

VENETO: L'autodromo del saccheggio ...

Ultimo aggiornamento mercoledì 08 aprile 2009

Il territorio veronese sta per essere saccheggiato nuovamente. A guidare l'operazione oltre alla Regione Veneto alcuni imprenditori saliti "in negativo" agli onori delle cronache finanziarie degli ultimi mesi. Parliamo, in modo particolare, di Emilio Gnutti e Giampiero Fiorani. Teatro di questo saccheggio dovrebbe diventare una vasta area (4 milioni di mq.) della bassa veronese posta tra i comuni di Vigasio e Trevenzuolo che dovrebbe ospitare l'autodromo del Veneto. Un'opera che per gli investimenti previsti (600 milioni di euro) rappresenta la 3ª grande opera del Veneto dopo il Passante di Mestre e il MOSE.

Tutto nasce nel luglio 1999, quando la Regione Veneto, su iniziativa dei consiglieri Scaravelli (AN) e Zigiotta (Forza Italia), emana una legge per la realizzazione di un autodromo regionale. Nello stesso anno, nel mese di ottobre, viene deliberato il "Piano d'Area Quadrante Europa", nel quale si individua un'area di circa 100 ettari a nord di Trevenzuolo adatta ad ospitare il circuito e le relative infrastrutture, con la prescrizione che la quota di superficie permeabile del suolo (ovvero non edificabile) non deve essere inferiore al 70%; nello stesso piano d'area la maggior parte del territorio tra Vigasio e Trevenzuolo viene tutelato, insieme agli alvei fluviali, come ambito di interesse paesistico-ambientale e destinato al futuro parco fluviale della pianura veronese. Il territorio rimanente viene destinato alla filiera agroalimentare.

Queste le altre tappe fondamentali della vicenda:

Nel marzo 2000 viene dato l'incarico di valutare le proposte di localizzazione dell'autodromo a "Veneto Sviluppo SpA".

Nel gennaio 2001, tra le 16 proposte, viene scelta l'area tra Trevenzuolo e Vigasio.

Nel giugno 2001 viene costituita la "Societ  Autodromo del Veneto srl" allo scopo di realizzare l'autodromo, i soci sono "Veneto Sviluppo SpA" e un "Comitato Promotore"; nell'aprile 2002 i comuni di Trevenzuolo e Vigasio entrano nella compagine sociale.

Nel marzo 2003 entrambi i comuni approvano varianti urbanistiche per classificare la zona autodromo come ZTO "F".

Intorno alla met  2004 la "Societ  Autodromo del Veneto srl" diventa titolare dei diritti d'opzione per l'acquisto delle aree (scadenza 30 settembre 2006).

Nel luglio 2004 Earchimede SpA (societ  presieduta da Emilio Gnutti e con partecipazioni di Fiorani, Consorte e altri) e Draco SpA (societ  sempre controllata da Gnutti), individuate quali societ  realizzatrici, sottoscrivono un contratto preliminare per rilevare una quota del capitale sociale di "Autodromo del Veneto srl".

Nell'agosto 2004 viene sottoscritto un accordo quadro tra 4 i soci storici della "Societ  Autodromo del Veneto srl" e le 2 societ  realizzatrici Earchimede SpA e Draco SpA.

Nel settembre 2004 avviene la trasformazione della "Societ  Autodromo del Veneto" da Srl a SpA con aumento di capitale di euro 2.000.000 finalizzato all'esercizio del diritto di opzione sui terreni.

Nel novembre 2004 si delibera una Convenzione per la redazione dei piani urbanistici attuativi tra il comune di Vigasio, il comune di Trevenzuolo e la "Societ  Autodromo del Veneto SpA".

Nel dicembre 2004 viene emanata una legge regionale che modifica la legge del 1999 per la realizzazione dell'autodromo, inserendo le nuove funzioni produttive e commerciali in deroga agli obiettivi di sviluppo.

Nel febbraio 2005 viene emanata un'altra legge di modifica della legge del 1999 per la realizzazione dell'autodromo, che stabilisce la deroga anche ai limiti dimensionali della grande distribuzione.

Nel marzo 2005 la Giunta Regionale approva la variante n.3 alle norme tecniche di attuazione del PAQE, che, recependo quanto modificato nella legge del 1999, introduce per la zona autodromo le deroghe ai vincoli di tutela degli ambiti paesistico-ambientali; recepisce le nuove funzioni produttive e commerciali; indica una blanda concertazione con la Provincia di Verona; riduce la quota di superficie permeabile del suolo dal 70% al 30%, escluse le aree per urbanizzazione primaria e secondaria.

Riassumendo, con tutti questi provvedimenti a Vigasio e Trevenzuolo si prevede di costruire una "MOTORCITY" su un'area complessiva di 400 ettari con queste funzioni:

- AUTODROMO (120-130 ettari - pista 5.300 metri)
- AREA PRODUTTIVA (60-70 ettari)
- PARCO DIVERTIMENTI TEMATICO (50 ettari circa)

- AREA COMMERCIALE (120 ettari circa)

Stupefacente Ã il comportamento della Regione Veneto che riesce nel giro di pochi anni (1999 - 2005) a stravolgere la propria programmazione urbanistica e commerciale.

Nel 1999 il Piano d'Area del Quadrante Europa era nato come piano urbanistico di tutela di vaste aree della provincia di Verona con la previsione di istituzione del parco fluviale del Tartaro - Tione, con norme specifiche di tutela dei paleo alvei, con la valorizzazione della filiera agroalimentare e con forti limitazioni all'edificazione (sul 70% dell'area non era possibile edificare per garantire la permeabilitÃ del suolo).

Per quanto riguarda la programmazione commerciale, la Regione Veneto nel 2004 per arginare la continua nascita di centri commerciali approva una legge (Legge Regionale n. 15) che sostanzialmente blocca questo tipo di strutture. Ma, a partire dal dicembre 2004 (guarda caso pochi mesi dopo l'arrivo di Earchimede e Draco) la Regione stravolge tutto questo, approvando una serie di deroghe che permettono lo sconvolgimento del Piano d'Area del Quadrante Europa prevedendo l'edificabilitÃ sul 70% dell'area, piÃ¹ urbanizzazione primaria e secondaria: vale a dire la possibilitÃ di cementificare 300 ettari e a completare l'opera nel febbraio 2005 la Regione stabilisce per l'area dell'autodromo la deroga ai limiti dimensionali della grande distribuzione e quindi la possibilitÃ di realizzare un nuovo centro commerciale. Una domanda sorge spontanea (ma la Regione Veneto non ha mai voluto dare risposta): A chi giova tutto questo?

Brilla per l'assenza in questa vicenda la Provincia di Verona, che tranne un "timido" intervento negli ultimi mesi non ha mai dato un segno della sua presenza e della volontÃ di salvaguardare il territorio veronese.

Grazie a queste delibere regionali si delinea cosÃ il progetto per costruire una vera e propria nuova cittÃ attorno all'autodromo, con l'impiego complessivo di 4 milioni di mq. di terreno. A parte il fatto che l'opinione pubblica stenta a capire come la nostra Regione avverta la necessitÃ di dotarsi di un "Autodromo del Veneto" (un autodromo esiste giÃ nella nostra regione a Adria in provincia di Rovigo), ancor meno si comprende l'opportunitÃ di insediarlo fra Vigasio e Trevenzuolo, nelle immediate vicinanze di un territorio che ha giÃ dato o sta per dare alla collettivitÃ le vaste aree del Quadrante Europa, quelle dell'Aeroporto "Valerio Catullo", quelle dello svincolo autostradale di Nogarole Rocca, quella del futuro svincolo e della sede della TI-BRE, quelle per l'intermodalitÃ di Isola della Scala (quasi 2 milioni di mq.), quelle di Vigasio per la logistica (1 milione di mq.), quelle per l'ampliamento delle aree produttive di Nogarole Rocca (quasi 3 milioni di mq.). In totale tutti questi ultimi interventi prevedono la sottrazione di quasi 10 milioni di mq. di territorio all'uso agricolo.

Tratto da unÃ dossier diÃ Legambiente, cheÃ fa luce su una vicenda che rischia di essere la pietra tombale del territorio veneto.