelle aree, ormai conglobate all'interno del paese con quelle strutture degradate ed inutilizzabili, ma è sbagliatissimo costruire con quelle dimensioni, con quelle cubature e con quei formati. A suo modo di vedere, il PIRU quasi ultimato è sicuramente un pugno nell'occhio, per gli abitanti che abitano attorno e per tutti coloro che abitano a Sommacampagna. Sembra doveroso per le minoranze il compito di criticare scelte aberranti. Osserva, inoltre, che costruire nel campo davanti alla Ca' Nova non sia una scelta corretta, perchè è uno degli ultimi brandelli di collina, di terreno che penetra nell'abitato di Sommacampagna e che fa ricordare agli abitanti di non essere alle Golosine, come sembra di essere guardando i PIRU. E' vero che non si è indicato dove si costruirà perchè ciò spetta ai piani di intervento, ma inserire le freccette vuole dire le possibili espansioni future urbanistiche. Già indicare quell'area come possibile espansione edilizia è un errore, perchè è uno scorcio paesaggistico stupendo, chi proviene dalla città ammira i paesaggi collinari del nostro territorio. Sono scelte fatte dai progettisti, su indicazioni della giunta: è vero che essi lavorano in autonomia, ma le indicazioni le dà la Giunta. Per quanto riguarda il centro storico di Sommacampagna, nel PAT si parla dell'adeguamento della piazza ed il ruolo centrale tramite il miglioramento architettonico degli edifici privati e la sistemazione del giardino. A suo avviso, il problema del centro di Sommacampagna non si risolve con delle correzioni estetiche, come indicato nel PAT, ma serve qualcosa di più, serve una progettazione che dia la possibilità agli esercizi commerciali di tornare nel centro, vi è una carenza di parcheggi e vi sono delle norme che non facilitano l'insediamento commerciale e delle attività così caratteristiche dei centri storici dei paesi. Inserire nel PAT l'indicazione che serve un rifacimento migliorativo solo estetico è poca cosa, non si fa tornare l'economia in centro a Sommacampagna con queste norme, serve qualcos'altro.

Il Sindaco considera che viene detto che l'intervento sulla piazza di Custoza è stato un intervento che dal punto di vista ambientale non ha tenuto conto delle caratteristiche ambientali e che bisogna proprio dire che tutto è relativo a questo mondo: si può assicurare che questo è stato proprio l'aspetto fondamentale su cui ha lavorato il progettista (ricorda le relazioni che hanno accompagnato il progetto e le presentazioni dove c'è stata un'estrema attenzione); è evidente che ci sono sensibilità diverse e modi diversi di concepire l'ambiente, la cura e l'interesse per l'ambiente; quello che si può dire per certo è che non è stato un intervento ad occhi chiusi, un intervento che è andato ad intervenire sull'ambiente casualmente; è stato un progetto che invece ha cercato di valorizzare, ripete con gusti che possono essere diversi, però il lavoro c'è stato, molto competente e molto meticoloso. Sui PIRU, si è parlato varie volte: lì c'erano delle zone di degrado che andavano recuperate; se non si fossero fatti quegli interventi adesso saremo qua a dire che abbiamo mancato una delle nostre responsabilità: tenerci in centro paese due strutture fatiscenti di quelle dimensioni sarebbe stato del tutto contraddittorio rispetto alle scelte fatte nel paese. Non crede ci fossero molte altre strade, le condizioni preesistenti sulle quali ci si poteva muovere consentivano poca libertà e si crede di averlo fatto al meglio. Se vogliamo onestamente valutare quell'intervento andiamo a confrontarlo con altri interventi di recupero (a Verona ed altri paesi). Sulla questione della espansione della zona Ca'

Nova anche per me è un intervento difficile, ma è un sacrificio che si va volentieri perché vuol dire mettere a disposizione l'area per la realizzazione della nuova scuola materna Campostrini, che da tempo manifesta la necessità di costruire una scuola nuova, perché non più adeguata, dal punto di vista delle normative di sicurezza ma anche non più funzionale rispetto i progetti educativi e didattici. Da tempo la scuola chiede l'individuazione di un'area, manifestando la preferenza di rimanere nel centro del paese e la scuola stessa ha individuato una soluzione. E' uno di quegli elementi dei quali si parlava in premessa, che abbiamo ascoltato, delle esigenze non tanto del privato, ma di rilievo importante, sociale, pubblico a cui trovare una risposta. Quella freccia ci consente la soluzione a questo problema. Sulla questione degli esercizi commerciali nel centro è d'accordo: va fatto uno studio che preveda un disegno complessivo, l'esigenza dei parcheggi e la necessità di trovare soluzioni per delle attività commerciali di qualità, specifiche, che possano vivere nel centro del paese.

L'assessore Turato sostanzialmente condivide in larga parte la posizione del consigliere Pietropoli: è vero che il centro storico necessita di essere rivisto in termini di normative e di pianificazione, è una cosa che dal punto di vista delle possibilità commerciali è già stata affrontata con uno studio di piano che recepiva la nuova normativa regionale in materia di commercio, molto banalmente consentiva ad es. di fondere due unità abitative nel centro storico, cosa non sempre facile per certi versi. E' vero che c'è il problema del parcheggio dei mezzi, su cui si dovrà lavorare per dare una risposta. Ricorda che l'indicazione che viene data adesso con il piano di assetto del territorio è un'indicazione che prevede che sulla piazza vada fatto un recupero di qualità, che consenta di riqualificare la scena urbana e di ripensare anche al ridisegno del giardino e del verde.

Il consigliere Bertolaso (CI) considera sicuramente il PAT è uno strumento urbanistico innovativo, per tutto il lavoro fatto e per le novità della legge 11 (siamo stati uno dei primi comuni ad applicarla), quindi crede che comunque vada riconosciuto un grosso sforzo di preparazione. Questo strumento è stato definito dall'assessore molto dinamico, invece egli l'ha colto in molti passaggi uno strumento calato dall'altro e poco condiviso. Le volte che ci si è visti, nelle quali ci sono stati comunicati quali erano gli indirizzi è apparso subito uno strumento bloccato e poco emendabile. Dopo gli eventi hanno fatto sì che cambiassero le cose, ma è sempre parso uno strumento già definito dalla maggioranza e senza nessuno spazio di manovra per scelte diverse anche da parte delle minoranze. E' chiaro che c'è una responsabilità diretta di chi governa a predisporre e realizzare questo tipo di strumento, non c'è stata una fase nella quale si sono condivise alcune questioni e portate avanti insieme. Sicuramente sono stati fatti una serie di incontri, ma si è stupito prima della richiesta di un cittadino presente, interessato in parte, che chiedeva se adesso poteva vendere. Questo per dire che è un'operazione, anche per la sua novità, che ha avuto poco approccio con chi è proprietario di quelle aree freccettate: dovevano forse essere messi a conoscenza dei risvolti della vicenda. Proprio perché strumento nuovo, qualcuno lo pensa ancora come uno strumento vecchio. Egli ritiene lo strumento urbanistico di questo tipo funzionale alla programmazione del territorio ma anche a dare risposte alle persone. Spesso passa, anche attraverso alcuni termini come "pressione antropica", è come se la presenza dell'uomo e delle persone fosse il male maggiore: egli ritiene che le ragioni per cui ci si dota di uno strumento così siano sicuramente quelle di programmare, ma in funzione di chi ci vive. Il Sindaco prima accennava al fatto che sono state fatte alcune scelte in funzione della vivibilità, bene, anche il dove si abita e come si abita è una questione di vivibilità. Allora alcune tipologie costruttive rispetto ad altre definiscono le vivibilità. Quindi l'equilibrio deve essere giusto tra la salvaguardia del territorio e la possibilità per chi ci va ad

abitare di, visto che al di là di tanti svantaggi abbiamo anche il vantaggio di avere zone vocate belle, poderne fruire. Vede, inoltre, ancora delle zone, ad esempio, di contiguità fra aree produttive ed abitative. Alcune zone indicate, a suo parere, non sono le più belle per insediamenti a carattere residenziale. Ribadisce essere una preoccupazione non tanto legata agli interessi sulle aree ma a questa ottica rispetto gli spazi da mettere a disposizione delle persone. I PIRU saranno sicuramente il recupero di una situazione degradata, ma il contesto non è migliorativo della dimensione abitativa, nel senso che si guardano dentro in casa, chi prima aveva uno spazio di un certo tipo davanti, parla delle abitazioni già presenti, adesso si trova dei muri. In questo senso sottolinea l'attenzione alle modalità edificatorie ed i luoghi. Sulla questione della possibilità di recepire anche da parte delle minoranze alcune proposte, ricorda due cose di cui si era già parlato nei vari passaggi: i boschi di pianura e la circonvallazione sud di Caselle, tutto sommato irrise all'epoca perché costavano, perché erano inefficaci, ora le ritroviamo, sono cambiate alcune condizioni, ma i boschi di pianura adesso sono efficaci perché li mettiamo. La circonvallazione Sud risolve il problema della viabilità di Caselle. Una volta che ci è stato presentato il PAT, rispetto a quella piccola variante fuori dall'autostrada si discuteva se va a ledere gli spazi di quella zona già insediata e si diceva che intanto è importante indicarla. Ora anche la circonvallazione di Caselle era importante indicarla, anche se all'epoca non c'era ancora la disponibilità di qualcuno ed anche i boschi di pianura era importante indicarli anche se non c'era ancora, o non del tutto compreso, lo strumento della compensazione. Ci sono stati alcuni passaggi che si potevano discutere insieme. In quel momento là, le proposte sono state un po' irrise. Rispetto alla questione degli abitanti insediabili, non è che si passa dal dire limitiamo gli insediamenti al dire invece apriamo, certo è che la storia recente ci ha dimostrato che aree tutto sommato di notevoli entità sono state praticamente consumate in tempi rapidissimi, per quali motivi? A suo avviso, c'era forse la possibilità di fare cassa. Non è che si cambi di posizione o che si voglia un colpo allargare ed un colpo stringere, anche in questo l'equilibrio ed il controllo dell'utilizzo delle aree a disposizione deve essere graduale. Un altro aspetto che chiedeva una scelta coraggiosa e che forse anche doveva iniziare prima: a Sommacampagna resta questa tremenda promiscuità tra zone produttive e residenziali. La questione di spostare, per questo parla di scelta coraggiosa, consiste nella possibilità di spostarsi completamente nella parte a nord dell'autostrada (ovviamente non esisterebbe più la possibilità di Mirabilia), ma pensare a liberare la parte residenziale del nostro paese e questa promiscuità tra crede abbia perso un'occasione. Pone alcune domande di carattere prettamente tecnico: la normativa per l'edificazione (gli indici di cubatura di una zona, i servizi, ecc) presume trovano spazio nel piano di interventi? Con quale criterio vengono definiti i vincoli sugli allevamenti, che variano di dimensioni? Conclude osservando che l'operazione a favore della scuola materna è importante, la sta aspettando da tanto tempo; precisa che la scuola è, però, adeguata alle norme di sicurezza.

Il sindaco ammette di essersi espressa male. Le è stato solo riferito che dovevano essere rifatti degli impianti, mentre per le norme di sicurezza è a posto.

L'assessore Turato sulla partecipazione considera che sicuramente non è facile per un consigliere accostarsi a questa massa di dati ed informazioni specifiche, però si sarebbe aspettato in effetti qualche contributo in più. Portare un contributo significa discutere e non esigere un cambiamento. Sulla questione della circonvallazione sud, si utilizza gran parte del sedime della provinciale e è stato trovato chi paga il bypass: si tratta di 5-6-7 milioni di euro, che se non vengono pagati da chi fa il casello autostradale certamente non li paga la Provincia né la Regione. La reticenza era dovuta a questo, di non iscrivere la previsione nel libro dei sogni; nella pianificazione si scrive quello che si può fare e quello che è possibile

raggiungere. I boschi di pianura evidentemente erano una buona intuizione, per la quale si è stato trovato il modo, nella legge, di realizzarli. Ecco perché si è preferito fare il piano secondo la nuova legge, altrimenti queste cose non si sarebbero potute fare. Questo piano risponde alla modernità e a dei criteri assolutamente attuali. La questione dei boschi di pianura ha trovato una risposta, ma ha trovato una risposta nelle norme di legge, quindi non è un sogno, tant'è che si è detto che qualcuno se li paga e se li paga la comunità di Caselle. Sulla questione delle aree, perché si ritiene che la legge lo vieti, non abbiamo contattato i proprietari delle aree, se non in alcuni casi del tutto specifici laddove c'era da perseguire un interesse pubblico rispetto a richieste specifiche avute nella fase di concertazione: il sindaco faceva riferimento prima ad un'area di collocazione della scuola materna Campostrini. Quindi il piano di assetto del territorio può mettere in moto tutte le aree che vuole, ma risposte certe non ce ne sono, tant'è che è il piano degli interventi, o il cosiddetto piano del sindaco, che ne determinerà l'attuazione. Il piano è certamente rivolto all'essere umano, alla persona ed alla qualità. Ci sta che si faccia riferimento ai PIRUEA, che sono stati un modo con una legge specifica di affrontare un problema del tutto specifico. E' evidente che l'edificazione nelle nuove aree sarà diversa da quel tipo di edificazione, ma sarà diversa anche dalle villette isolate. Per certi versi, si deve dire che anche nel centro storico ci si guarda dentro nelle finestre, fa parte della tradizione, è chiaro che la promiscuità può dare problemi di un altro tipo. La questione della collocazione della residenza, si è ritenuto che la zona collinare fosse un patrimonio da preservare e possibilmente con questo piano libera da edificazione; si è ritenuto di intervenire nella parte pianeggiante proprio per riqualificare quelle zone che attualmente risultano sottodimensionate sotto il profilo dei servizi e promiscue rispetto al sistema produttivo. E' evidente che se il piano avesse avuto le risorse avremmo fatto magari degli spostamenti radicali, delle "deportazioni", ma è anche vero che si ragiona con dei dati di fatto: il dato di fatto è che la dimensione economica di questo intervento era assolutamente fuori dalla portata e del tutto illogica per certi versi. Con delle fasce di protezione di verde molto consistenti si è in grado di creare una barriera di protezione, che può determinare per quel quartiere una riqualificazione generale con la messa a disposizione di servizi, di cui attualmente è sottodimensionato. In più, addirittura, si è pensato per Via del Lavoro, dove da una parte si sono le residenze e dall'altra le attività produttive, di dare la possibilità che quel tipo di attività produttive venga trasformato in attività compatibili, magari di servizio (cita gli studi medici). I vincoli sugli allevamenti sono diversificati in base ad una direttiva regionale, che si basa sul benessere animale (i turni di allevamento, i vari tipi di aerazione, i polli per metro quadrato), da cui derivano tre fasce di vincolo, applicabili in maniera scientifica. La normativa relativa alle modalità di realizzazione degli interventi è chiaro che troverà risposta nel regolamento edilizio, che andrà a coordinarsi con il piano di interventi. Il regolamento edilizio riporterà sicuramente quegli elementi di innovazione, che sono relativi al risparmio energetico ed al basso impatto ambientale.

Il consigliere Bertolaso (CI), sui boschi di pianura, osserva che pensare che questa possa essere una soluzione è ben diverso dal dire che la cosa è ridicola. Sulle aree egli non voleva dire contattare i privati ma che addirittura gli interessati non conoscono uno strumento così nuovo. E' uno strumento importante e decisivo ancora poco conosciuto.

Il consigliere Franca Pedrini (SP) fa presente la propria opinione. Nell'ultima riunione delle commissioni riunite svoltesi in data 8 gennaio si era espressa con rammarico nei confronti della Regione Veneto perché qualche componente tergiversava nel firmare il documento del PAT concertato e condiviso. Si era permessa di fare un appunto agli amministratori, nel senso che secondo il proprio punto di vista avrebbe spedito la

nota scritta lei l'avrebbe spedita prima di quando è partita, proprio perché non sembrava giusto che un documento di così grande portata e così importante, condiviso tra più enti, non dovesse proseguire la sua strada dopo il tanto lavoro fatto. Questa sera, alla luce della presentazione del nostro sindaco, ha colto che a livello regionale ha prevalso il buon senso e che ora con grande soddisfazione possiamo consegnare ai nostri cittadini un documento serio, attento e preciso che può andare incontro alle esigenze della nostra popolazione, preservando nel contempo tutto il nostro territorio. Certamente non è terminato qui il lavoro, è solo l'inizio, che vedrà impegnato l'amministrazione prossima e magari anche la successiva e gli uffici preposti, però lo ritiene decisamente importante e ben definito.

Il Sindaco considera che si è riflettuto molto sull'opportunità di inviare una comunicazione alla Regione per metterla al corrente della nostra situazione e della necessità per noi di venire a portare il PAT in Consiglio Comunale perché ormai i tempi diventavano stretti rispetto la scadenza del mandato, perché poteva significare anche una possibilità di rompere un rapporto di collaborazione che era stata molto buono. Scrivere che non si era più nelle condizioni di copianificare voleva dire rinunciare ad un lavoro ed era una comunicazione abbastanza impegnativa da parte nostra, che poteva forse pregiudicare un rapporto positivo. Per questo abbiamo aspettato fino alla fine, finché proprio era per noi obbligatorio portare il PAT in Consiglio Comunale. A quel punto lì, a mali estremi estremi rimedi ed il 23 dicembre abbiamo mandato quella comunicazione che poi ha portato alle reazioni che conosciamo. Ovviamente, è inutile dire che siamo molto soddisfatti che anche quel settore che pensava di non poter essere nelle condizioni di trovare una soluzione, obiettivamente difficile, alla fine si sia impegnato per arrivare alla soluzione.

L'assessore Granuzzo osserva che la decisione di procedere con la variante generale al PRG è maturata nel 2001. Il consigliere Pietropoli considerava che sono passati troppi anni dal 1989, in realtà il 1992 è stato l'anno del ritorno dalla Regione: nel 1989 l'Amministrazione si era determinata nell'approvazione del PRG. In questi 20 anni, oltre a cambiare il mondo, è anche maturata sotto il profilo squisitamente urbanistico una sensibilità radicalmente nuova, in particolar modo per quanto riguarda gli aspetti ambientali. Lottizzazione come Montemolin e Caselle Sud oggi non si potrebbero approvare per dire quanto radicalmente è modificata la normativa di riferimento. Non si dice che erano sbagliate: nei panni degli amministratori dell'epoca, con la forma mentis degli anni Ottanta e con l'idea di urbanistica di allora, si avrebbero fatto le stesse cose, forse con qualche modalità diversa. Per questo motivo, uno dei punti qualificanti del PAT è quella di essere stato costruito in modo molto attento e attinente ai nuovi orientamenti che vanno riconosciuti alla Regione Veneto. Altro aspetto assolutamente qualificante è la modalità con cui è stato costruito questo PAT è l'assoluto rispetto che la proposta illustrata questa sera ha per la relazione preliminare di indirizzo politico programmatico approvata dall'allora Amministrazione Mengalli nel 2002. C'è stato un percorso lungo, per certi versi sofferto, ma nei contenuti finali assolutamente rispettoso dei principi, non facili, fissati in quel documento; su tutti, la crescita demografica contenuta, che si traduce in "poca roba da distribuire". Assumersi l'obiettivo di crescere in termini demografici contenuti significa decidere consapevolmente che non ci si accinge a formare un PAT che avrà grandi margini di inserimento di metri cubi, di aree produttive e di aree residenziali, che permetterebbero di agire in modo più articolato ed in certi versi più popolare, nel senso che si ha materiale per accontentare più parti. Prima si faceva riferimento al fatto che comunque più frecce significa la possibilità in tempi differiti di accontentare questo o quell'altro, egli sottolinea che le critiche che più volte sono arrivate sono esattamente l'opposto, e cioè le aree di potenziale espansione, in particolar modo residenziale, sono limitatissime e conseguentemente se qualcuna di queste aree non

dovesse procedere positivamente, si rischierebbe di restare in panne. Crescita demografica contenuta e un altro dei principi fondamentali fissato 2002 e rispettato da questo piano era il recupero del patrimonio edilizio esistente e risparmio del territorio in quanto bene non riproducibile: egli crede che in questo piano non ci sia neanche un ambito di territorio che comprenda aree di espansione vergini

Il consigliere Marchi ricorda l'area di Custoza e **l'assessore Granuzzo** precisa che è destinata ad una struttura pubblica e non per una lottizzazione. L'assessore continua affermando che la scelta, difficile, è stata confermata questa sera. Riferendosi all'intervento di Bertolaso nota che è in termini contrari all'intervento di Pietropoli: o la valletta della Ca' Nova, come tutte le altre aree di pregio equivalente nella zona collinare del capoluogo vanno assolutamente rispettate o dall'altra parte si accetta che alcune aree possano essere messe in gioco a favore della qualità della residenza. Bertolaso faceva riferimento al fatto che questa proposta di pianificazione in realtà spinge molto sul recupero di aree da riqualificare, ma offre poche possibilità a chi ha le opportunità di fruire di zone del territorio più belle e prestigiose. Il consigliere Bertolaso diceva che importante anche dove si abita e come si abita. Questo è uno spunto importante, per contrappunto, perchè ci permette di sottolineare una delle riflessioni che egli ha condiviso e per cui si era battuto all'interno della maggioranza. E' vero che è importante il come si abita, ma il come si abita bisogna cominciare a porsi come interrogativo non solo per nuovi insediamenti, ma anche per chi all'interno del nostro territorio già ci abita. Si è fatto più volte riferimento alla zona industriale, inserire un ambito di riqualificazione che comporta l'inserimento di un certo numero di metri cubi nei pressi del canale (incrocio Cesure - via Pindemonte) permette di prevedere un innalzamento della qualità vita per le 1.200 persone che già abitano a ridosso della zona industriale, opportunità che consegnerà alla possibilità di approvare una zona attuativa, con un'area verde degna di questo nome, che la zona produttiva oggi non ha, con una viabilità difficile, con degli allevamenti che in termini odorigeni ed in termini ambientali comportano dei disagi ai residenti. E solo un esempio per dire che se mi pongo un problema del come si abita, quale sia la qualità della vita per le nuove aree di espansione, altrettanto crede sia corretto porsi questo problema per chi già è insediato sul territorio. Se vengono riconosciute zone degradate è giusto che l'urbanistica si faccia carico di dare un'opportunità di riscatto a queste zone. Chiaramente si potrebbe dire che si poteva pensare uno e l'altro: si poteva puntare alle riqualificazioni ma si poteva destinare una parte dello sviluppo residenziale anche a insediamenti nuovi in aree prestigiose. Qua si viene al punto di partenza: la coperta è corta; sviluppo demografico contenuto significa inevitabilmente metri cubi insediati sul territorio contenuti e, conseguentemente, o si punta al recupero e riqualificazione delle zone che si ritengono più bisognose di questo intervento o si fanno aree nuove, come la Montemolin o Caselle Sud. Egli ribadisce che non deve sembrare una critica facile fatta oggi di scelte degli anni Ottanta: l'ha premesso che forse in quegli anni lo avrebbe fatto anche lui. Però in modo altrettanto responsabile e logico, bisogna riconoscere che i tempi sono cambiati ed accettare l'idea che il sacrificio di dire mancano le opportunità per chi se lo può permettere di ritagliarsi soluzione abitativa di livello superiore, è una scelta fatta consapevolmente. Un appunto sulla questione delle frecce, di cui parlava il consigliere Pietropoli, chiamandolo un piano sospeso a metà e che le frecce non indicano dove si andrà a parare. Un'Amministrazione cara al consigliere Pietropoli, quella di Verona, ha trovato il modo di dire che le frecce che indicano lo sviluppo residenziale o produttivo nel PAT non sono vincolanti; noi al contrario abbiamo in modo fermo ritenuto di sottolineare che sono vincolanti, per dire che se l'intenzione fosse quella ipotizzata da Pietropoli avremmo aderito sicuramente alla facile

interpretazione normativa che ha dato il sindaco di Verona. Non si sente di aderire a questa teoria secondo la quale il piano non è chiaro e lascia tutto in sospeso.

Il consigliere Giacomuzzi N. (LdC) si scusa di non aver partecipato vivamente al dibattito, ma questo piano è stato visto e rivisto e sinceramente l'approccio sembra piuttosto corretto, le zone di espansione sono state collocate dove era sensato collocarle. L'unica cosa che si sente di dire questa sera è che un PAT di questo rilievo dovrebbe segnare le grosse arterie di progetto. Il punto debole di questo piano è la frazione di Caselle, perchè non si vede potenziata una circonvallazione nella parte Ovest. Nella parte Est c'è, ma non bisogna dimenticare che andiamo a potenziare e nuovi insediamenti nella parte Ovest e che sarebbe il caso di chiudere l'anello proprio in questo settore. A suo avviso c'è da studiare un'arteria. Piuttosto di prevedere un ponte sull'autostrada in quella posizione, in questa zona (*indica un punto della tavola delle trasformabilità*), da collegarsi magari con un'arteria di progetto. E' l'unico punto che si sente di far notare.

L'assessore Turato rileva che sulla questione della viabilità di Caselle si è molto riflettuto, partendo proprio dal presupposto che l'inserimento di nuove strade si ritiene sia un aiuto ma nello stesso momento dà la possibilità di penetrazione a traffico indesiderato. Potenziare la viabilità significa anche invitare convenuti non desiderati, è giunto il momento di pensare che il nostro sistema viabilistico fa ancora riferimento alle vecchie strade provinciali che si corre il rischio che il traffico non sia ben analizzato e si disperda sul territorio. Si crede che sia più che sufficiente quella che è la circonvallazione Sud perchè connette direttamente il sistema viabilistico che fa riferimento al sistema della città di Verona, che è il grande attrattore. Dai nostri studi risulta che il resto è traffico che viene verso Sommacampagna, per cui è meglio che non attraversi, per cui non occorre fare altre strade di attraversamento, anche perchè abbiamo uno dei brani del territorio agricolo da preservare. E' chiaro che bisogna fare delle strade indispensabili perchè il nostro sistema non arrivi al collasso. Non siamo ancora ai problemi della pedemontana di Treviso, dove ci vogliono ore per muoverci, qui abbiamo delle criticità sulla provinciale 26 nelle ore di massima punta ed effettivamente un problema di tortuosità dell'attuale strada provinciale, ma se si riuscirà ad arrivare a quella viabilità sud, si pensa che sia più che sufficiente anche perchè molto spesso su strade secondarie si riversa comunque un traffico non locale, indesiderato.

Il Sindaco esprime grande soddisfazione questa sera nel portare all'approvazione dei consiglieri questo progetto di PAT, che è uno strumento che si vuole mettere a disposizione dei nostri cittadini, e che potrà essere operativo a breve, dopo aver raccolto le osservazioni ed effettuato la conferenza dei servizi in Regione. Si sente di ringraziare tutti coloro che hanno lavorato a questo risultato, i tecnici, l'ufficio ed il prof. Tutino, che dall'alto della sua lunga esperienza in materia di progettazioni urbanistiche ci è stato di guida e di sicuro riferimento. Progettare all'interno del Comune è stato un vantaggio perchè ha permesso di far lavorare chi conosce bene il territorio e con un confronto continuo e diretto con l'Amministrazione, ma era importante avere anche l'occhio esperto dall'esterno, che potesse controllare se le nostre scelte potessero essere inserite in un'ottica di scelte generali. Ringrazia anche i tecnici della Regione, in particolare la dott.ssa Bresin, che è stata la responsabile della copianificazione con il nostro Comune e che si è dimostrata una persona molto disponibile a trovare le soluzioni, come pure ringrazia i tecnici della Provincia. Ringrazia anche la Giunta, che si è confrontata con i contenuti ed i termini di una legge nuova, ha riflettuto molto sulle scelte da operare, dedicandovi veramente molto tempo. Ringrazia i consiglieri di maggioranza ed anche quelli di minoranza; dispiace se, come diceva prima il consigliere Bertolaso, sono state fatte delle proposte da parte dei consiglieri di minoranza che non hanno trovato adeguata accoglienza, non solo per quello che è

stato chiesto, ma anche perché effettivamente quelle richieste interpretavano un'esigenza (dotazione di verde a Caselle); alla fine si è trovata una soluzione e crede che questo debba essere soddisfazione perché al di là dell'irritazione del momento, nella sostanza l'importante è che i temi passino e diventino concreti, vengano recepiti nel momento delle condizioni di realizzabilità. Passa alle dichiarazioni di voto.

Il consigliere Giacomuzzi W. (CI) preannuncia voto di astensione, da un lato perché si sono constatate e verificate in parte scelte che vanno nella direzione che noi condividiamo: sono intuizioni buone; dall'altro lato ci lasciano un po' perplessi sia per quello che c'è e sia per quello che non c'è. Altre situazioni non ci vedono d'accordo, come espresso negli interventi, nell'attesa soprattutto anche di formulare osservazioni, di leggere quelle della cittadinanza e di formulare i nostri intendimenti.

Il consigliere Vincenzi Massimo (SP) nel tema specifico relativo all'urbanistica ed alle possibilità edificatorie in zona rurale si sente in dovere di ringraziare l'assessore, il sindaco e gli uffici per le risposte che si è volute dare anche a questo comparto. Evidentemente sia gli allevamenti avicoli, ma più in generale le strutture ora esistenti in zona agricola hanno effettivamente bisogno di una riorganizzazione alla luce della nuova problematica relativa all'insediamento di persone che non operano nel settore agricolo e che si vanno poi a confrontare con realtà diverse (conosciamo le lamentele che arrivano spesso nei nostri uffici). Si è cercato di dare una risposta, anche condividendola con l'associazione di categoria e con gli operatori agricoli del nostro Comune. Nelle possibilità seppur strette date dalla normativa egli crede che sia stato fatto un bel lavoro e ringrazia Sindaco ed Assessore che si sono fatti portavoce all'interno della Giunta delle istanze che gli pervenivano dal mondo agricolo, per cui annuncia voto favorevole.

Il consigliere Lara Rigo (SP) dichiara che il voto di Sommacampagna Popolare, della maggioranza, sarà favorevole in quanto il PAT coniuga elementi politici con le necessità di sviluppo del Comune, invariabili pesanti, con elementi di mitigazione e di riparazione del territorio. Sono da valutare positivamente l'attenzione alle peculiarità del territorio che vengono catalogate e quindi preservate, la perequazione e l'attenzione a definire più possibilità di sviluppo del territorio, la valutazione oggettiva della VAS della situazione ambientale attuale e della pianificazione futura e della sua sostenibilità. Tutto questo, dal 2004, è stato fatto attraverso un percorso lungo, concertato con tutti i portatori di interesse, ma soprattutto elaborato dalla Giunta con fatica e meditato e animatamente discusso all'interno della maggioranza. Il voto favorevole che si dà nasce anche dalla gratitudine che va allo staff tecnico dell'ufficio urbanistica che ci ha permesso una comprensione della non facile materia ed ai collaboratori esterni, prof. Tutino e dott. Mastella, che hanno apportato ulteriori e preziosi contributi. Tutto ciò ci mette in grado di valutare e, quindi, votare favorevolmente questo piano di assetto del territorio.

Il Sindaco precisa che il testo di delibera depositato qualche giorno fa è stato integrato con il verbale di sottoscrizione degli elaborati del PAT con la Regione Veneto e Provincia di Verona. E' stato sottoscritto successivamente al deposito, per cui è stato necessario integrare la proposta. Mette in votazione la proposta di delibera, dopo aver ricordato che, essendo un atto programmatico di carattere generale, non ci sono incompatibilità da verificare a carico dei consiglieri e che il tema si porrà quando si andrà ad approvare i piani di interventi.

Tutto ciò premesso,

IL CONSIGLIO COMUNALE

Con voti favorevoli 14, astenuti 6 (Bertolaso, Marchi, Giacomuzzi W., Stanghellini, Pietropoli di CI e Giacomuzzi N. di LdC), contrari //, espressa in forma palese,

DELIBERA

di approvare la proposta di deliberazione allegata al presente provvedimento, per costituirne parte integrante, formale e sostanziale.

OGGETTO: ADOZIONE PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO - LEGGE REGIONALE DEL 23/04/2004 N. 11 - E RAPPORTO AMBIENTALE FINALIZZATO ALLA PROCEDURA VAS.

Proposta di deliberazione ad iniziativa dell'Amministrazione Comunale

Premesso che:

- il Comune di Sommacampagna è dotato di un P.R.G. la cui ultima Variante Generale (adottata nel 1990) è stata approvata dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 3541/92, alla quale hanno fatto seguito un complesso di varianti parziali e puntuali, tra le quali si ricordano: la Variante 16 (1997) finalizzata in particolar modo al riordino delle attività produttive fuori zona (Zone D5); la Variante 17 (1999) tesa all'individuazione ed alla tutela delle caratteristiche ambientali, naturalistiche e paesaggistiche del territorio; la Variante 18 (1999) per l'individuazione di nuovi ambiti da destinare ad insediamenti produttivi; la Variante 19 (2000) per la regolamentazione degli interventi consentiti negli aggregati rurali di antica origine (Corti Rurali); la Variante 20 (2003) concernente il cambio di base cartografica con contestuale digitalizzazione del P.R.G.; la Variante 21 (2004) relativa all'adeguamento al P.A.Q.E. e ad alcune varianti puntuali di interesse pubblico; la Variante 24 (2004) concernente la regolamentazione degli interventi nel Centro Storico di Custoza; senza dimenticare tutte le varianti minori, quelle puntuali e quelle attinenti ad impianti ed infrastrutture di interesse pubblico;
- a fronte di questo doveroso e continuo lavoro di aggiornamento tecnico, integrazione ed implementazione del P.R.G. vigente, reso necessario dalle forti dinamiche di sviluppo che hanno interessato ed interessano il territorio comunale, è emerso come la "struttura urbanistica" dello stesso necessiti di una sostanziale revisione dei criteri informativi originari al fine di adeguarle alle nuove esigenze del quadro sociale ed economico nel frattempo sviluppatosi;
- per rispondere a tali nuove esigenze, con deliberazione della Giunta Comunale n. 108 del 18.04.2002 esecutiva e successivamente con delibera del Consiglio Comunale n. 44 del 25.07.2002 esecutiva, è stata approvata la Relazione Preliminare di Indirizzo Politico Programmatico per la progettazione di una nuova Variante Generale al P.R.G.;
- l'attività di progettazione è stata temporaneamente sospesa al momento dell'approvazione ed entrata in vigore della nuova Legge Urbanistica Regionale n°11 del 23.04.2004) - vedasi deliberazione della Giunta Comunale n°146 del 27.05.2004, in conseguenza del mutato quadro tecnico normativo, dovendosi modificare profondamente le modalità di progettazione ed approvazione del nuovo Piano Regolatore Comunale;
- i nuovi Piani Regolatori Comunali sono ora composti da due distinti documenti: il PAT - Piano di Assetto del Territorio - che fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni ammissibili (art. 13 della L.R. 11/2004) ed è soggetto

- all'approvazione regionale; il PI - Piano degli Interventi - che si rapporta con il bilancio pluriennale comunale, con gli altri strumenti comunali settoriali previsti da leggi statali e regionali e per l'attuazione al PAT attraverso interventi diretti o per mezzo di piani urbanistici attuativi (PUA), ed è di approvazione e competenza unicamente comunale;
- gli strumenti di pianificazione devono essere accompagnati dalla Valutazione Ambientale Strategica, finalizzata alla verifica degli effetti, afferenti ai differenti scenari, derivanti dalle azioni pianificatorie sul territorio, al fine di promuovere uno sviluppo equilibrato nel rispetto dell'uso sostenibile delle risorse (art. 4 della L.R. 11/2004);
 - con delibera della Giunta Comunale n°74 del 13.04.2006 è stato adottato il Documento Preliminare all'adozione del PAT, ai sensi dell'art. 15 della citata legge regionale, cioè scegliendo la procedura concertata ivi prevista, al fine di procedere con maggiore efficacia ed efficienza all'elaborazione del piano;
 - a seguito di contatti ed incontri a livello tecnico, intercorsi con la struttura tecnica regionale di riferimento, è emersa la necessità di procedere ad una revisione del Documento Preliminare adottato, al fine di conformarlo (per quanto possibile) allo schema predisposto dalla Regione medesima, confermando gli obiettivi già individuati ed integrandolo ai fini dell'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, attraverso l'inserimento di un primo Rapporto sullo Stato dell'Ambiente;
 - con Deliberazione n°151 del 03.08.2006 la Giunta Comunale ha pertanto riadottato, ai sensi dell'art. 15 della L.R. n°11/2004, il Documento Preliminare alla progettazione del Piano di Assetto del Territorio – P.A.T., ed approvato lo schema di Accordo di Pianificazione con la Regione Veneto, al fine di avviare la procedura concertata di progettazione dello stesso;
 - con il medesimo provvedimento è stato adottato il primo Rapporto sullo Stato dell'Ambiente ed avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);
 - In data 08.08.2006 è stato sottoscritto l'Accordo di Pianificazione per la redazione del Piano di Assetto del Territorio Comunale con la Regione Veneto, ai sensi dell'art. 15 della L.R. n°11/2004;
 - con Deliberazione n°170 del 21.09.2006 la Giunta Comunale ha stabilito le modalità di effettuazione della concertazione, consultazione e partecipazione sui contenuti del Documento Preliminare adottato, attraverso la programmazione di cinque incontri pubblici suddivisi nelle seguenti macro aree tematiche:
 - Viabilità, mobilità e infrastrutture: confronto e consultazione sull'attuale assetto viabilistico ed infrastrutturale, finalizzato alla definizione dei nuovi interventi necessari, anche in funzione delle politiche di sviluppo urbanistico e settoriali perseguite;
 - Attività economiche: confronto e consultazione con le attività e le categorie economiche operanti a vario titolo sul territorio, al fine di perfezionare e specificare gli

obiettivi strategici da perseguirsi col PAT, anche in relazione alla sostenibilità ambientale degli interventi da proporre;

- Qualità dell'ambiente urbano: confronto e consultazione sugli interventi e sulle politiche urbanistiche da perseguire per la riconversione degli ambiti degradati, per il miglioramento della qualità della vita e delle condizioni di vivibilità dei quartieri, delle aree e degli impianti pubblici in genere;
 - Ambiente e paesaggio: definizione degli obiettivi strategici per la tutela del patrimonio paesistico - ambientale, anche attraverso l'apposizione o la conferma di vincoli finalizzati alla tutela del paesaggio agrario, della vegetazione arborea ed arbustiva di pregio presente, delle visuali panoramiche, della morfologia del territorio, nonché della produzione agricola tipica di Sommacampagna;
 - La Città di Tutti: confronto sull'attuale dotazione di servizi pubblici sportivi, ricreativi, culturali, sociali, scolastici ecc., finalizzata alla definizione degli obiettivi e delle esigenze sociali della cittadinanza da recepire e formalizzare nel PAT.
- al fine di consentire i dovuti approfondimenti su alcuni temi in discussione, ai predetti incontri pubblici, sono seguiti alcuni incontri specifici con i seguenti enti o associazioni territoriali:
 - 1) Soc. Autostrada Brescia – Padova S.p.A.
 - 2) Soc. Aeroporto Valerio Catullo
 - 3) Associazione Missionaria Sommacampagna O.V. Onlus
 - 4) A.L.P.I. (Associazione Liberi Professionisti Imprenditori)
 - 5) Associazione Scuola Materna G. Campostrini
 - 6) Casa di Riposo G.A. Campostrini
 - 7) Consorzio Z.A.I. Quadrante Europa
 - a seguito dei predetti incontri ed al fine di approfondire e concordare con la Soc. Aeroporto Valerio Catullo le strategie di pianificazione comunale inerenti le aree poste in prossimità del sedime aeroportuale in frazione di Caselle, è stato sottoscritto in data 07.03.2008 un apposito Accordo di Concertazione, secondo il testo approvato con Delibera di Consiglio Comunale n°37 in data 11.07.2007;
 - in relazione alla nota congiunta del Presidente della Provincia di Verona e dell'Assessore Regionale all'Urbanistica, datata 28.03.2007, i Comuni sono stati invitati ad adottare un'Integrazione all'Accordo di Pianificazione, al fine di coinvolgere la Provincia nel procedimento di formazione concertata del PAT;
 - l'Integrazione all'Accordo di Pianificazione tra il Comune di Sommacampagna, la Regione Veneto e la Provincia di Verona per la Predisposizione del P.A.T., il cui testo, successivamente alla verifica dei contenuti del Documento Preliminare da parte

dell'Amministrazione Provinciale, è stato approvato con Delibera della Giunta Comunale n°8 del 24.04.2008, è stata sottoscritta in data 03.06.2008;

- con Deliberazione di Giunta Comunale n°105 del 12.06.2008 è stata di fatto chiusa la procedura di concertazione e partecipazione sui contenuti del Documento Preliminare con gli altri Enti pubblici territoriali e con le altre Amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti ed il confronto con le Associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi, nonché con i gestori di servizi pubblici e di usi pubblici;
- dai verbali dei suddetti incontri di Concertazione e dalla relazione del consulente tecnico normativo, prof. arch. Alessandro Tutino, depositata in data 30.08.2007, non sono emerse indicazioni che rendessero necessaria l'integrazione/modificazione degli obiettivi posti alla base del progetto di PAT dal Documento Preliminare adottato;
- alla luce di quanto sopra, sono stati quindi confermati integralmente i contenuti del Documento Preliminare medesimo;
- in attuazione dell'Accordo di Pianificazione sottoscritto con la Regione Veneto la progettazione/formazione del Piano di Assetto del Territorio è avvenuta di concerto con la Direzione Urbanistica Regionale, sentita la Provincia di Verona;
- parallelamente all'attività di progettazione del PAT è stata elaborata una proposta di Rapporto Ambientale che verificasse i contenuti e gli effetti delle azioni di piano ipotizzate al fine di accertarne la compatibilità e sostenibilità ambientale, in ossequio alle disposizioni di legge per la Valutazione Ambientale Strategica;
- l'attività di progettazione è stata sostanzialmente indirizzata ed orientata da una parallela e costante verifica del livello di sostenibilità delle ipotesi progettuali al fine di equilibrare le azioni di piano con idonei interventi di mitigazione ambientale;
- il tutto è ampiamente documentato ed illustrato nella proposta di Rapporto Ambientale allegata al PAT quale parte integrante e sostanziale;

Tutto ciò premesso;

Rilevato che il progetto di PAT in adozione costituisce un nuovo strumento urbanistico pianificatorio generale che muta sostanzialmente i criteri informativi del previgente P.R.G., in sintonia con gli indirizzi generali e gli obiettivi della pianificazione territoriale di cui all'art. 2 della L.R. 11 del 27/04/2004 e successive modifiche ed integrazioni;

Dato atto che, in sede di redazione del progetto del P.A.T., è emerso che alcune previsioni del P.R.G. vigente contrastano o sono incompatibili con i vincoli o gli indirizzi strategici generali del progetto, come risulta da quanto specificatamente e puntualmente indicato nella TAV. n. 4 – "Carta della Trasformabilità";

Osservato che le predette previsioni possono essere precisamente individuate ricorrendo alle indicazioni contenute alla pag. 18 e seguenti della Relazione di Progetto, all'interno del capitolo inerente allo "Stato di attuazione in rapporto alle direttive del Documento Preliminare";

Preso atto che i contrasti e le incompatibilità individuate sono i seguenti:

1. impossibilità di dar corso al completamento degli interventi edilizi residenziali del comparto residenziale di espansione C3/17 in Custoza in quanto posto in aree assoggettate al vincolo di elettrodotto di cui alla L.R. 27/1993, come riportato nella Tav. n. 1 – "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale";
2. adeguamento delle previsioni del comparto D3/2 a quanto previsto nella Variante puntuale n. 24 al P.R.G. vigente, di cui alle delibere consiliari n. 3 del 28/02/2005 e n. 84 del 14/12/2005, approvata definitivamente dalla Regione Veneto giusta D.G.R. n. 1604 del 17/06/2008, con utilizzo unicamente agricolo delle aree ivi indicate con la sigla D3/2b, in relazione all'elevato pregio paesaggistico e ambientale del sito;
3. impossibilità di completare le previsioni edificatorie del comparto C2/3 nel Capoluogo in quanto parte dello stesso verrà destinato all'ampliamento delle aree di pertinenza del plesso scolastico della scuola media del Capoluogo, come riportato nella Tav. n. 1 – "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale";
4. accorpamento delle previsioni edificatorie dei comparti BAO/3 e BAO/4 del Capoluogo ai nuovi insediamenti previsti dalla linee di sviluppo insediativo residenziale presente nell'ATO n. 1, come riportato nella Tav. n. 1 – "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale";
5. impossibilità di dar corso agli insediamenti previsti per il comparto D4/2b dell'ATO n. 1 in quanto posto interamente all'interno della fasce di rispetto autostradale come rilevabile dalla Tav. n. 1 – "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale", nonché rientrando nelle prescrizioni di tutela del corridoio di progettazione infrastrutture sovra comunali di cui alla TAV. 4 - "Carta della Trasformabilità" di progetto del PAT;
6. incompatibilità dell'attuazione delle previsioni del comparto direzionale – commerciale D2E/S in Caselle, mai edificato od oggetto di richieste di attuazione delle attuali previsioni di P.R.G., in relazione all'esito degli accertamenti e delle verifiche condotte con il Rapporto Ambientale finalizzato alla V.A.S., nonché al previsto utilizzo delle aree per la realizzazione degli ambiti di riequilibrio dell'ecosistema di Caselle, al fine di costituire un fascia "cuscinetto" di mitigazione ambientale tra il sedime dell'autostrada A4 e le aree di urbanizzazione consolidata previste TAV. 4 - "Carta della Trasformabilità" per la frazione Caselle;

7. accorpamento delle previsioni edificatorie del comparto C2/16 in Caselle, già presente nella Variante Generale al P.R.G. vigente approvata nell'anno 1992, ma mai edificato, ai nuovi insediamenti previsti dalle linee di sviluppo insediativo residenziale previsti nell'ATO n. 2, come indicato nella TAV. 4 - "Carta della Trasformabilità" per la frazione Caselle;
8. incompatibilità di parte delle previsioni insediative del comparto D1/e9 dell'ATO n. 2 di Caselle con il corridoio di progettazione di infrastrutture sovra comunali finalizzate alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità (TAV. 1) nonché alla futura realizzazione del progetto delle Tangenziali Venete di cui alla DGR 1171 del 26/05/2008;
 - Visto l'art. 8 lett. e) delle N.T. in adozione ove si stabilisce, per tali previsioni incompatibili con i vincoli e gli indirizzi strategici, il ... *possibile trasferimento e/o la trasformazione della destinazione d'uso dei volumi esistenti e previsti verso le aree di urbanizzazione consolidata, o le aree di sviluppo insediativo, o le aree di riqualificazione e riconversione ... , o le aree per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale ... , o infine le aree destinate alla realizzazione di programmi complessi;*
 - Dato atto che sarà quindi possibile successivamente all'approvazione del P.A.T. ed attraverso l'applicazione dell'art. 6 della L.R. 11/2004 – "Accordi tra soggetti pubblici e privati", addivenire ad una soluzione concordata che non danneggi le proprietà private interessate;
 - Richiamata la sentenza del Consiglio di Stato n. 4656/2007 del 29/05/2007 inerente l'applicazione del comma 12 delle N.T.A. della Variante n. 19 al P.R.G., con particolare riferimento all'impossibilità, in essa sancita, di consentire la trasformazione d'uso dei fienili siti all'interno dei nuclei rurali di antica origine (ex art. 10 della L.R. 24 /85) ora individuati sulla Tav. 3 – "Carte delle Fragilità" e normati all'art. 4.3.1 lett. d), decimo punto, delle Norme Tecniche;
 - Osservato che, in seguito a tale statuizione, le disposizioni normative risultanti non risultano conformi agli intenti ed agli obiettivi posti alla base del progetto urbanistico a suo tempo adottato ed approvato con la citata Variante n. 19, talché risulta necessaria una integrazione/modificazione di tale disposizione al fine di ripristinarne l'applicazione secondo gli obiettivi inizialmente prefissati;
 - Visto e preso atto che all'interno dell'art. 4.3.1 lett. d), decimo punto, delle citate Norme Tecniche in adozione, viene indicata la corretta applicazione della norma di cui trattasi nello spirito e con la finalità originariamente prevista;
 - Visto il Parere di Compatibilità Idraulica favorevole del 17.06.2008 Prot. n. 3270, da parte del Consorzio di Bonifica Adige Garda, con raccomandazioni e approfondimenti recepiti in sede di progettazione del PAT;

- Visto il Parere di Compatibilità Idraulica favorevole del 23.06.2008 Prot. n. 2359, da parte del Consorzio di Bonifica Agro Veronese Tartaro Tione, con raccomandazioni e approfondimenti recepiti in sede di progettazione del PAT;
- Visto il Parere di Compatibilità Idraulica favorevole del 04.07.2008 prot. n. 349028/57.00.18.1.1IdcE.300.02.05, dell'Ufficio Regionale del Genio Civile di Verona, con prescrizioni e indicazioni recepite in sede di progettazione del PAT;
- Visto il Parere di Compatibilità Ambientale positivo, con prescrizioni e raccomandazioni recepite poi all'interno della proposta di Rapporto Ambientale, della Commissione Regionale VAS, n. 81 del 22.07.2008, sulla Relazione Ambientale allegata al Documento Preliminare per la redazione del Piano di Assetto del Territorio;
- Ritenuto di procedere all'adozione del Piano di Assetto del Territorio, quale strumento di attuazione degli obiettivi generali del Documento Preliminare sopraccitato, nonché degli obiettivi e delle scelte strutturali di pianificazione maturate nel quadro del perseguimento della sostenibilità ambientale;
- Dato atto che il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Sommacampagna si compone di:
 - ✓ 1.0 Relazione Tecnica
 - ✓ 2.0 Relazione di Progetto
 - ✓ 3.0 Norme Tecniche
 - ✓ 4.1 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale
 - ✓ 4.2 Carta delle Invarianti
 - ✓ 4.3 Carta delle Fragilità
 - ✓ 4.4 Carta delle Trasformabilità
 - ✓ 5.0 Quadro Conoscitivo su base informatica (DVD), che contiene le analisi di supporto tecnico al progetto
- Dato atto che la proposta di Rapporto Ambientale si compone di:
 - ✓ Rapporto Ambientale
 - Allegato A – Tabella di valutazione delle azioni di piano
 - Allegato B – Tabella di valutazione delle azioni di piano con mitigazione
 - Allegato C – Prontuario per le mitigazioni ambientali di infrastrutture viarie ed aeroportuali nel Comune di Sommacampagna. Focus sull'aeroporto "Valerio Catullo"
 - Allegato D – Modellazione dell'inquinamento atmosferico attraverso l'utilizzo dei dati dei macrosettori (fonte Arpav)
 - Allegato E – Destinazione d'uso urbanistico dei comuni limitrofi
 - Allegato F – Valutazione d'Incidenza Ambientale
 - ✓ Sintesi Non Tecnica

Considerato che il progetto del PAT ed il relativo Rapporto Ambientale recepiscono e danno attuazione in parte alle indicazioni contenute nell'Accordo di Concertazione sottoscritto con l'Aeroporto Valerio Catullo, di cui alla Delibera di Consiglio Comunale n°37 del 11.07.2007, in adempimento alle disposizioni di legge in materia, con particolare riferimento alla relativa Valutazione Ambientale Strategica;

- Vista la L.R. 23.04.2004 n. 11 "Norme per il Governo del Territorio";
- Visti gli "Atti di indirizzo ai sensi dell'art. 50 della L.R. 23.04.2004 n°11 – Norme per il Governo del Territorio" approvati con Deliberazione di Giunta Regionale n°3178 del 08.10.2004;
- Vista la direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27.06.2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- Visto il D.Lgs. n°152 del 03.04.2006 e successive integrazioni e modificazioni;
- Vista la Deliberazione della Giunta Regionale n°2988 del 01.10.2004, così come modificata ed integrata dalla Deliberazione della Giunta Regionale n°3262 del 24.10.2006;
- Vista la Deliberazione della Giunta Regionale n°3173 del 10.10.2006
- Vista la Deliberazione della Giunta Regionale n°1322 del 10.05.2006, così come modificata dalla D.G.R. n°1840 del 19.06.2007
- Visto il D. Lgs. n°267 del 18.08.2000 "T.U. delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali";
- Visto il verbale di sottoscrizione degli elaborati del PAT con la Regione Veneto e Provincia di Verona in data 15/01/2009;

Delibera

- 1) di adottare il Piano di Assetto del Territorio ai sensi dell'art. 15 della L.R. 23 Aprile 2004 n°11 "Norme per il Governo del Territorio", formato dagli elaborati di seguito elencati redatti dai rispettivi professionisti incaricati:
 - 1.0 Relazione Tecnica
 - 2.0 Relazione di Progetto
 - 3.0 Norme Tecniche
 - 4.1 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale
 - 4.2 Carta delle Invarianti
 - 4.3 Carta delle Fragilità
 - 4.4 Carta delle Trasformabilità
 - 5.0 Quadro Conoscitivo su base informatica (DVD);
- 2) di confermare, unicamente per quanto compatibile con il progetto del PAT adottato, i contenuti urbanistici/pianificatori dell'Accordo di Concertazione, che si allega alla presente in copia quale parte integrante e sostanziale, di cui alla Delibera di Consiglio

Comunale n°37 del 11.07.2007, ferme e impregiudicate restando le altre condizioni in esso contenute;

3) di adottare la proposta di Rapporto Ambientale di cui alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) composta dai seguenti elaborati:

✓ Rapporto Ambientale

- Allegato A – Tabella di valutazione delle azioni di piano
- Allegato B – Tabella di valutazione delle azioni di piano con mitigazione
- Allegato C – Prontuario per le mitigazioni ambientali di infrastrutture viarie ed aeroportuali nel Comune di Sommacampagna. Focus sull'aeroporto "Valerio Catullo"
- Allegato D – Modellazione dell'inquinamento atmosferico attraverso l'utilizzo dei dati dei macrosettori (fonte Arpav)
- Allegato E – Destinazione d'uso urbanistico dei comuni limitrofi
- Allegato F – Valutazione d'Incidenza Ambientale

✓ Sintesi Non Tecnica;

4) di dare atto che il piano adottato sarà depositato presso la sede del Comune a disposizione del pubblico per 30 giorni consecutivi, decorsi i quali chiunque può formulare osservazioni entro i successivi 30;

5) di dare atto che sulla proposta di Rapporto Ambientale della VAS saranno avviate le consultazioni previste dalla Direttiva CE/42/2001 agli artt. 6 e 9 e dal D. Lgs. n. 152 del 03.04.2006, e successive modificazioni, all'art. 14, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

6) di incaricare il Responsabile del Settore Edilizia Privata – Urbanistica di provvedere agli adempimenti conseguenti previsti dalla L.R. 11/2004, dall'Accordo di Pianificazione sottoscritto con la Regione Veneto e la Provincia di Verona, nonché dalla Direttiva CE/42/2001 e dal D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni;

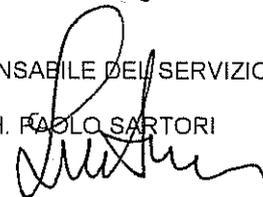
7) di autorizzare il Sindaco pro - tempore a rappresentare il Comune di Sommacampagna alla Conferenza dei Servizi prevista dall'art. 15 comma 6 della L.R. 11/2004.

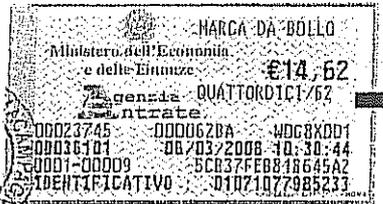
Sulla presente proposta di deliberazione vengono espressi i seguenti pareri ai sensi dell'art. 49, comma 1, del Decreto Legislativo n. 267/2000.

Parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

ARCH. PAOLO SARTORI





COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

ACCORDO DI CONCERTAZIONE

**SUL PROGETTO DI POTENZIAMENTO DELLE STRUTTURE
DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO PRESENTATO
ALLA REGIONE VENETO AI SENSI DEL D.P.R. 383/1994 ED
IN FUNZIONE DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO
DEL COMUNE DI SOMMACAMPAGNA**

Con la presente scrittura privata, da valere a tutti gli effetti di legge, che rimarrà in deposito permanente presso l'Ufficio del Segretario Generale del Comune di Sommacampagna (VR), che ne autenticherà le firme, a norma dell'art. 27, quarto comma, lett. c), del Decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267

Per l'Aeroporto V. Catullo S.p.A.
Il Presidente del C.d.A.
Fabio Bortolazzi

TRA

Il Comune di Sommacampagna con sede in Sommacampagna (VR) Piazza Carlo Alberto n. 1, Codice Fiscale 00259810232, rappresentato ai fini del presente atto dalla dott.ssa Graziella Manzato nata a Sommacampagna (VR) il 13 settembre 1954, nella sua qualità di Sindaco, in esecuzione della deliberazione del Consiglio Comunale n. 37 del 11/07/2007;

Per il Comune di Sommacampagna
Il Sindaco
Graziella Manzato



E

la Società di gestione aeroportuale "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.", con sede in Sommacampagna (VR) frazione Caselle c/o Aerostazione

Civile, Codice Fiscale 00841510233, rappresentata ai fini del presente atto dal dott. Bortolazzi Fabio nato a San Giovanni Lupatoto (VR) il 16 gennaio 1949, nella sua qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione, di seguito nel presente atto denominata "Società Aeroporto Valerio Catullo";

Considerato che il Comune di Sommacampagna ha da tempo avviato le procedure per la formazione ed approvazione del nuovo Piano di Assetto del Territorio, in applicazione delle disposizioni della Legge Urbanistica Regionale n. 11/2004, per la cui realizzazione ha già sottoscritto, in data 8 agosto 2006, un accordo di pianificazione con la Regione Veneto, per la redazione in forma concertata del Piano, in applicazione delle disposizioni dell'art. 15 della citata legge regionale;

Ricordato che il Piano di Assetto del Territorio, andrà a sostituire ed integrare il Piano Regolatore Generale vigente, per la parte attinente alla pianificazione strategica ed alle infrastrutture, presenti sul territorio, aventi interesse e/o rilievo sovra comunale;

Considerato che, in applicazione delle nuove disposizioni di legge è stata avviata ed effettuata la fase di concertazione, prevista dall'art. 5 della citata legge regionale, in relazione alla quale, in data 23.11.2006, è stato effettuato uno specifico incontro tematico con i rappresentanti dell'Aeroporto Catullo;

Dato atto che la Provincia di Verona ha recentemente avviato le procedure per la formazione del Piano Territoriale di

Per l'Aeroporto Valerio Catullo S.p.A.
Il Presidente del C.d.A.
Fabio Bortolazzi

Per il Comune di Sommacampagna
Il Sindaco
Graziella Manzato



Coordinamento Provinciale, di cui al Documento preliminare approvato dalla Giunta Provinciale con delibera n. 267 del 21.12.2006, in relazione al quale sta svolgendo i primi incontri di concertazione;

Rilevato che l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca ha attivato le procedure per la realizzazione di nuovi interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture aeroportuali di servizio (parcheggi, ampliamento aerostazione, ridisegno della viabilità di accesso ecc.), presentando al Ministero Infrastrutture e Trasporti, in data 02.08.2006, un progetto di trasformazione del terminal aeroportuale in area partenze e interventi di sistemazione delle aree aeroportuali, in applicazione del D.P.R. 383/94, poiché gli interventi previsti si pongono in sostanziale contrasto con le previsioni del vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna;

Considerato che, in applicazione del citato D.P.R. 383/94, il Comune di Sommacampagna è stato chiamato ad esprimersi nella conferenza dei servizi finalizzata all'approvazione (anche in variante agli strumenti urbanistici vigenti) delle proposte progettuali presentate dalla Società Aeroporto Valerio Catullo, convocata con nota n. 2792-3034 del 14.03.2007, da parte del Magistrato alle Acque - Provveditorato Interregionale alla OO.PP., della quale in data 02.04.2007 è già stato effettuato un primo incontro;

Dato atto che per la redazione del nuovo strumento

Per l'Aeroporto V. Catullo S.p.A.
Il Presidente del C.d.A.
Fabio Borjazzi

Per il Comune di Sommacampagna

Il Sindaco
Graziella Manzato



urbanistico ed al fine di inserirvi in modo coordinato e compatibile gli interventi prospettati dalla Società Aeroporto Valerio Catullo, che per la loro rilevanza infrastrutturale comportano un significativo impatto sul territorio, nonché per individuare e regolamentare le attività private che possono insediarsi in prossimità dell'aeroporto medesimo, è necessario addivenire ad un accordo di concertazione;

Rilevato che il testo del presente accordo è stato concordato, per le rispettive competenze e con le modalità previste dai rispettivi statuti, tra il Comune di Sommacampagna e la Società Aeroporto Valerio Catullo s.p.a.;

Visto e dato atto che l'accordo viene sottoscritto in applicazione dell'art. 11 della Legge 07.08.1990 n. 241, come integrata e modificata dalla Legge 11.02.2005 n. 15, in relazione alla conferenza dei servizi più sopra citata;

Visto e dato atto che il presente accordo costituisce altresì esito finale della concertazione tra Comune di Sommacampagna ed Aeroporto Valerio Catullo, in funzione della redazione del P.A.T. di Sommacampagna, ai sensi dell'art. 5 della LR 11/2004;

SI STABILISCE CHE:

il presente accordo interviene tra:

- il Comune di Sommacampagna, quale Ente competente alla Pianificazione Comunale ed in relazione al parere che il medesimo è chiamato ad esprimere nella citata conferenza

Per l'Aeroporto V. Catullo S.p.A.
Il Presidente del C.d.A.
Fabio Bertolazzi

Per il Comune di Sommacampagna
Il Sindaco
Graziella Manzato





MARCA DA BOLLO
 Ministero dell'Economia e delle Finanze
 €14,62
 Agenzia QUATTORDICI/62
 Entrate
 00023745 000062BA W068X001
 00036102 00/03/2008 10:30:48
 0001-00009 780936673A104078
 IDENTIFICATIVO 01071077985220



dei servizi di approvazione del progetto di ampliamento e sistemazione dei sedimi aeroportuali in deroga al vigente P.R.G.;

E

la Società Aeroporto Valerio Catullo, anch'essa in riferimento alla citata conferenza dei servizi e in relazione alle richieste e proposte da inserire nel P.A.T. del Comune di Sommacampagna, come previsto dalle disposizioni inerenti la concertazione, contenute nella L.R. 11/2004;

LE PARTI FIRMATARIE, OGNUNA PER QUANTO DI COMPETENZA, IN FUNZIONE DELLE COMPETENZE SOPRA INDICATE E DELLA PROPRIA AUTONOMIA AMMINISTRATIVA,

CONCORDANO QUANTO SEGUE:

1. il Comune di Sommacampagna si impegna ad esprimere parere favorevole alla realizzazione di tutti gli interventi di ampliamento e sistemazione delle aree interessate secondo il progetto presentato dalla Soc. Aeroporto Valerio Catullo ed oggetto di approvazione nella conferenza dei servizi indetta con nota n. 2792-3034 del 14.03.2007 dal Magistrato alle Acque - Provveditorato Interregionale alla OO.PP., della quale in data 02.04.23007 è già stato effettuato un primo incontro preparatorio, precisando tuttavia che:

gli elaborati progettuali dovranno essere opportunamente integrati e sviluppati alla scala edilizia al fine di consentire

Per l'Aeroporto V. Catullo S.p.A.
 Il Presidente del C.d.A.
 Fabio Bortolazzi

Per il Comune di Sommacampagna
 Il Sindaco
 Graziella Manzato



la verifica delle finiture superficiali e dell'apparto vegetazionale previsto, con particolare riferimento all'area n. 2 destinata a parcheggio autovetture in funzione dell'aerostazione, come richiesto dalla Commissione Edilizia Comunale nella seduta del 31.05.2007 ed in relazione a quanto richiesto dalla Regione Veneto nella conferenza dei servizi del giorno 02.04.2007, come risulta dal relativo verbale;

- nulla-osta per quanto di competenza all'ampliamento dell'edificio dell'aerostazione esistente (Terminal Partenze) attraverso la riconfigurazione e l'adeguamento impiantistico degli spazi interni, l'ampliamento di alcuni volumi presenti al piano primo (uffici polizia e ristorante), nonché al mantenimento in utilizzo della tendo-struttura realizzata (a suo tempo) quale opera provvisoria per l'effettuazione dei ckeck-in, da trasformarsi in sala smistamento bagagli;

- nulla-osta alla realizzazione di strutture tecniche di supporto operativo e di parcheggio nell'area individuata, negli elaborati tecnici depositati, con il n. 2, in deroga limitatamente alle aree di parcheggio allo strumento urbanistico vigente nel Comune di Sommacampagna, a condizione che le aree di parcheggio auto siano trattate con le finiture superficiali previste negli elaborati di progetto presentati e riconducibili a quanto stabilito a suo tempo nella conferenza dei servizi di approvazione del progetto

Per l'Aeroporto V. Catullo S.p.A.
Il Presidente del C.d.A.
Fabio Pofolazzi

Per il Comune di Sommacampagna
Il Sindaco
Graziella Manzato



dell'hangar, di cui al decreto del Provveditorato Regionale alla Opere Pubbliche del 23.03.2001 n. 502, ricordando che tali finiture risultavano così descritte nel verbale della conferenza dei servizi relativa: *"sia posta particolare attenzione alle aree circostanti il manufatto che, laddove non interessate da infrastrutture necessarie all'aeroporto, dovranno essere convenientemente sistemate a verde con utilizzo di essenze autoctone, estendendo tale sistemazione a tutte le aree di testata pista"*;

si dà atto che il nulla-osta è subordinato all'approvazione del progetto da parte della Commissione Edilizia Comunale, successivamente all'avvenuta integrazione e specificazione degli elaborati progettuali, come sopra indicato, e comprende la definitiva chiusura delle procedure sanzionatorie avviate nei confronti del parcheggio già ivi realizzato;

- nulla-osta alla futura utilizzazione delle aree individuate, negli elaborati tecnici depositati, con il n. 4 quale fascia di sicurezza della pista in applicazione delle norme internazionali ICAO, da utilizzarsi quindi per gli interventi necessari di messa in sicurezza dell'aeroporto, dando atto che l'eventuale futuro utilizzo diverso di tali sedimi, dovrà essere preventivamente concordato col Comune di Sommacampagna;

2. il Comune di Sommacampagna si impegna quindi a

Per l'Aeroporto V. Catullo S.p.A.
Il Presidente del C.d.A.
Fabio Borilazzi

Per il Comune di Sommacampagna
Il Sindaco
Graziella Manzate



valutare, a valle della conferenza dei servizi di approvazione del progetto ivi depositato, come sopra individuato, la possibilità di destinare nel futuro P.A.T. e/o del successivo Piano degli Interventi, le predette aree a zona per servizi aeroportuali, nonché a predisporre norme e/o strumenti tecnici che consentano alla Soc. Aeroporto di poter realizzare, gli interventi necessari allo sviluppo Aeroportuale;

3. il Comune di Sommacampagna propone quindi di individuare in prossimità dell'Aeroporto Valerio Catullo e dell'abitato di Caselle, due ambiti territoriali, identificati nell'allegato elaborato illustrativo con le sigle B e B1, da destinare (nel P.A.T. e/o nel P.I.) rispettivamente ad insediamenti urbanistici per "servizi aeroportuali" e "insediamenti di scala sovra-comunale", quest'ultimi aventi carattere di tipo commerciale, direzionale e fieristico-espositivo e la relativa viabilità di servizio, che potranno costituire nella futura programmazione, ai sensi del presente accordo, "Ambiti Territoriali Omogenei" di interesse sovra-comunale;

4. la Soc. Aeroporto Valerio Catullo, per quanto di competenza ed a fronte degli impegni assunti dal Comune di Sommacampagna:

- collabora con il predetto Comune affinché in sede di ridisegno della viabilità generale concernente l'ambito territoriale interessato dagli interventi da approvare in conferenza dei servizi, sia recepita e realizzata una

Per l'Aeroporto V. Catullo S.p.A.
Il Presidente del C.d.A.
Fabio Bortolazzi

Per il Comune di Sommacampagna

Il Sindaco
Graziella Manzato





MARCA DA BOLLO
 Ministero dell'Economia
 e delle Finanze
 Agenzia QUATTORDICI/62
 Entrate
 00023745 0000628A WDC8X001
 00836103 06/03/2000 10:30:53
 0001-0000 DBB31EDD5B351448
 IDENTIFICATIVO 01071077985219



soluzione viabilistica concordata anche con il Comune di Sommacampagna, autorizzando lo stesso, per quanto di competenza, ad inserire tale soluzione nel proprio P.A.T. o P.I., in accordo con gli altri enti territoriali interessati;

- **intervenire** in tutte le sedi competenti affinché la viabilità di cui al precedente punto sia effettivamente realizzata, nell'ambito delle opere previste o prevedibili per la progettazione e costruzione di un nuovo casello autostradale dedicato;

- **dà il proprio benestare**, per quanto di competenza, al Comune di Sommacampagna a prevedere l'utilizzo nel P.A.T. e/o nel P.I., di parte dell'area della "margherita" dell'aeroporto militare posta in prossimità del cavalcavia autostradale di accesso all'abitato di Caselle, successivamente alla sua concessione da parte del Ministero dei Trasporti, quale area verde di filtro tra Aeroporto e zona edificata adiacente, con possibile realizzazione di attrezzature sportive e ricreative, con la sola dotazione di volumi funzionali, sistemazioni viabilistiche e stradali, per la rettifica e la correzione dell'attuale tracciato della strada provinciale;

- **concorda fin d'ora** con il Comune di Sommacampagna sulla possibile futura utilizzazione (con il P.A.T. ed il P.I.) delle aree inserite nel comparto B, dell'elaborato grafico allegato, per "**servizi aeroportuali**", fermo restando che la

Per l'Aeroporto V. Catullo S.p.A.
 Il Presidente del C.d.A.
 Fabio Bortolazzi

Per il Comune di Sommacampagna
 Il Sindaco
 Graziella Manzato



realizzazione di "alberghi", "aree di parcheggio" (che non siano esclusivamente funzionali ad attività produttive ivi esistenti) e/o "centri direzionali e commerciali", in quanto attività di precipuo interesse dell'aeroporto, sarà subordinata alla stipula di una convenzione tra privati proponenti, Comune di Sommacampagna e Soc. Aeroporto Valerio Catullo, che ne regoli rapporti economici e funzionali;

- **concorda** con il Comune di Sommacampagna sulla possibile futura utilizzazione (con il P.A.T. e/o il P.I.) delle aree inserite nel comparto B1, nell'elaborato grafico allegato, per "**insediamenti di scala sovra-comunale**", di tipo commerciale, direzionale e fieristico-espositivo ecc., fermo restando che l'insediamento di attività che interferiscano con l'operatività tecnica dell'aeroporto, cioè alberghi e/o aree di parcheggio, dovranno essere preventivamente concordati con la Società Aeroporto Valerio Catullo;

- **si impegna** a sottoscrivere, entro 180 giorni dalla firma del presente accordo, una specifica convenzione, con la quale verrà stabilita una contribuzione alla promozione e valorizzazione del territorio di Sommacampagna, sul quale sono ubicate gran parte delle strutture aeroportuali utilizzate dalla Società di gestione.

5. Le parti firmatarie concordano inoltre quanto segue:

Per l'Aeroporto V. Catullo S.p.A.
Il Presidente del C.d.A.
Fabio Briolazzi

Per il Comune di Sommacampagna
Il Sindaco
Graziella Manzato



- la Soc. Aeroporto Valerio Catullo si impegna a calcolare la compartecipazione da versare al Comune di Sommacampagna a far data dalla messa in esercizio dei nuovi parcheggi in progetto, comunicandone espressamente al Comune la data;

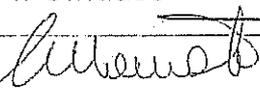
- il Comune di Sommacampagna si impegna a tenere costantemente informata la Soc. Aeroporto sull'evoluzione del progetto del P.A.T., concordandone con la medesima ogni eventuale necessaria o possibile variazione, relativa alle aree oggetto del presente accordo;

- il presente accordo non si applica agli insediamenti esistenti o previsti nel P.R.G. vigente e nei relativi Piani Attuativi, né ai loro futuri adeguamenti, potenziamenti ed ampliamenti in relazione al comparto B.

Le parti danno mandato al Segretario autenticante per depositare il presente atto presso i competenti Uffici pubblici e consentono il trattamento dei loro dati personali ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003.

per il Comune di Sommacampagna

Il Sindaco



per l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.

Il Presidente del C.d.A.



Repertorio n. 5627

AUTENTICA DI FIRME

Certifico io sottoscritto Dott. Azzali Eugenio, Segretario Generale del Comune di Sommacampagna (VR), autorizzato ad autenticare scritture private nell'interesse del Comune di Sommacampagna, ai sensi dell'art. 97, comma 4, lett. c) del Decreto Legislativo n. 267 del 18 agosto 2002, che i Signori:

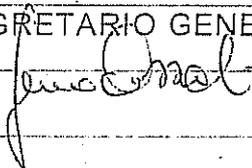
MANZATO Graziella, nata a Sommacampagna (VR) il 13 settembre 1954, domiciliata per la carica presso la sede Comunale, che dichiara di intervenire ed agire nella sua qualità di Sindaco e in legale rappresentanza del Comune di Sommacampagna Cod.Fisc. 00259810232;

BORTOLAZZI Fabio, nato a San Giovanni Lupatoto (VR) il 16 gennaio 1949, domiciliato per la carica presso la sede dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. frazione Caselle del Comune di Sommacampagna Cod. Fisc. 00841510233;

della cui identità personale sono certo, hanno sottoscritto oggi in mia presenza l'atto che precede, in calce e nel margine delle altre facciate.

Sommacampagna, addì sette del mese di marzo duemilaotto.

IL SEGRETARIO GENERALE





PROVINCIA DI VERONA

PAT COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Allegato dell'Accordo di Concertazione tra il Comune di Sommacampagna e l'Aeroporto "Valerio Catullo"

av. UNICA n. 1:10000

Base Carta Tecnica Regionale

MARCA DA BOLLO
 Ministero dell'Economia e delle Finanze
 Agenzia Entrate
 €0,26
 ZER0/26
 00023745 0000628A W0CRX001
 00036116 06/03/2008 16:05:48
 0001-00029 FFC782146788368
 IDENTIFICATIVO : 01071077985081

D 1 07 107798 508 3

MARCA DA BOLLO
 Ministero dell'Economia e delle Finanze
 Agenzia Entrate
 €0,26
 ZER0/26
 00023745 0000628A W0CRX001
 00036117 06/03/2008 16:05:53
 0001-00029 453388691CAF4A4D
 IDENTIFICATIVO : 01071077985072

D 1 07 107798 507 2



-  Comparto B: Aree per Servizi Aeroportuali
-  Comparto B1: Aree per Insempiamenti di scala sovracomunale
-  Area filtro: rettificata della viabilità esistente attrezzature sportive - ricreative - verde pubblico
-  Area N° 2: Servizi aeroportuali - Parcheggio
-  Area N° 4: Ampliamento sedime aeroportuale

Belmont



Letto e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
F.to Graziella Manzato

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Eugenio Azzali

Il sottoscritto Segretario Generale

ATTESTA

che la presente deliberazione è conforme all'originale e sarà affissa a questo Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi a partire dal 22 GEN. 2009 come prescritto dall'art. 124, comma 1°, del D.Lgs. 18.8.2000 n.267.

IL SEGRETARIO GENERALE



[Handwritten signature]

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Si attesta inoltre che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il _____ decorsi 10 giorni dalla data di inizio della pubblicazione all'Albo del Comune (ai sensi dell'art. 134, comma 3, del Decreto Legislativo 18.08.2000 n° 267).

IL SEGRETARIO GENERALE

Sommacampagna, li _____