

**Beniamino Sandrini**

Via del Fante, n° 21 - 37066 - CASELLE di Sommacampagna  
T. 0458580003 - Cell. 3485214565 - Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

**PROJECT TO PROTECT**  
**COME SALVARE CASELLE**  
**PROGETTARE PER PROTEGGERE**  
[www.vivicaselle.eu](http://www.vivicaselle.eu)

Caselle di Sommacampagna ( Caselle d'Erbe ) **03.02.2025**

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

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

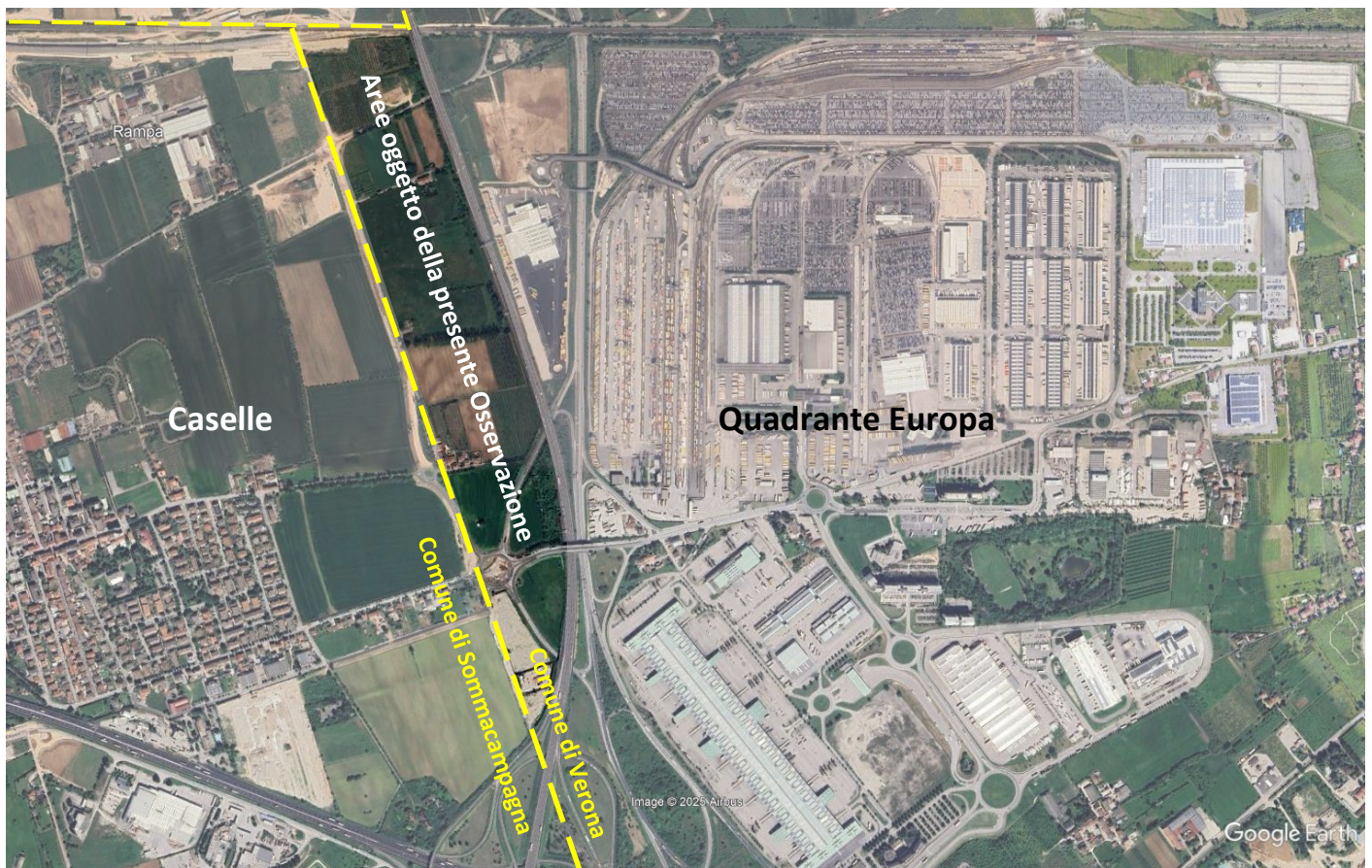
**Oggetto:**

**OSSERVAZIONI e PROPOSTE COLLABORATIVE inerenti il Documento Preliminare del Nuovo PAT di Verona (relative a un'area del Quadrante Europa a confine con Caselle)**

Le **OSSERVAZIONI e PROPOSTE COLLABORATIVE** per il **NUOVO PAT** di Verona sono presentate da **Beniamino Sandrini** e la **SINTESI** di questo **“Contributo Partecipativo”** sono riportate nell'ultima pagina di questo (articolato) documento.

**1^ PARTE – L'INTERPORTO: Quadrante Europa deve essere sottoposto a VIA e VAS e realizzare Opere Compensative?**

Con queste **OSSERVAZIONI e PROPOSTE COLLABORATIVE** al **NUOVO PAT** di Verona – che sono relative ad un ambito **“ben definito” dell'Interporto: Quadrante Europa – SI CHIEDE** un riesame della destinazione d'uso attuale al fine che **abbiano da essere realizzate delle Opere Compensative** quale **Ambito di Riquilificazione Ambientale** dell'Interporto.



L'area oggetto delle presenti **OSSERVAZIONI e PROPOSTE COLLABORATIVE** riguarda un **Ambito del Comune di Verona ubicato tra:** il Comune di Sommacampagna, l'Autostrada A22 e il Comune di Sona, gestito dal **Consorzio ZAI** in quanto appartenenti all'**INTERPORTO: “Quadrante Europa”**... un **INTERPORTO**... che però... **è SENZA V.I.A. e SENZA V.A.S.**

Al **SINDACO** di Verona

All' **attenzione della**  
**Dott.ssa. Donatella Fragiaco**  
**Direz. Amministrativo Urbanistica**  
[amministrativo.urbanistica.peep@pec.comune.verona.it](mailto:amministrativo.urbanistica.peep@pec.comune.verona.it)

Alla **Regione Veneto**

**Commissione VIA - VAS - NUVV**  
[valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it](mailto:valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it)

**e per conoscenza:**

All' **Ing. Fabrizio Bertolaso**  
**SINDACO** di Sommacampagna  
[sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net](mailto:sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net)

Agli **Assessori e Consiglieri Comunali**

Iniziando dalle **Procedure di VIA** degli **INTERPORTI**, se sul **sito web** del Ministero dell'Ambiente **cerchiamo questo tipo di opere...** il quanto sotto riportato è **l'Elenco delle Procedure di V.I.A. relative agli INTERPORTI** ed è evidente che in questo elenco **risulta essere mancante proprio l'INTERPORTO: Quadrante Europa** in quanto **MAI SOTTOPOSTO a VIA**.

Leggendo gli **Oggetti** di queste **Procedure VIA**, pare essere evidente **che degli ampliamenti dell'Interporto Quadrante Europa (che da decenni opera senza Decreto di Compatibilità Ambientale), avrebbero dovuto essere sottoposti a VIA?**

**01** Sistema interportuale di Jesi (**ampliamento**)

**02** Realizzazione della **nuova struttura logistica** denominata "PIATTAFORMA INTERMODALE di Mantova – Valdaro di retroporto

**03** Affidamento, tramite finanza di progetto, della progettazione e costruzione **dell'ampliamento e potenziamento del centro intermodale di Portogruaro, con realizzazione di una palazzina servizi ed annesso parcheggio**, e relativa concessione della gestione del centro intermodale.

**04** Linea Bologna - Padova, **Interventi per lo sviluppo dell'Interporto di Bologna - Fase 1: Potenziamento dell'area terminal di Bologna Interporto ai fini dell'adeguamento prestazionale a modulo 750 metri**

**05** Completamento del Molo Foraneo del Porto dell'Arenella – Palermo

**06** Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: - Intervento 1: **Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. Spostamento interasse binario** e nuovo muro di contenimento della scarpata. Intervento 2: Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: **Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari**. Eliminazione muro di contenimento del piazzale.

**07** Interporto di Parma - interventi di potenziamento della rete ferroviaria **nuovo terminal ferroviario intermodale (TERMINAL 1 - TERMINAL 2)**.

**08** Istanza per l'avvio del **procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA** ai sensi dell'art.19 del D.lgs.152/2006 relativa al progetto LAVORI DI COMPLETAMENTO DELLE BANCHINE DI RIVA DEL PORTO IN LOCALITA' TAUREANA DI PALMI I° LOTTO

**09** Porto di Bari. Lavori di potenziamento delle **infrastrutture asservite alla sede logistica** del corpo delle Capitanerie di Porto - Realizzazione di nuove banchine in ampliamento del molo San Cataldo

**10** Riqualificazione del molo Sanità con la **realizzazione di una struttura turistico ricettiva** ed il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari

**11** Interconnessioni al porto di Taranto - **Infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e ferroviaria** area "Eco Industrial Park"

**12** "Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: **Allungamento dell'asta di manovra a m. 750**. "Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: **Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari**.

**13** Realizzazione di un nuovo terminal automatizzato per la movimentazione di containers sito in Borgo Mantovano (MN) in via Roma Sud

**14** Linea Bologna - Padova, Interventi per lo sviluppo dell'Interporto di Bologna - Fase 1: Potenziamento dell'area terminal di Bologna Interporto ai fini **dell'adeguamento prestazionale a modulo 750 metri**

**15** "Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: **Allungamento dell'asta di manovra a m. 750**. "Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: **Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari**.

**16** **Completamento della piattaforma logistica** parco intermodale in prossimità dello scalo ferroviario di Pozzilli dal **punto di vista della viabilità**

**17** Ampliamento dell'unità operativa per il **trasporto e deposito di autoveicoli** in Chignolo PO (PV)

**18** **Variante non sostanziale al Progetto Preliminare** per il Sistema Interportuale di Jesi in variante al PRG.

**19** Lavori di costruzione della **piattaforma logistica intermodale** Tremestieri con annesso scalo portuale - Primo stralcio funzionale

**20** **Piattaforma logistica intermodale** di Tremestieri (ME) con annesso scalo portuale - 1° stralcio funzionale

**21** **Polo Intermodale** dell'Interporto di Catania

**22** Realizzazione **nuovo asse stradale e relativa rotatoria** di innesto sulla Via Rotonda Segnatello (Accesso SUD area interportuale di Bologna)

**23** **Ampliamento della piattaforma logistica** intermodale per il trasporto e il **deposito di autoveicoli** in Chignolo Po (PV)

**24** Lavori di **riconfigurazione in ambito logistico/industriale** e retro portuale nell'area compresa nello stabilimento Wartsila spa sito nel c.c. di Bagnoli della Rosandra – Interporto di Trieste.

**25** Lavori di prolungamento della testata del molo e di ampliamento e consolidamento della parte interna del molo per rendere riparato e sicuro l'ancoraggio all'interno della rada di Palinuro

**26** Ripristino funzionale dei fondali del porto canale di Fertilia - Escavo del fondale fino alla batimetrica - 3,00 m di tutto lo specchio acqueo portuale (circa 4,4 ettari ) con sorbona aspirante e scarico del materiale a deposito e/o vasche di colmata.

**27** Realizzazione nuova banchina, installazione recinzione metallica e cancelli, scala metallica – Nautica Pistarino.

**28** Ampliamento **dell'Interporto della Toscana Centrale**

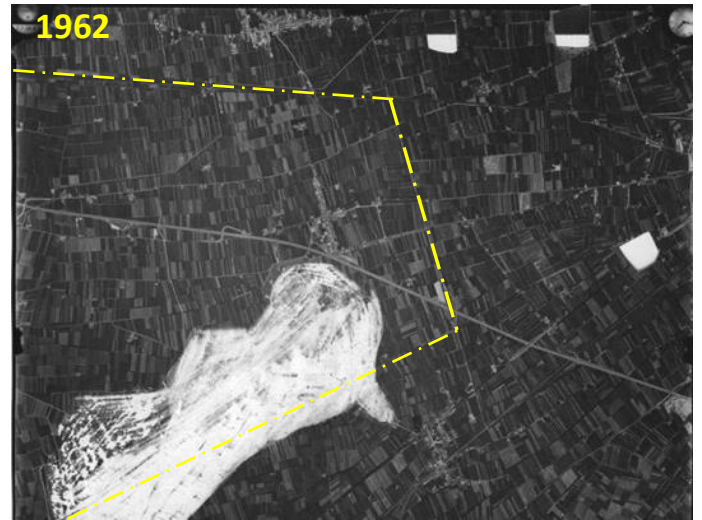
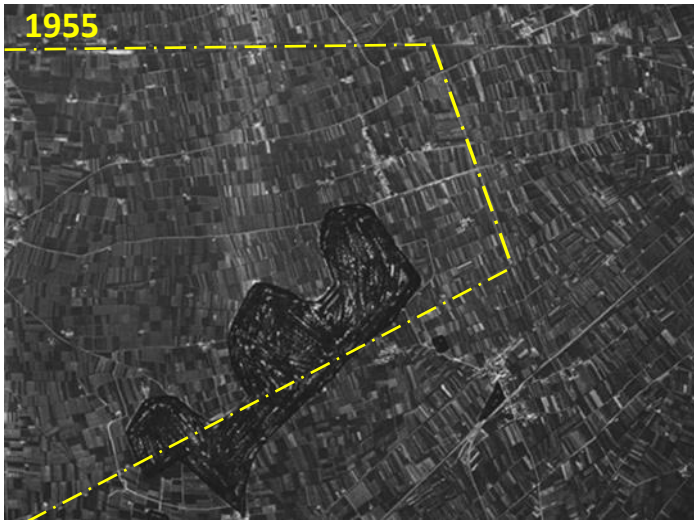
**29** **Interporto Catania-Bicocca**

- [30](#) **Interporto Termini Imerese**
- [31](#) **Ampliamento dell'Interporto di Bari**
- [32](#) **Interporto di Orte (VT)**
- [33](#) **Ampliamento interporto di Cervignano del Friuli**
- [34](#) **Interporto di Battipaglia - 2° lotto funzionale**
- [35](#) **Interporto di Battipaglia - 1° lotto funzionale**
- [36](#) **Hub interportuale: conca di Accesso al Porto di Cremona**
- [37](#) **Interporto di Battipaglia**
- [38](#) **Nodo e hub interportuale di Trieste - Penetrazione Nord di Trieste**
- [39](#) **Centro intermodale di interscambio merci nel comune di Tito (PZ)**
- [40](#) **Interporto Valpescara nei comuni di Manoppello, Rosciano e Chieti**
- [41](#) **Interporto di Bari da realizzarsi nel comune di Bari località Lamisanate**
- [42](#) **Interporto di Gioia Tauro-Rosarno-S.Ferdinando**
- [43](#) **Completamento dell'interporto merci di Novara**
- [44](#) **Interporto Alpe Adria da realizzarsi nel comune di Cervignano del Friuli**
- [45](#) **Interporto di Venezia**
- [46](#) **Interporto di Frosinone**
- [47](#) **Interporto di Termoli da realizzarsi nel comune di Termoli (CB) località Pantaniello**
- [48](#) **Interporto di Jesi (AN)**
- [49](#) **Interporto di Bergamo Montello**
- [50](#) **Interporto di Orte da realizzarsi nel comune di Orte**
- [51](#) **Interporto della Toscana Centrale da realizzarsi nel Comune di Prato - Località Gonfienti**

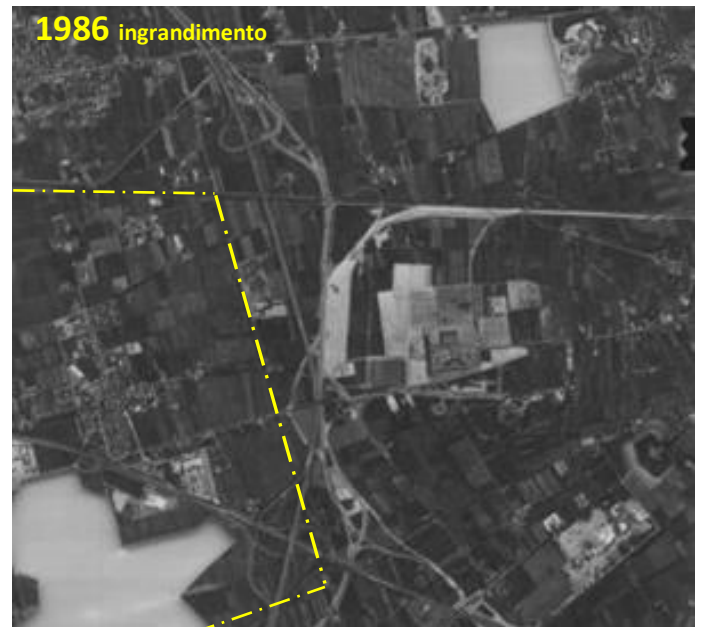
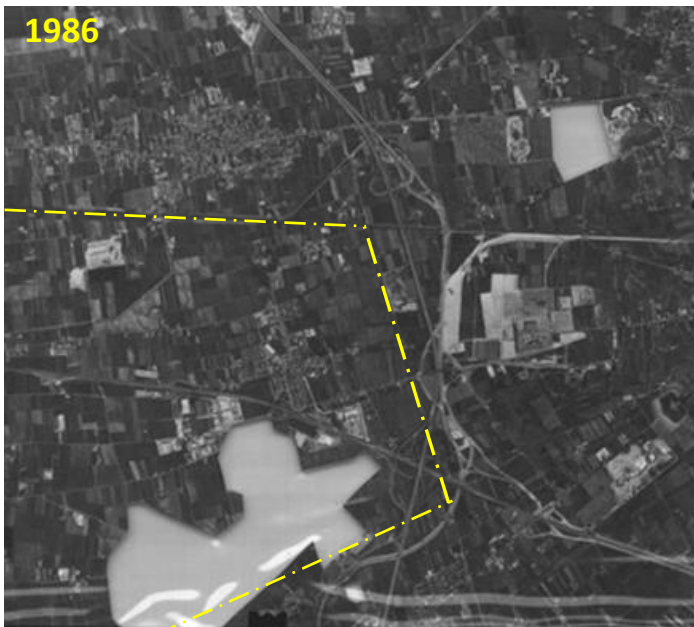
Visti questi Oggetti... si può sostenere che l'Interporto: Quadrante Europa di Verona... **si è ampliato e potenziato** (a confine con il centro abitato di Caselle)... **senza che i Progetti siano mai stati sottoposti ad una qualsiasi Procedura di VIA**... ne per lo Scalo Ferroviario (potenziamento e/o nuovi binari)... ne per l'insediamento Poli Logistici... ne per le aree destinate al deposito degli Autoveicoli... e tutto questo è accaduto... **senza che siano mai state realizzare opere di compensazione e/o mitigazioni ambientali contro gli impatti generati da questa infrastruttura** (che si sommano agli altri presenti nella zona) che creano delle ricadute negative... su chi vive nelle aree a confine con questo Interporto?



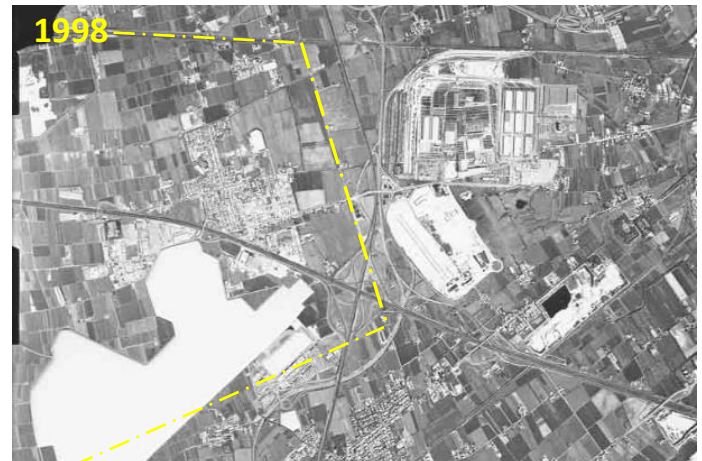
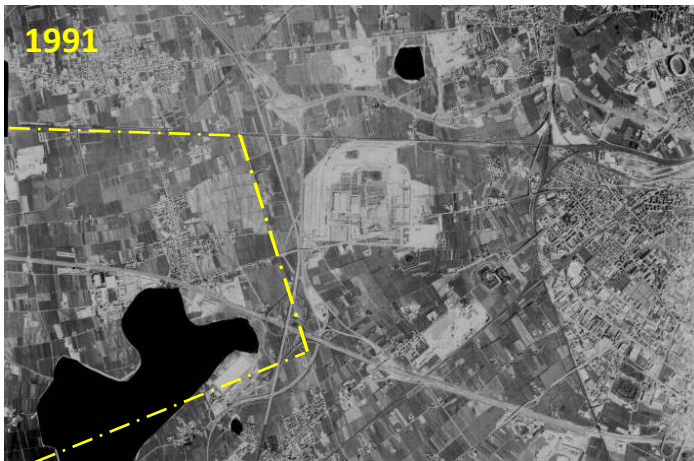
Utilizzando [FOTO AEREE dell'IGM...](#) proviamo a rappresentare il quanto è accaduto nelle aree ad est del Comune di Sommacampagna (il cui confine è indicato con le linee tratteggiate gialle) in relazione a opere e a infrastrutture sovra-comunali che sono state realizzate ad Est di Caselle e che... ora costituiscono l'ambito dell'INTERPORTO di Verona?



Dell'Aeroporto di Verona-Villafranca, l'80% del sedime è stato espropriato ai Cittadini di Caselle (sopra a sx) e a causa dell'Ampliamento dell'Aeroporto, l'Autostrada A4 venne realizzata... "in aderenza" all'abitato di Caselle (sopra a dx).

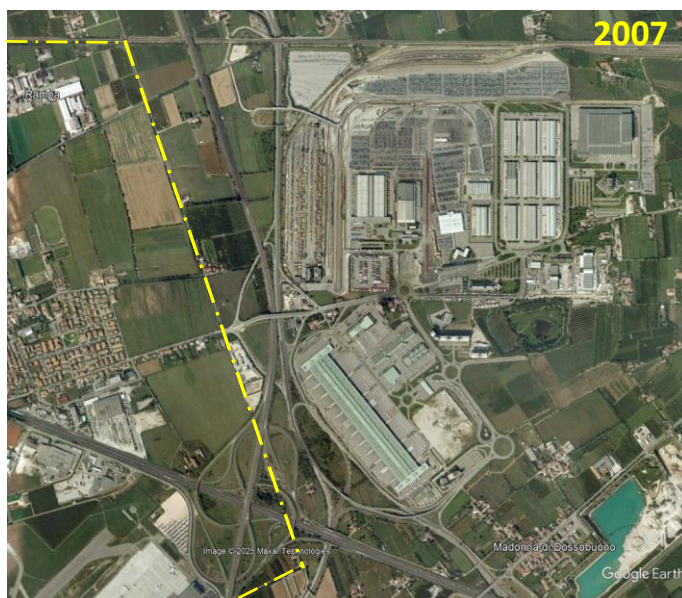


Per oltre un decennio centinaia di TIR che uscivano dal Casello di Sommacampagna (per accedere alla Dogana) hanno attraversato l'abitato di Caselle e poi - per costruire l'Autostrada A22 - hanno realizzato CAVA Canova (a confine con Caselle) e successivamente qui fu realizzata la DISCARICA Canova per "Rifiuti Solidi Urbani" (oggi di AMIA) - **senza protezioni per la falda... tant'è che inquina ancora oggi** - e per 20 anni i Cittadini di Caselle ne hanno subito gli odori.

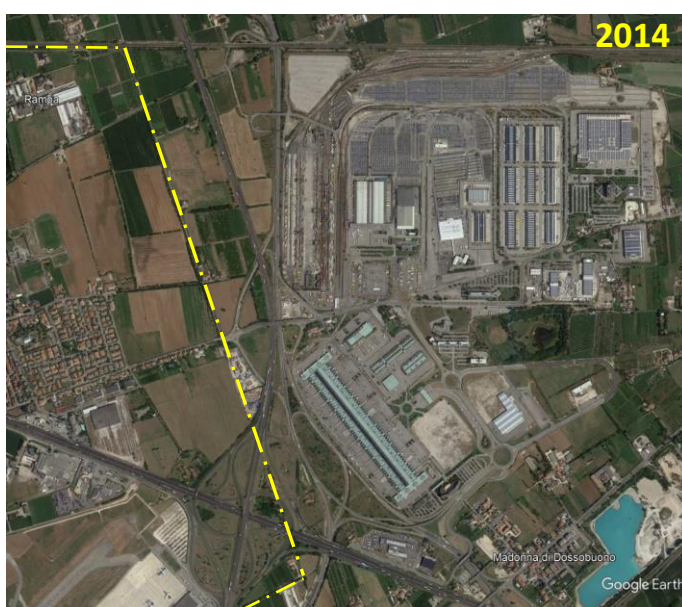


Nel frattempo continuava l'espansione e l'ampliamento dell'Interporto: Quadrante Europa, Centro Agroalimentare, Spedizionieri, ecc, ecc e tutti questi ampliamenti avvenivano... senza che mai fossero sottoposti a V.I.A. e/o a V.A.S.

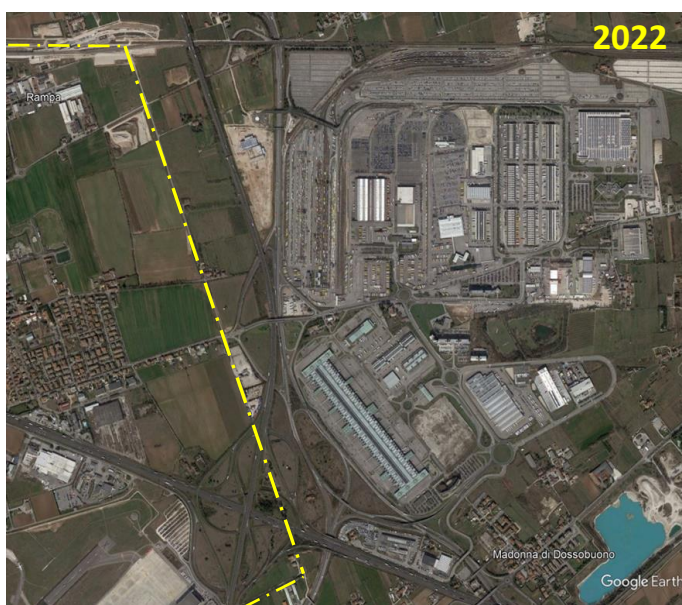
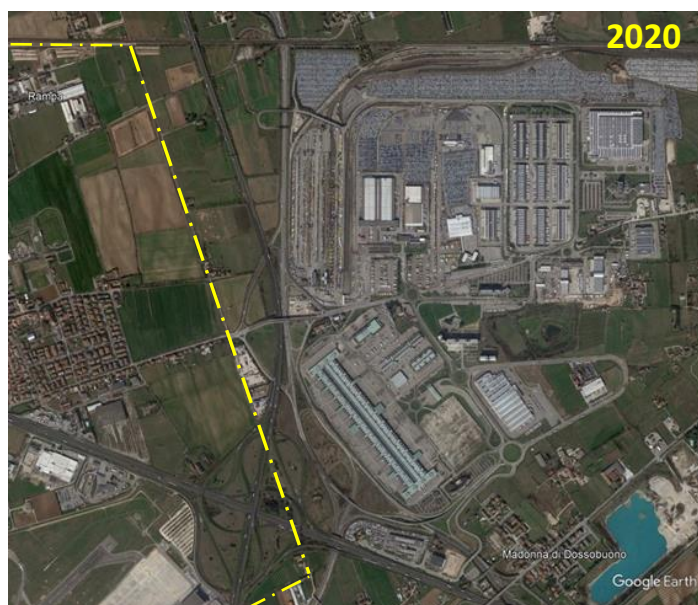
Queste infrastrutture **concentrate** sul Confine Est di Caselle, **sono state tutte realizzate senza VIA e senza VAS** (eccetto il Progetto "Romeo" dell'Aeroporto) e da decenni l'Interporto opera... **senza un Decreto di Compatibilità Ambientale.**



Utilizzando la Tecnica del **"SALAMI SLICING"** - ovvero lo spaccettamento di un singolo progetto in sotto progetti **per evitare l'obbligo di dover essere sottoposti a VIA e/o a VAS** - in questi anni sono stati ampliati lo Scalo Ferroviario, gli edifici per gli Spedizionieri e le enormi aree per i parcheggi delle auto e **senza alcuna opera di mitigazione Ambientale.**

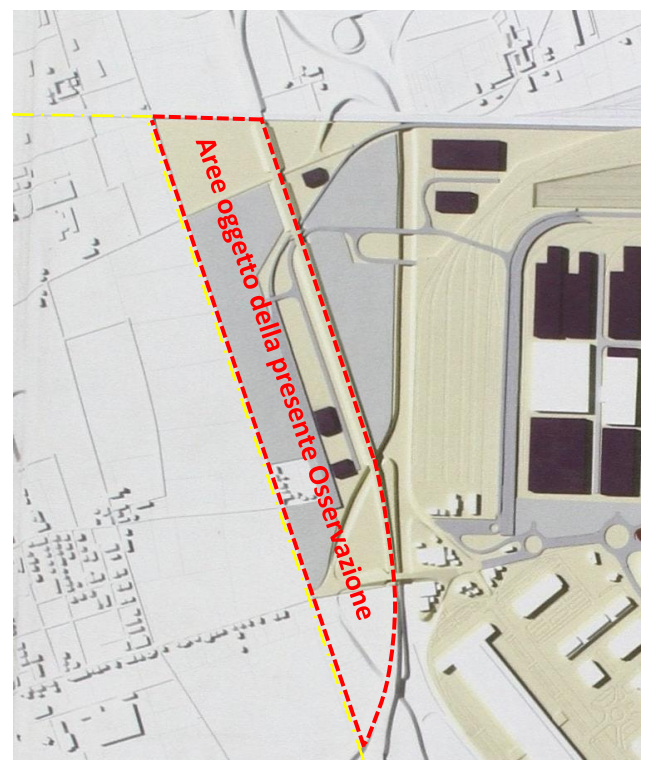


Un metodo – quello del **SALAMI SLICING** – utilizzato dal Consorzio ZAI... **per evitare gli obblighi della VIA e della VAS.**





Ovviamente **va ricordato** che il **MASTERPLAN del Quadrante Europa**, nemmeno questo **è mai stato sottoposto a VAS** e dalla copertina (vedi qui sotto) **possiamo evidenziare le aree del Comune di Verona** – gestite dal Consorzio ZAI – **che sono comprese tra l’Autostrada A22 del Brennero e il confine con il Comune di Sommacampagna e quindi con Caselle.**

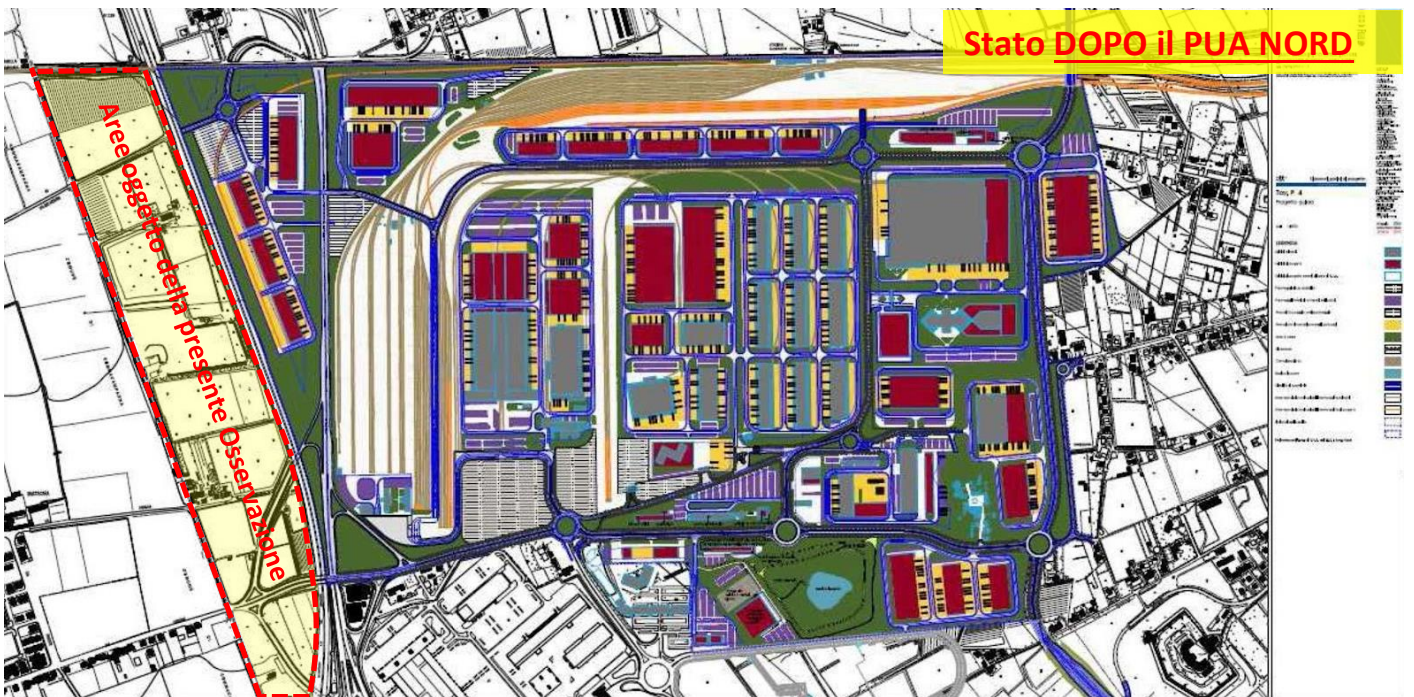


## Stato PRIMA del PUA NORD



In realtà parrebbe che le aree a confine con Caselle **non siano di così grande interesse del Consorzio ZAI...** forse perché se il Consorzio ZAI si interessasse... **sarebbe costretto a realizzare qui delle opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale che dovrebbe realizzare per l'Interporto Quadrante Europa, visto che mai è mancante della VAS... e da queste tavole** parrebbe essere ipotizzare... che le aree tra l'A22 e Caselle... **non siano di interesse del Consorzio ZAI.**

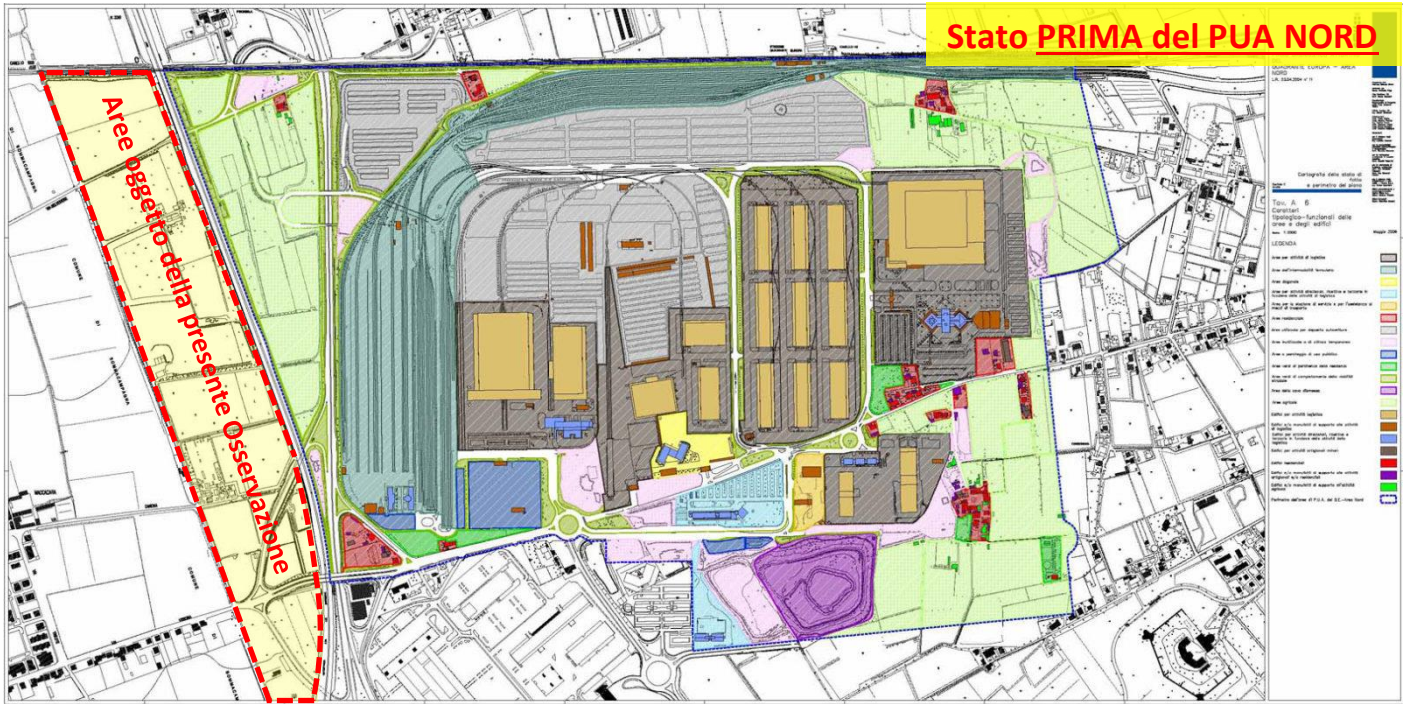
## Stato DOPO il PUA NORD



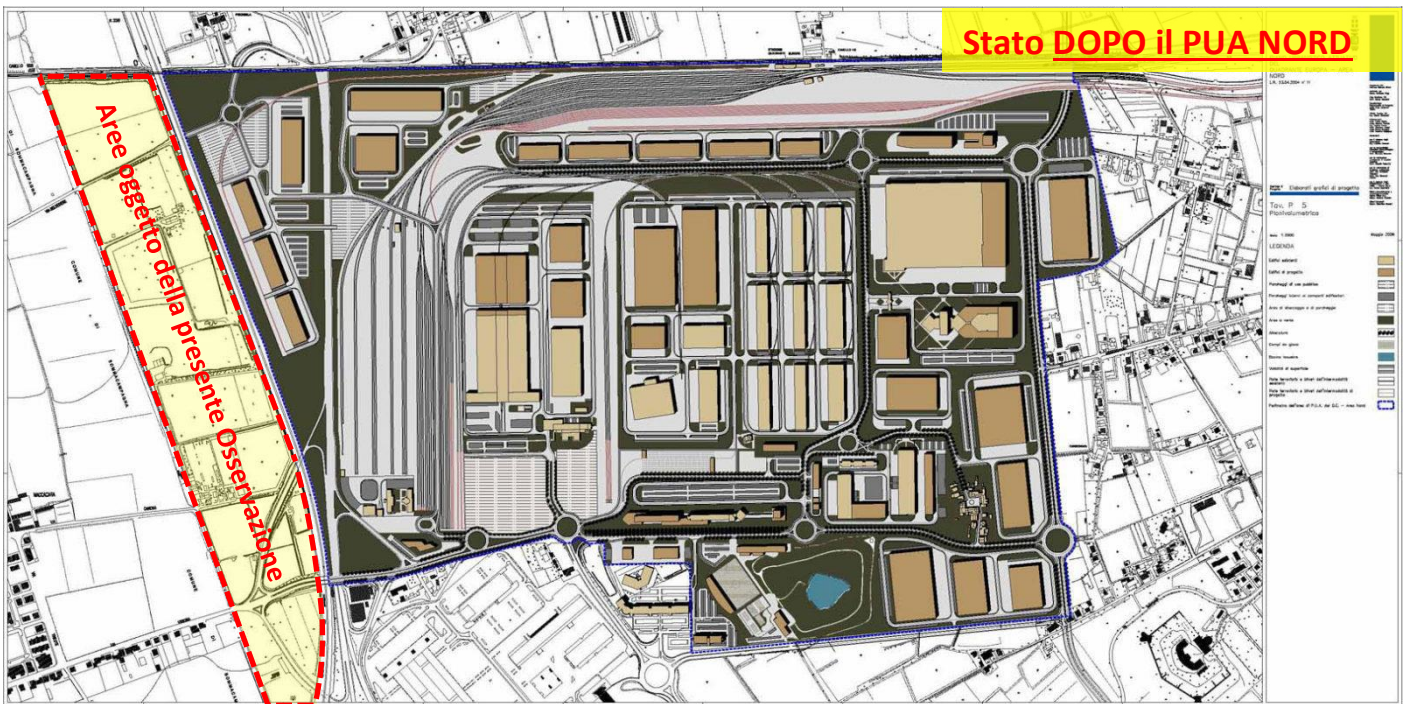
Areae oggetto della presente Osservazione



## Stato PRIMA del PUA NORD

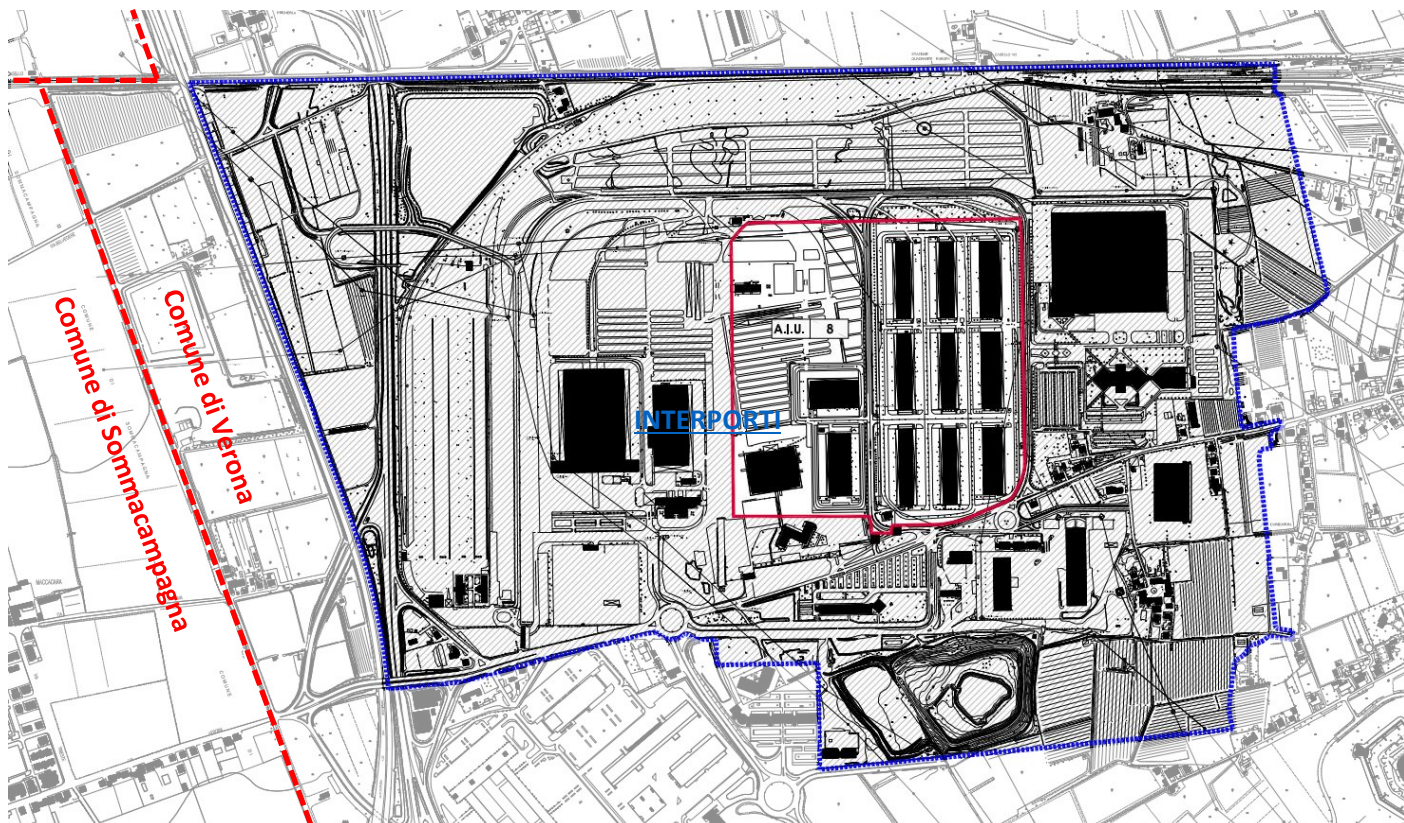


## Stato DOPO il PUA NORD

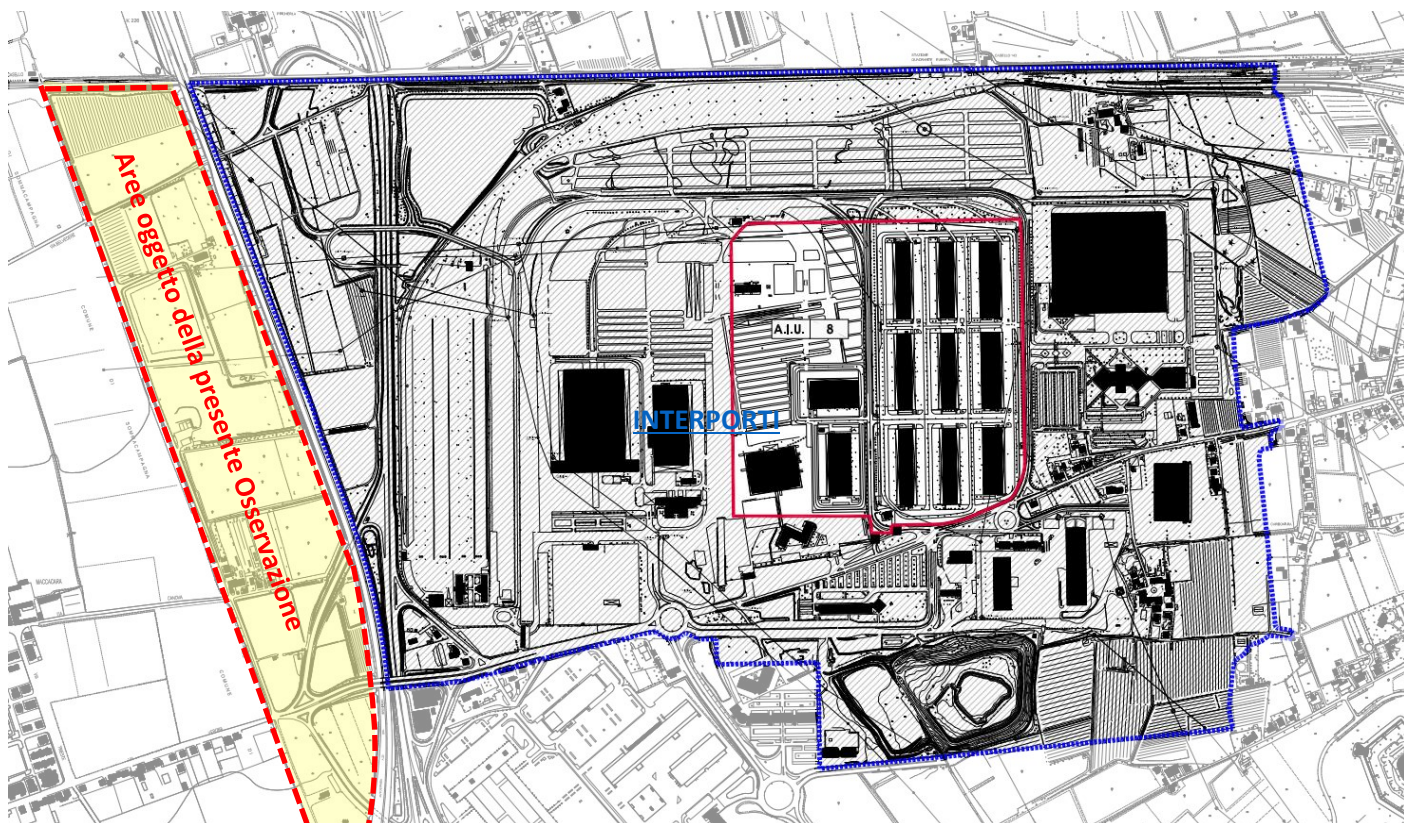


Per doverosa informazione va anche detto che **delle Varianti al PUA Area NORD dell'INTEROPORTO Quadrante Europa sono state anche approvate con la formula del "silenzio assenso"** come risulta dalla lettura della [Delibera di Giunta n° 82 del 09.03.2016](#) a oggetto: "PIANO URBANISTICO DI COORDINAMENTO PUC DENOMINATO PROGETTO UNITARIO DI COORDINAMENTO DELLA A.I.U. N. 8 LOC. QUADRANTE EUROPA, DOSSOBUONO. RICHIEDENTE: CONSORZIO ZAI. ACCERTAMENTO DELLA FORMAZIONE SILENZIO ASSENSO AI SENSI E PER GLI EFFETTI ART. 20 L. 241/1990 E ART. 13.3 DELLE NTA, DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO DENOMINATO QUADRANTE EUROPA AREA NORD APPROVATO CON D.C.C. 41 DEL 30/06/2011 E DELLA VARIANTE N. 1 AL PIANO PARTICOLAREGGIO ADOTTATA CON D.G.C 210 DEL 22/07/2015"... e anche questo dettaglio va evidenziato **al fine di evidenziare una "anomala" applicazione della VIA?**

- 2) verificata la compatibilità urbanistica con i contenuti del Piano Particolareggiato (approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 41 del 30 giugno 2011, e della Variante n. 1 al Piano Particolareggiato adottata con deliberazione della Giunta Comunale n. 210 del 22 luglio 2015), così come riportato nei pareri tecnici ivi allegati, di dare atto del decorso dei termini e della conseguente formazione del silenzio assenso così come stabilito all'art. 13.3 delle NTA del Piano Particolareggiato denominato "Quadrante Europa – Area Nord" approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 41 del 30 giugno 2011, e della Variante n. 1 al Piano Particolareggiato adottata con deliberazione della Giunta Comunale n. 210 del 22 luglio 2015, del PUC denominato "Progetto Unitario di Coordinamento della A.I.U. n. 8", così come costituito dai seguenti elaborati allegati:



Dall'esame di una [Tavola allegata alla DGC 82/2016](#) appare evidente quale è il **perimetro del PUA – AREA NORD** dell'Interporto: Quadrante Europa - con **linea blu tratteggiata** - dal quale esame, è evidente che le aree poste a Ovest della Autostrada A22 e fino al confine con il Comune di Sommacampagna... **NON APPARTENGONO** al PUA NORD.



Come già evidenziato all'inizio di questo documento le **OSSERVAZIONI** e **PROPOSTE COLLABORATIVE** al **NUOVO PAT**, riguardano una **specifica area** (vedi qui sopra), sul quale ambito **impattano** una **sommatoria di inquinamenti** generati dall'**Autostrada A22**, dalla **Tangenziale Ovest** di Verona e – ovviamente – da quanto generato come traffico a causa della presenza dell'**INTERPORTO: "Quadrante Europa"** e... a causa di tutti questi inquinamenti queste sono delle aree **che meriterebbe diventare un ambito di riqualificazione ambientale dell'area ma anche a tutela dell'abitato di Caselle.**

Se quanto è **inquinato** su questa area è anche in conseguenza della presenza dell'**INTERPORTO: "Quadrante Europa"** dovrebbe essere evidente che **abbia da essere compito del Comune di Verona** - tramite il Consorzio ZAI - **il dover risolvere le problematiche ambientali che generano impatti ambientali e sanitari** sul vicino centro abitato di Caselle?



L'area oggetto della presente OSSERVAZIONE alla VARIANTE al PAT di Verona ha una superficie totale di 400.000 mq. dei quali 70.000 mq. sono occupati dalla EX DISCARICA CANOVA e altri 70.000 mq. sono occupati dallo svincolo della Tangenziale Ovest di Verona... che costituisce anche il "principale" ACCESSO all'INTERPORTO: "Quadrante Europa".

Se ora prendiamo visione di un documento del 2018 a titolo: **“Linea di intervento LQS1 Valutazioni ambientali Azioni per il miglioramento dell’efficacia dei processi di VAS e di VIA relativi a programmi, piani e progetti”** (ancora oggi scaricabile dal sito del Ministero dell’Ambiente) possiamo evidenziare che il metodo del **“SALAMI SLICING”** – come adottato dal Consorzio ZAI in questi ultimi anni... **sarebbe vietato dalle normative relative alla VIA e VAS in vigore?**

Utilizzando la Tecnica del **“SALAMI SLICING”** - ovvero lo spaccettamento di un singolo progetto in sotto progetti per evitare l'obbligo di dover essere sottoposti a VIA e/o a VAS - in questi anni sono stati ampliati lo Scalo Ferroviario, gli edifici per gli Spedizionieri e le enormi aree per i parcheggi delle auto e **senza alcuna opera di mitigazione Ambientale**

### Progetto CReIAMO PA

Competenze e Reti per l’Integrazione Ambientale e per il Miglioramento delle Organizzazioni della PA

#### Linea di intervento LQS1 Valutazioni ambientali Azioni per il miglioramento dell’efficacia dei processi di VAS e di VIA relativi a programmi, piani e progetti

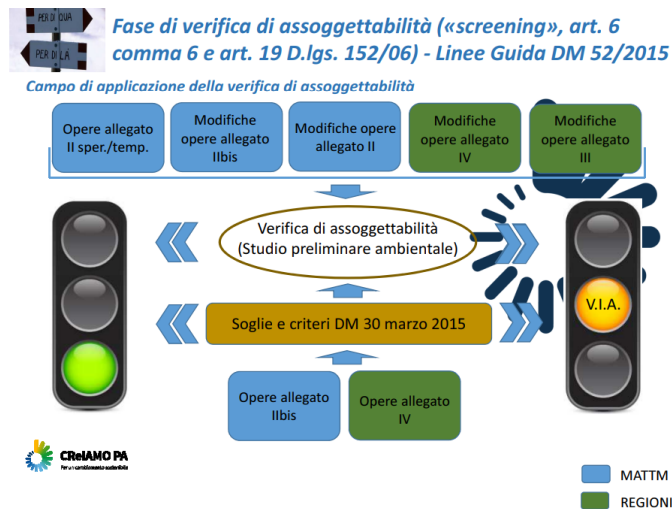
AQS1.1 “Rafforzamento delle competenze e qualità della documentazione tecnica”

#### MODULO FORMATIVO DI SVILUPPO COMPETENZE

Palermo, 15-17 ottobre 2018

La procedura di verifica di assoggettabilità a VIA: lo Studio Preliminare Ambientale e l’applicazione del DM 52/2015 (criteri e soglie)

Arch. Guglielmo Bilanzone



### Fase di verifica di assoggettabilità («screening», art. 6 comma 6 e art. 19 D.lgs. 152/06) - Linee Guida DM 52/2015

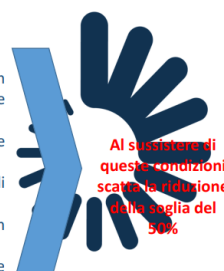
#### Il criterio «cumulo con altri progetti»: motivazioni

Un singolo progetto deve essere considerato anche in riferimento ad altri progetti localizzati nel medesimo contesto ambientale e territoriale al fine di evitare:

- l’espediente del c.d. «salami slicing» ovvero la frammentazione artificiosa di un progetto, di fatto riconducibile ad un progetto unitario, eludendo l’assoggettamento obbligatorio a procedura di verifica attraverso una riduzione «ad hoc» della soglia stabilita nell’allegato IV alla parte seconda del decreto legislativo n.152/2006
- che la valutazione dei potenziali impatti ambientali sia limitata al singolo intervento senza tenere conto dei possibili impatti ambientali derivanti dall’interazione con altri progetti localizzati nel medesimo contesto ambientale e territoriale



- Si applica:
- a progetti della stessa categoria;
  - che ricadono in un ambito territoriale entro il quale non possono essere esclusi impatti cumulati sulle diverse componenti ambientali;
  - le cui dimensioni sommate vanno oltre le soglie dimensionali definite per quella categoria progettuale.
- L’ambito territoriale è definito dalle autorità regionali competenti. In assenza l’ambito territoriale è definito da:
- una fascia di un chilometro per le opere lineari (500 m dall’asse del tracciato);
  - una fascia di un chilometro per le opere areali (a partire dal perimetro esterno dell’area occupata dal progetto proposto).



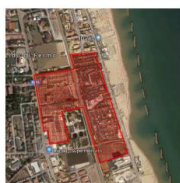
#### N.B.

- 1) Le autorità competenti provvedono a rendere disponibili ai soggetti proponenti le informazioni sui progetti autorizzati;
- 2) Non si applica se l’intervento rientra in piani che hanno fatto la VAS e se l’assoggettabilità è integrata nella VAS ai sensi dell’art 10 del D.lgs 152/06

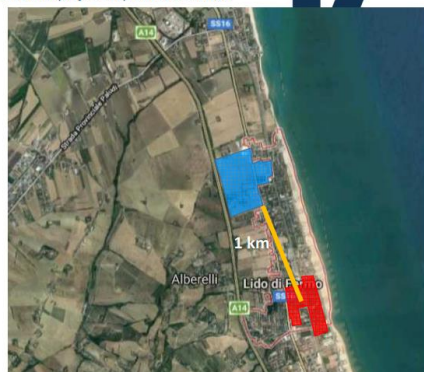
### Fase di verifica di assoggettabilità («screening», art. 6 comma 6 e art. 19 D.lgs. 152/06) - Linee Guida DM 52/2015

#### Esempio di applicazione del criterio «cumulo con altri progetti»

Allegato IV, punto 8, lettera q: Terreni da campeggio e caravanning a carattere permanente con capacità superiore a 300 posti roulotte caravan o di superficie superiore a 5 ettari



- Campeggio esistente
- Nuovo campeggio



### Fase di verifica di assoggettabilità («screening», art. 6 comma 6 e art. 19 D.lgs. 152/06) - Linee Guida DM 52/2015

#### Il criterio «cumulo con altri progetti»: casi di esclusione

- Progetti la cui realizzazione sia prevista da un piano o programma già sottoposto alla procedura di VAS ed approvato, nel caso in cui nel piano o programma sia stata già definita e valutata la localizzazione dei progetti oppure siano stati individuati specifici criteri e condizioni per l’approvazione, l’autorizzazione e la realizzazione degli stessi
- i progetti per i quali la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA è integrata nella procedura di valutazione ambientale strategica, ai sensi dell’art. 10, comma 4 del medesimo decreto.

La VAS dovrebbe essere il contesto procedurale più adeguato per una completa analisi e valutazione degli effetti cumulativi indotti dalla realizzazione di opere e interventi su un determinato territorio.

A parere del sottoscritto, se l’intero INTERPORTO: Quadrante Europa deve essere sottoposto a VAS, il fatto che poi, nella realtà, i programmi di sviluppo del CONSORZIO ZAI siano realizzati per stralci – al solo fine di evitare la VAS e di evitare anche di quantificare gli “effetti cumulativi” tra più progetti – questo deve essere evidenziato e valutato?

Essendo un INTERPORTO, le aree del Consorzio ZAI dovrebbero essere sottoposte a VAS e VIA “Nazionale” e non sottoposte a VAS Regionale utilizzando la tecnica del “SALAMI SLICING”, al solo fine di suddividere le progettualità sottosoglia... per cercare di eludere una Procedura di VAS per evitare di realizzare opere compensative Ambientali?



Ovviamente le opinioni del sottoscritto non hanno alcuna valore, ma visto che **contro la Mancanza di VAS del PUA NORD dell'Interporto: "Quadrante Europa" del Consorzio ZAI... il Comune di Sommacampagna aveva proposto un RICORSO al TAR VENETO...** (*qui sotto*) si riportano una serie di documenti e di atti che meriterebbero una **adeguata lettura** da parte di chi sta predisponendo la Variante Generale al PAT del Comune di Verona.

**Allegato 01** - Comunicazione della Regione Veneto del 18 Agosto 2015 dell'**Avvio della Verifica di Assoggettabilità** relativa alla Variante n° 1 al Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa. Area Nord. Richiesta Parere.

**Allegato 02** - Documento del Servizio Edilizia Privata dell'8 Settembre 2015 - **Verifica di Assoggettabilità a VAS** della Variante n° 1 al Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa. Area Nord. **Relazione Tecnica**.

**Allegato 03** - Delibera della Giunta Comunale n° 147 del 10 Settembre 2015 ad oggetto: **Verifica di Assoggettabilità a VAS** della Variante n° 1 al Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa. Area Nord. **Parere**.

**Allegato 04** - Comunicazione del Comune di Sommacampagna del 15 Settembre 2015 ad oggetto: **Verifica di Assoggettabilità a VAS** della Variante n° 1 al Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa. Area Nord. Ente Proponente Consorzio ZAI - **Trasmissione Parere ai sensi del D.Lgs. 152/06**.

**Allegato 05** - Commissione Regionale VAS – **Parere motivato n° 161 del 25 Novembre 2015** – Comune di Verona. Variante n° 1 al Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa. Area Nord. Verifica di Assoggettabilità.

**Allegato 06** - Delibera di Giunta Comunale n° 10 del 16 Gennaio 2016 avente ad oggetto: "Indirizzo in merito a **proposizione RICORSO al TAR VENETO** avverso Parere n. 161 del 25/11/2015 della Commissione Regionale per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativo a Variante del Comune di Verona n. 1 al **Piano Urbanistico Attuativo del QUADRANTE EUROPA AREA NORD**".

**Allegato 07** - Comunicazione del Comune di Sommacampagna del 18 Gennaio 2016 inviata alla Regione Veneto avente ad oggetto: "**Richiesta Accesso Atti relativamente al parere motivato VAS n° 161 del 25.11.2015**".

**Allegato 08** - **Copia del Ricorso al TAR del Veneto** depositato il 5 Febbraio 2016 contro la Regione Veneto e nei confronti del Consorzio ZAI **per l'annullamento del parere della Commissione VAS n° 161 del 25.11.2015**.

**Allegato 09** - Comunicazione del Comune di Sommacampagna del 31 Marzo 2016 inviata alla Regione Veneto avente ad oggetto: "**Richiesta Accesso Atti relativamente al parere motivato VAS n° 161 del 25.11.2015**".

**Allegato 10** - Comunicazione della Regione Veneto del 7 Aprile 2016 ad oggetto: Variante n° 1 al Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa. Area Nord. Verifica di Assoggettabilità. **Risposta Accesso agli Atti**.

**Allegato 11** - **Copia dei Motivi Aggiunti per il Ricorso al TAR Veneto** datato 12 Luglio 2016 contro la Regione Veneto e nei confronti del Consorzio ZAI per l'annullamento del parere della Commissione VAS n° 161 del 25.11.2015.

Sei mesi dopo la Delibera di Giunta n° 10 del 16.01.2016 **l'Assessore "Proponente" di quella Delibera** - casualmente - **veniva nominato Consigliere del Consiglio di Indirizzo del Consorzio ZAI** che gestisce l'INTERPORTO Quadrante Europa e - sempre casualmente - **da dopo quella nomina... l'iter del RICORSO al TAR ebbe da "cristallizzarsi" e "congelarsi"**.

Da dopo la **nomina dell'Assessore di Sommacampagna a Consigliere del Consorzio ZAI** - casualmente – **pochi giorni prima delle elezioni del 2019** il Comune di Sommacampagna **ebbe da decidere che quel RICORSO al TAR dovesse essere ritirato** e che quindi **in accordo con il Consorzio ZAI**, venne stipulato e sottoscritto un "**ATTO TRANSATTIVO**".

**Allegato 12** - Comunicazione dello Studio Legale del 15 Aprile 2019 con allegato **Parere sulla legittimità della decisione del Comune di Sommacampagna di approvare l'Atto di transazione concordato con il Consorzio ZAI**.

**Allegato 13** - **Deliberazione di Giunta Comunale n° 65 del 16 Aprile 2019** ad oggetto: **TRANSAZIONE per la definizione concordata del contenzioso** al Tribunale Amministrativo Regionale del Veneto RG. 156/2016 per l'ANNULLAMENTO del Parere Motivato n. 161 del 25.11.2015 con il quale la Commissione Regionale per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha stabilito di **NON ASSOGGETTARE alla procedura di VAS la Variante n. 1** al Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa Area Nord in Comune di Verona. **Approvazione Schema di Atto TRANSATTIVO**.

**Allegato 14** - **Copia dell'originale dell'Atto Transattivo** sottoscritto in data 20 Maggio 2019 tra il Sindaco del Comune di Sommacampagna e il Vice Presidente del Consorzio ZAI.

Che il **RICORSO al TAR** contro la **mancanza di VAS del PUA NORD del Quadrante Europa** fosse stato **ben motivato** basta prendere visione del **RICORSO** e dei **MOTIVI AGGIUNTI** come predisposti dal Comune di Sommacampagna e che il **PUA NORD dell'INTERPORTO Quadrante Europa dovesse essere sottoposto a VAS**, questo è certificato anche nei contenuti dell'**ATTO TRANSATTIVO** - sottoscritto tra il Comune di Sommacampagna ed il Consorzio ZAI - perché **dalla lettura dell'ATTO TRANSATTIVO... si comprende il perché il Consorzio ZAI "ha accettato" quell'ATTO TRANSATTIVO...** a quanto pare... **al solo fine e al solo scopo di cercare di evitare di dover realizzare consistenti opere di mitigazioni ambientali** e questo evidenzia anche il perché... **il Consorzio ZAI... aveva il timore di perdere il RICORSO al TAR?**

Senza – per ora – entrare nel merito del **RICORSO al TAR del Veneto**, riportiamo alcuni estratti della [Relazione Tecnica](#) come questa era stata predisposta dal **Responsabile dell'Ufficio Urbanistica** del Comune di Sommacampagna.

Il Centro Intermodale denominato del Quadrante Europa, posto sul confine est del territorio comunale, **a poche centinaia di metri dall'abitato di Caselle che consta circa 5.000 residenti**, preesistente all'entrata in vigore del D.Lgs 152/06, **non risulta essere mai stato assoggettato a verifiche ambientali riferibili alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)**, al fine di accertare gli effetti – ricadute che l'attuale consistenza edilizia produttiva e le attuali funzioni urbanistiche ivi svolte, di rango sovra comunale - regionale, **hanno sul territorio circostante.**

Il **Piano Urbanistico Attuativo (P.U.A.)**, adottato dal Comune di Verona con delibera della Giunta Comunale n. 33 del 17.02.2011 ed approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 41 del 30.06.2011, **non è stato sottoposto a VAS in quanto**, come precisato alla pag. 7 - 3° comma - del Rapporto Preliminare Ambientale (RPA), non prevedeva un'espansione urbanistica, ma una mera riorganizzazione infrastrutturale, **recependo di fatto le indicazioni della Variante n. 2 al Piano di Area del Quadrante Europa (assoggettata invece a VAS)** e rientrando pertanto nella tipologia di esenzione di cui all'art. 5 comma 8 del D.L. 70/2011, convertito in L. 106 del 12.07.2011;

Il P.U.A. così approvato è stato quindi recepito nel Piano degli Interventi: viene dichiarato nel Rapporto Ambientale Preliminare (pag. 7 – 5° comma) che nessuno degli interventi previsti è stato posto in essere.

Il **Consorzio ZAI**, quale proponente della Variante al Piano Attuativo, ha quindi interpellato, prima di avviare la progettazione esecutiva delle opere previste e la realizzazione degli interventi indicati, **la competente Commissione Ministeriale di verifica dell'impatto ambientale** che, con parere n. 1281 del 28.06.2013 (così si legge a pag. 7 comma 4° del Rapporto Preliminare Ambientale - RPA) **ha ritenuto possibile procedere, in alternativa alla sola procedura di VIA da svolgere unitariamente per tutte le opere previste dal piano, la procedura di VIA per ogni singola opera, previsto assoggettamento a VAS dell'intero piano.**

Va precisato che ai sensi dell'allegato IV° al D.Lgs. 152/06 **sono comunque soggetti a verifica di assoggettabilità i progetti di infrastrutture (punto 7) quali interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali** (lett. e) e che ai sensi dell'Allegato I° del medesimo decreto, **al fine di tale verifica va tenuto conto sia delle caratteristiche del piano o del programma** (in ragione dell'ubicazione, natura, dimensioni e condizioni operative) **che dell'entità ed estensione degli impatti provocati** (area geografica e popolazione potenzialmente interessata).

Dopo questi estratti ora evidenziamo alcuni estratti del [RICORSO al TAR](#) presentato contro il PUA Nord dell'Interporto.

Considerato **l'impatto territoriale dell'intervento e la sua ampiezza**, il Comune ricorrente ritiene che **il proprio territorio, ed in particolare l'abitato di Caselle, riceverà una gravissima compromissione** dalla realizzazione del Piano particolareggiato.

Il Comune ricorrente non intende, in questa sede, contestare la realizzazione del piano, ma **evidenziare che un simile impatto sul territorio avrebbe dovuto essere preceduto da una Valutazione Ambientale Strategica per determinare non solo gli effetti sul territorio ma anche le misure compensative e/o riparative da attuare.**

Omississ...

Il Comune, ritenendo che la realizzazione del piano attuativo **avesse grande incidenza sull'abitato di Caselle, ha chiesto di sottoporre a VAS o eventualmente a VIA complessiva l'intero piano urbanistico** anche al fine di **valutare l'incidenza sul proprio territorio** e le eventuali **mitigazioni e le compensazioni.**

Omississ...

**Al fine di difendere il proprio territorio** al Comune di Sommacampagna non resta che rivolgersi al Giudice Amministrativo per chiedere l'annullamento dei provvedimenti impugnati per i seguenti motivi...

Omississ...

Nella fattispecie, dunque, è stata la stessa Regione ad individuare il Comune di Sommacampagna come **soggetto interessato per l'evidente impatto che il progetto avrà sul suo territorio.**

Infatti, sul piano sostanziale, si osserva che sul Comune ricorrente, ed in particolare **sulla frazione di Caselle, ricadrà un impatto che può rovinare la vita degli abitanti a causa delle ricadute ambientali** in relazione a tutte le matrici (rumore, traffico, polveri, ecc).

**Tali ricadute non sono state prese in considerazione dalla Commissione Regionale** che ha escluso la sottoposizione a VAS e quindi anche la possibilità di **esaminare sia l'impatto provocato sia le relative mitigazioni**, o anche le **eventuali incompatibilità delle previsioni con la situazione antropica attuale.**

Omississ...

Sul piano sostanziale, **la mancata sottoposizione alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica appare assai grave** e rischia di compromettere la possibilità per il Comune di Sommacampagna di **ottenere una seria valutazione degli impatti sul territorio e sulle mitigazioni da apportare.**

Omississ...

Con il provvedimento impugnato, la Commissione Regionale per la VAS ha escluso che la variante PUA "Quadrante Europa – Nord" debba essere assoggettato alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

La motivazione del provvedimento non è di facile interpretazione **innanzitutto perché è carente ed in secondo luogo perché l'intero procedimento si basa sull'errata interpretazione ed applicazione della normativa nazionale e regionale in materia.**

Omississ...

Su tali basi, quindi, la Regione Veneto ha ritenuto di sottoporre il progetto del Consorzio ZAI a verifica di assoggettabilità **con riguardo alle sole modifiche introdotte con la variante del 2015.**

Tale scelta è tuttavia illegittima poiché fondato su una assoluta carenza dei presupposti e sull'evidente travisamento dei fatti. In primo luogo, va infatti evidenziato che il progetto in esame non è mai stato sottoposto oggetto di Valutazione Ambientale Strategica.

Come si evidenzia nello stesso parere impugnato, il PUA "Quadrante Europa – Nord" non è stato sottoposto a VAS "in quanto non prevedeva una espansione urbanistica, ma una mera riorganizzazione infrastrutturale, recependo di fatto le indicazioni della Variante n. 2 al PAQE e rientrando pertanto nella tipologia di esenzione di cui all'art. 5, comma 8 del D.L. 79/2011, convertito in L. 106 del 12.07.2011".

La circostanza non corrisponde al vero.

L'esenzione della procedura di VAS introdotta dal D.L. 79/2011 riguarda infatti unicamente gli strumenti attuativi di piani che sono già stati oggetto di Valutazione Ambientale Strategica nei piani urbanistici sovraordinati.

Tuttavia, incredibilmente, né la pianificazione generale Regionale né quella comunale hanno mai valutato, dal punto di vista ambientale, l'impatto dell'urbanizzazione dell'area del Quadrante Europa.

Omississ...

Come risulta dal parere istruttorio allegato alla deliberazione n. 33/2011 di adozione del Piano Urbanistico Attuativo, il carico urbanistico dell'intervento è stato aumentato prevedendo 1.588.430 mq. di aree produttive, 58.133 mq. di aree direzionali e 563.293 mq. di terminal intermodali per un totale di aree edificabili pari a 2.254.992 mq. e, considerando anche le aree a servizi, per complessivi 2.675.645 mq.

Si tratta di un aumento dell'intervento quasi doppio rispetto a quanto previsto dal PAT del Comune di Verona.

Lo si ripete, il tutto senza che il progetto sia mai stato sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Non è quindi una casualità che la competente commissione ministeriale di verifica dell'impatto, con parere n. 1281 del 28.06.2013, abbia ritenuto che l'attuazione del PUA potesse avvenire in due modalità: attraverso la sola procedura di VIA unitaria per tutte le opere previste nel piano o, in alternativa, la procedura di VIA per ogni singola opera, previo assoggettamento a VAS dell'intero Piano.

Riassumendo, il progetto in esame non è mai stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica né all'interno degli strumenti urbanistici sovraordinati né direttamente con l'approvazione del PUA del Comune di Verona nella sua prima stesura.

Ebbene, nonostante tutto ciò, la Regione Veneto ha sottoposto l'odierno progetto di Variante alla sola procedura di verifica di assoggettabilità sull'erroneo presupposto che si tratti di una modifica minore ad un piano già sottoposto a VAS.

Omississ...

E' quindi chiaro che se gli effetti detrattori dell'ambiente non sono mai stati valutati, non esiste alcuna possibilità di limitare la valutazione ambientale ai soli elementi introdotti dalla variante poiché in tal modo si sottrae il progetto ad una valutazione ambientale che non è mai avvenuta.

Omississ...

Si tratta quindi di una variante che aumenta il carico urbanistico con un conseguente ulteriore impatto ambientale sulla zona.

Inoltre, tra le modifiche più rilevanti vi è senza dubbio la creazione, nell'area più a nord ovest del PUA, di un nuovo collegamento (rotatoria) su Via Cason.

L'opera introduce di fatto una via di uscita/entrata al complesso produttivo la cui incidenza ambientale è un elemento del tutto nuovo che ricadrà in gran parte sul territorio del Comune di Sommacampagna – frazione di Caselle – che dista poche centinaia di metri.

Si tratta di importanti modifiche che avrebbero dovuto indurre la Regione Veneto ad assoggettare il progetto di variante a procedura di VAS ordinaria o a quantomeno ad una verifica positiva di assoggettamento a VAS.

Omississ...

Il rapporto ambientale preliminare elaborato dal proponente omette infatti di considerare numerosi aspetti che introducono un gravissimo impatto ambientale a danno del Comune di Sommacampagna e dei suoi cittadini ed in particolare per la frazione di Caselle.

Di quanto riportato nel testo degli estratti del RICORSO al TAR presentato contro il PUA Nord dell'Interporto e anche per quello riportato nei MOTIVI AGGIUNTI parrebbe essere evidente che – come Cittadino residente a Caselle – possa avere titolo di dover presentare questa OSSERVAZIONE e questo CONTRIBUTO CONOSCITIVO a tutela della mia salute e qualità di vita in generale e di quella dei miei Concittadini che vivono sottoposti a sommatorie di impatti ambientali.

Che quanto proposto nel Riscorso al TAR - contro il PUA Nord dell'INTERPORTO: Quadrante Europa - abbia da essere valutato e riesaminato... che giustifica e che conferma quanto riportato nei Ricorsi al TAR – tutto questo – è anche confermato leggendo degli estratti dell'ATTO TRANSATTIVO che hanno portato il Comune di Sommacampagna a rinunciare al RICORSO al TAR contro il Consorzio ZAI, nel quale periodo (bisogna ricordarlo) l'Assessore del Comune di Sommacampagna era anche – "contemporaneamente" – un Consigliere del Consiglio di Indirizzo del Consorzio ZAI.

E se il Consorzio ZAI non avendo sottoposto a VAS... il PUA NORD dell'INTERPORTO Quadrante Europa - aveva il timore di perdere il RICORSO al TAR e quindi di dovere realizzare "consistenti opere di mitigazione ambientali" questo è... e parrebbe essere certificato da quello che risulta dalla lettura di alcuni estratti dell'ATTO TRANSATTIVO sotto riportati.

a) il Comune di Sommacampagna (che da molto tempo lamenta l'impatto sulla viabilità del proprio territorio - ed in particolare dell'abitato di Caselle - del vicino Interporto del Quadrante Europa di Verona, alla cui gestione e promozione è preposto il Consorzio ZAI) con ricorso al TAR Veneto n. 156/2016, ha impugnato la DGR n. 161/2015 del 25.11.2015, con cui la Regione Veneto, nell'ambito della procedura di approvazione della Variante n. 1 al PUA Nord del Quadrante Europa, ha espresso il parere di competenza nel senso della non assoggettabilità a VAS di detto piano;

b) con successivi motivi aggiunti al ricorso al TAR Veneto n. 156/2016, il Comune ha impugnato anche la deliberazione n. 82/2016, con cui la giunta comunale di Verona ha approvato il PUC dell'AIU n. 8 (strumento attuativo del menzionato PUA Nord) presentato dal Consorzio ZAI;

c) attualmente il procedimento n. 156/2016 pende dinanzi al TAR Veneto in attesa della fissazione dell'udienza di trattazione del ricorso e dei motivi aggiunti;

d) l'oggetto del ricorso e dei motivi aggiunti ha riguardato soprattutto l'impatto sul territorio del Comune di Sommacampagna (ed in particolare sull'abitato di Caselle) della variante n. 1 al PUA Nord del Quadrante Europa e più in generale dello stesso PUA Nord, sicché con detto ricorso, ritenendo di subire una gravissima compromissione dalla realizzazione della Variante n. 1 al PUA Nord e dalla attuazione del PUC, a causa della carenza di servizi e viabilità, il Comune ha chiesto l'annullamento del parere regionale di non assoggettabilità a VAS della citata Variante n. 1, proprio perché venga effettuata la Valutazione Ambientale Strategica per determinare non solo gli effetti sul territorio ma anche le misure compensative e/o riparative da attuare;

e) in pendenza di detto procedimento sono state avviate tra le parti trattative per una composizione bonaria della vertenza, anche in relazione ai tempi di realizzazione della rotatoria tra via \_\_\_\_ e via \_\_\_\_, prevista dalla citata Variante n. 1: ciò in considerazione dell'alea della controversia e in particolare del fatto che, in caso di esito vittorioso del ricorso da parte del Comune, la Regione Veneto potrebbe pronunciarsi nel senso della assoggettabilità della Variante n. 1 al PUA NORD alla Valutazione Ambientale Strategica e che la Commissione VAS potrebbe imporre al Consorzio ZAI di realizzare opere (anche consistenti) di mitigazione dell'impatto ambientale; ritenuta, in relazione a quanto sopra, la congruità di un esborso non superiore all'importo di Euro 500.000,00, con lettera

Omississ...

j) il Consorzio ZAI (sentito il proprio legale), valutati i tempi, i rischi ed i costi sia del procedimento pendente dinanzi al TAR Veneto sia del prevedibile appello che la parte soccombente proporrebbe dinanzi al Consiglio di Stato; valutati altresì gli effetti negativi che (in denegata ipotesi) l'annullamento degli atti impugnati produrrebbe sull'attività istituzionale dell'ente, ritardando l'ulteriore programmazione, attuazione e sviluppo del Quadrante Europa e delle aree di completamento; valutati i possibili oneri connessi all'esecuzione di eventuali opere di mitigazione ambientale; ritenuta, in relazione a quanto sopra, la congruità di un esborso non superiore all'importo di Euro 500.000,00, con lettera 2 prot. n. 3231/18 del 19.12.2018 (senza riconoscimento alcuno e con spirito meramente transattivo), ha espresso al Comune la propria disponibilità a sottoscrivere un accordo, prot. n. 3231/18 del 19.12.2018 (senza riconoscimento alcuno e con spirito meramente transattivo), ha espresso al Comune la propria disponibilità a sottoscrivere un accordo, in forza del quale concorrere alle spese di realizzazione dell'opera viaria e/o di opere di mitigazioni nel limite economico sopra indicato, a fronte della rinuncia del Comune al ricorso al TAR Veneto n. 156/2016 e ai motivi aggiunti nonché a fronte di una dichiarazione con cui il Comune confermi che, con la percezione di detto contributo, sarà definitivamente e transattivamente soddisfatta ogni pretesa verso il Consorzio ZAI per interventi diretti a mitigare l'impatto dell'interporto del Quadrante Europa sulla viabilità comunale ovvero per opere compensative e mitigative e con cui il Comune assuma l'impegno meglio specificato nel successivo art. 5 della presente transazione;

k) il Comune (sentito il proprio legale), considerato che Caselle è attraversata da veicoli pesanti provenienti da o diretti al Quadrante Europa; considerato altresì che la Variante di Via dell'Artigianato consentirà di alleggerire il traffico di Caselle; ritenuto che la partecipazione del Consorzio ZAI, nella misura massima sopra indicata, è congrua ed adeguata a compensare il Comune per i disagi alla viabilità che il Comune ritiene essere stati sino ad oggi provocati dal Quadrante Europa e valutato che detto contributo può coprire anche i costi di realizzazione di una "fascia boscata" che potenzi e completi quella già prevista nel progetto "terza corsia" della A 22, a tutela dell'abitato di Caselle, con lettera prot. n. del .... ha espresso la propria disponibilità a sottoscrivere l'accordo transattivo, nei termini più oltre indicati;

Omississ...

## 2) Impegni del Consorzio ZAI

Il Consorzio ZAI, come sopra rappresentato, si impegna a versare al Comune di Sommacampagna che, come sopra rappresentato, accetta l'importo di Euro 500.000,00 (cinquecentomila/00), a titolo di concorso sui costi della "Variante di via dell'Artigianato" (come da progetto acquisito agli atti del Consorzio ZAI con prot. n..... del .....), opera pubblica che alleggerirà il traffico dell'abitato di Caselle di Sommacampagna, e altresì a titolo di concorso sul costo di realizzazione di interventi mitigazione ritenuti opportuni dal Comune, nonché a saldo e stralcio di ogni pretesa del Comune dedotta e/o deducibile in relazione al ricorso al TAR Veneto (con motivi aggiunti) n. 156/2016 ed in relazione alla già intervenuta approvazione di strumenti urbanistici relativi al Quadrante Europa di Verona e quindi più in generale in relazione all'impatto dell'Interporto del Quadrante Europa sul territorio del Comune di Sommacampagna.

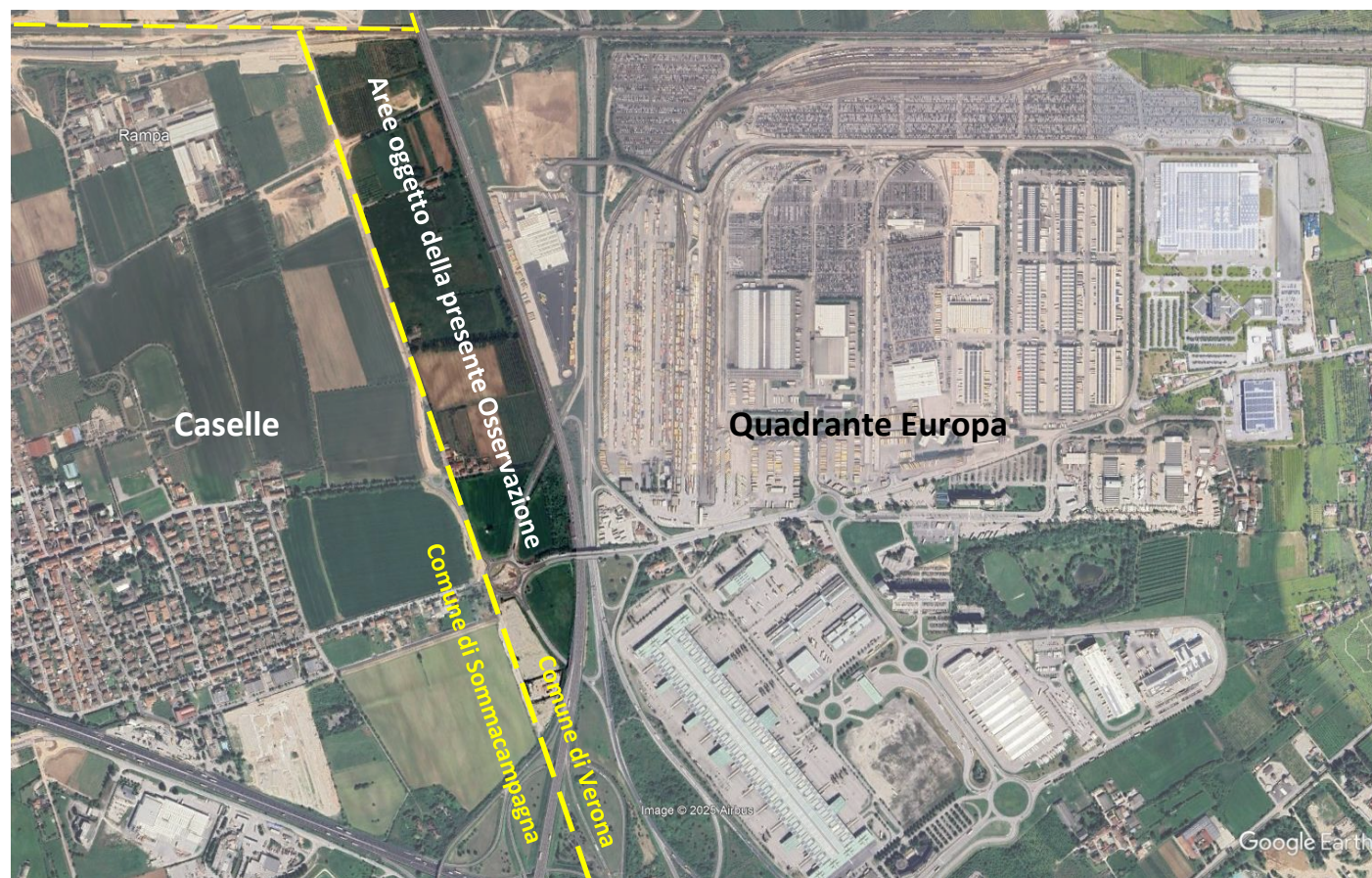
Omississ...

## 5) Dichiarazione del Comune di Sommacampagna

Il Comune di Sommacampagna dichiara che, con la percezione dell'intero contributo nella misura sopra indicata, sarà definitivamente e transattivamente soddisfatta ogni pretesa avanzata dal Comune stesso nei confronti del Consorzio ZAI comunque connessa con il citato ricorso al TAR Veneto n. 156/2016 e con i relativi motivi aggiunti, nonché per interventi diretti a mitigare l'impatto dell'Interporto sulla viabilità comunale ovvero per opere compensative e mitigative in relazione alla già

intervenuta approvazione di strumenti urbanistici relativi alle aree incluse nel PUA Nord del Quadrante Europa; inoltre, per l'ipotesi di impugnazione di nuovi strumenti concernenti dette aree (e segnatamente i futuri PUC nonché le future varianti non essenziali al PUA Nord) il Comune dichiara di rinunciare transattivamente, come in effetti rinuncia a censurare detti strumenti per illegittimità derivata dai vizi denunciati con il ricorso n. 156/2016 e con i relativi motivi aggiunti, e più in generale per illegittimità derivata dagli atti ivi impugnati e dai piani approvati sulla base di detti atti; ai fini della presente transazione, per varianti essenziali al PUA Nord (escluse dalla rinuncia di cui sopra) si intendono soltanto le varianti che comportino nuovi e rilevanti impatti ambientali e viabilistici per il territorio del Comune di Sommacampagna;

Se dobbiamo ora fare una estrema sintesi di quanto estratto dal RICORSO al TAR, dai MOTIVI AGGIUNTI e dall'ATTO TRANSATTIVO... possiamo evidenziare che a fronte di un esborso da parte del Consorzio ZAI di 500.000 euro (come contributo per una nuova viabilità che serve al Consorzio ZAI), il Consorzio ZAI ha risparmiato milioni di euro in opere compensative e mitigative che avrebbero dovuto servire a migliorare la qualità della vita della popolazione di Caselle?



A conclusione di questa 1^ PARTE e soprattutto a sostegno delle considerazioni sin qui espresse... che il PUA NORD dell'INTERPORTO Quadrante Europa – ma anche tutte le aree appartenenti e inserite in questo comparto urbanistico (che come è noto è gestito dal Consorzio ZAI) – avesse l'OBBLIGO di una Valutazione Ambientale Strategica, questo potrebbe essere confermato anche prendendo visione del contenuto di questi 2 paragrafi dell'ATTO TRANSATTIVO.

d) l'oggetto del ricorso e dei motivi aggiunti ha riguardato soprattutto l'impatto sul territorio del Comune di Sommacampagna (ed in particolare sull'abitato di Caselle) della variante n. 1 al PUA Nord del Quadrante Europa e più in generale dello stesso PUA Nord, sicché con detto ricorso, ritenendo di subire una gravissima compromissione dalla realizzazione della Variante n. 1 al PUA Nord e dalla attuazione del PUC, a causa della carenza di servizi e viabilità, il Comune ha chiesto l'annullamento del parere regionale di non assoggettabilità a VAS della citata Variante n. 1, proprio perché venga effettuata la Valutazione Ambientale Strategica per determinare non solo gli effetti sul territorio ma anche le misure compensative e/o riparative da attuare;

e) in pendenza di detto procedimento sono state avviate tra le parti trattative per una composizione bonaria della vertenza, anche in relazione ai tempi di realizzazione della rotatoria tra via \_ e via \_, prevista dalla citata Variante n. 1: ciò in considerazione dell'alea della controversia e in particolare del fatto che, in caso di esito vittorioso del ricorso da parte del Comune, la Regione Veneto potrebbe pronunciarsi nel senso della assoggettabilità della Variante n. 1 al PUA NORD alla Valutazione Ambientale Strategica e che la Commissione VAS potrebbe imporre al Consorzio ZAI di realizzare opere (anche consistenti) di mitigazione dell'impatto ambientale; ritenuta, in relazione a quanto sopra, la congruità di un esborso non superiore all'importo di Euro 500.000,00...

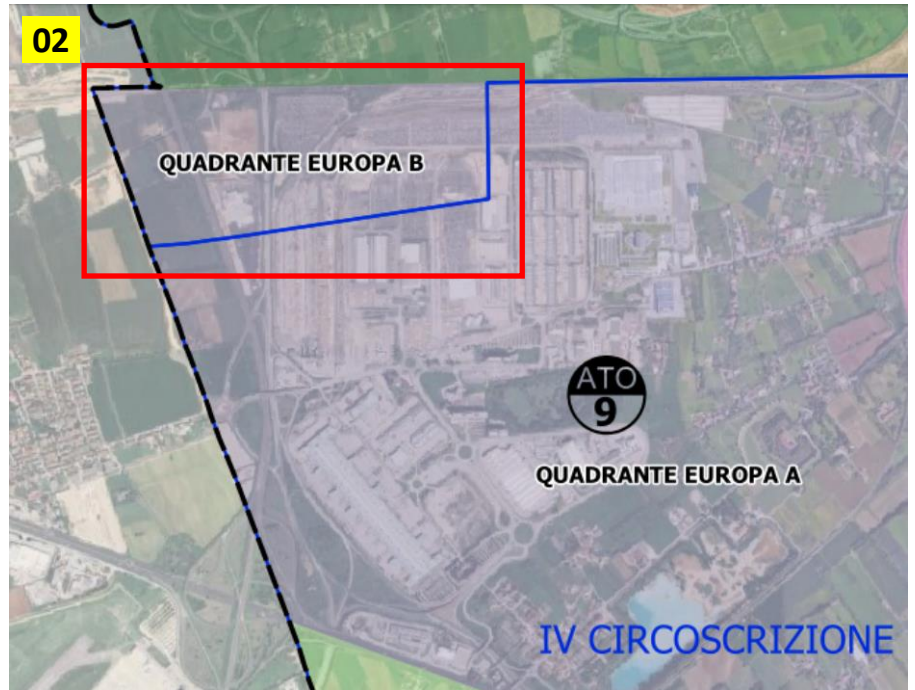
Essendo evidente che il sottoscritto condivide totalmente tutti i contenuti e le affermazioni riportate nel RICORSO al TAR e nei MOTIVI AGGIUNTI, che tutto questo abbia da corrispondere alla verità dei fatti e che quindi è accertato che l'intero Interporto Quadrante Europa abbia violato le Direttive VIA e VAS – e anche se appare strano - la veridicità di queste affermazioni del Comune di Sommacampagna (contenute nel Ricorso al TAR) sono confermate anche nell'ATTO TRANSATTIVO, in quanto è proprio questo atto... che conferma che vi è stata una violazione delle Direttive VIA – VAS.

**2^ PARTE "OSSERVAZIONI" e "PROPOSTE COLLABORATIVE" alla "VARIANTE al PAT" del Comune di Verona**

Ritenendo di aver **BEN MOTIVATO** il perché vengono presentate queste **OSSERVAZIONI** e **PROPOSTE COLLABORATIVE** al **NUOVO PAT** di Verona – che sono relative ad un... **ambito "ben definito" dell'Interporto: Quadrante Europa** – ora andiamo ad **esaminare tutta la documentazione** della **VARIANTE al PAT** del Comune di Verona... in particolare per quelle parti della Documentazione predisposta che possono avere **attinenza diretta e/o indiretta con le aree poste a OVEST dell'INTERPORTO** e che sono **ubicate a confine con il Comune di Sommacampagna** e quindi... **con Caselle**.


**01** Correggere la **TAV. 1 – FRAGILITA'** in quanto l'area qui indicata come Cava - da decenni - è una **EX DISCARICA di Rifiuti Solidi urbani - RSU** (la quale ex Discarica – ancora oggi – *sta inquinando le falde*) e quindi evidenziare su questa tavola che nell'area evidenziata nel cerchio rosso **c'è una DISCARICA** e **non una Cava** (che avrebbe dei problemi diversi).

**02** Correggere la **TAV. 2.a - Città dei Quartieri** in quanto il confine tra la Circoscrizione IV e la Circoscrizione III (a nord) appare essere errata al fine che **l'intera area dell'INTERPORTO Quadrante Europa** abbia da essere **ricompreso nella IV Circoscrizione** e **non diviso in QUADRANTE EUROPA "A" e "B"** (che sarebbe una suddivisione... ai più incomprensibile).



**03** In merito all'elaborato denominato: **TAV. 2.B1 – Atlante delle Progettualità e delle Iniziative emerse nel processo di ascolto**, verificare se anche per la **Scheda n° 17 Quadrante Europa – Comparto Q1** sia stata violata la **VIA** e/o la **VAS** e quindi agire di conseguenza... sia nelle modifiche da effettuare alla Documentazione grafica del PAT e... sia in merito alle modifiche da apportare alla normativa **al fine che le aree gestite da Consorzio ZAI siano sottoposte a VIA e VAS**.

Andrebbero poi **accertate le Responsabilità Consorzio ZAI** che - a quanto pare - **continuare ad utilizzare la metodologia del "SALAMI SLICING"** al solo fine di far sì... **che le sue progettualità non abbiano da essere sottoposte a VIA o VAS**.

<p><b>17</b> <b>03</b></p>	<p><b>QUADRANTE EUROPA - COMPARTO Q1</b></p> 	<p>Con DCC N. 11/2024 il Consiglio comunale ha ratificato l'accordo di programma tra Comune e Consorzio ZAI (soggetto attuatore e gestore) per il <b>completamento del Centro agroalimentare - Comparto Q1 e aree annesse</b>, compreso nel Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica approvato dalla Regione del Veneto con DGR n. 4322/1991, cui era seguita l'approvazione con DCC n. 16/2004 di uno specifico PP relativo ai 3 comparti (O, P, Q1) del Centro Agroalimentare, destinati a mercati e strutture connesse.</p> <p>La Variante 2 al PAQE, approvata con DGRV n. 3446/2006 disciplina l'ambito con l'art. 14 e l'allegato h), inquadrando il Comparto Q1 all'interno del più ampio <b>Comparto C1 dell'Interporto QE</b> e prescrivendo una destinazione urbanistica unificata ZTO D speciale - strutture per la <b>logistica</b>, ove sono ammesse attività logistico-distributive, produttive, artigianali, direzionali e commerciali all'ingrosso.</p>	<p>Consorzio ZAI Ente istituzionale territoriale</p> <p>Comune di Verona Pianificazione Urbanistica</p> <p>Consorzio ZAI</p> <p>Comune di Verona</p> <p>Progetto di: ufficio tecnico Consorzio ZAI Ing. Gianni Oltramari</p> 
--------------------------------	--	---	--

**04** Sempre in merito all'elaborato denominato: **TAV. 2.B1 – Atlante delle Progettualità e delle Iniziative emerse nel processo di ascolto**, prendendo come esempio la **Scheda 42 – Area Boscata in Via Romagna – Borgo Roma** inserire nel PAT una **NUOVA AREA BOSCATATA** da denominare **"Area Boscata Quadrante Europa - PUA NORD"** al fine che le aree a confine con il centro abitato di Caselle... **a partire dalla EX DISCARICA CANOVA**... abbiano da essere oggetto di... **una campagna nazionale Mosaico Verde, promossa da Azzeroco2 e Legambiente per la forestazione di aree verdi, il recupero degli ecosistemi terrestri e acquatici e la rigenerazione ambientale, con l'obiettivo di generare benefici**

**ambientali e sociali, contribuendo alla mitigazione delle emissioni climalteranti ed arricchire la biodiversità locale ha l'obiettivo di misurare l'impatto del verde nella zona, monitorando gli indicatori ambientali e bioindicatori.**

42 04	<b>AREA BOSCATI IN VIA ROMAGNA – BORGO ROMA</b> 	Intervento di messa a dimora di <b>1000 nuove piante</b> ( <i>Acerò campestre, olmo minore, carpino nero, farnia, melo selvatico</i> ) in un'area verde tra via Romagna, via Legnago e via Cesena, che il Comune ha messo a disposizione per la campagna nazionale <b>Mosaico Verde</b> , promossa da <b>AzzerCO2</b> e <b>Legambiente</b> per la forestazione di aree verdi, il recupero degli ecosistemi terrestri e acquatici e la rigenerazione ambientale, con l'obiettivo di generare benefici ambientali e sociali, contribuendo alla mitigazione delle emissioni climalteranti ed arricchire la biodiversità locale. Realizzata grazie al sostegno della catena di <b>Department store Coin</b> , l'iniziativa prevede anche la collaborazione con l'Università di Verona nell'ambito del progetto <b>èVRGreen</b> che ha l'obiettivo di misurare l'impatto del verde nella zona, monitorando gli indicatori ambientali e bioindicatori.	Comune di Verona Ambiente - Giardini Arredo urbano	
			Campagna Mosaico Verde	
			AzzerCO2	
			Legambiente	
			Coin Department Store Progetto èVRgreen	

Per realizzare una **“Area Boscata Quadrante Europa - PUA NORD”**, il cui intero costo e spesa dovrà essere sostenuto dal Consorzio ZAI - quale opera di mitigazione e di compensazione ambientale atta a tentare di far diminuire gli impatti ambientali creati dall'INTERPORTO Quadrante Europa, sarebbe d'obbligo da realizzare anche in accordo con il Comune di Sommacampagna visto che questi due comuni aderiscono al **PR FESR 2021-2027 – Sviluppo Urbano Sostenibile**.


57	<b>PR FESR 2021-2027 SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE</b> 	Nel quadro del ciclo di programmazione dei Fondi Europei di Sviluppo Regionale, la Regione ha predisposto il <b>PR Veneto FESR 2021-2027</b> , approvato dalla Commissione Europea con decisione di esecuzione C(2022) 8415 del 16.11.2022. Il programma si articola nei 5 Obiettivi Strategici definiti dal Reg. (UE) 2021/1060, per una dotazione complessiva di <b>oltre 1 miliardo di €</b> . Di questi <b>166 milioni</b> sono destinati allo <b>Sviluppo Urbano Sostenibile</b> [Reg. (UE) 2021/1058, Art. 11] e la città di Verona, in qualità di Autorità Urbana, ha costituito con altri 9 comuni della cintura una delle 11 Aree urbane del Veneto, beneficiando di <b>oltre 21 mln di €</b> destinati ad interventi di: riqualificazione ambientale e forestazione (Azione 2.7); realizzazione di ciclabili tra cui gli itinerari BP11 e BP12 del PUMS (Azione 2.08.01); recupero di alloggi ERP (Azione 4.03.01) e Hub co-housing (Azione 4.03.02 – vedi scheda n. 22); riqualificazione di spazi pubblici (Azione 5.1).	Comune di Verona  <p>RUP e progetti vari, a cura degli uffici tecnici LLPP dei Comuni di: Verona, Villafranca di Verona, San Giovanni Lupatoto, Bussolengo, Sona, Pescantina, San Martino Buon Albergo, Sommacampagna, San Pietro in Cariano, Castel D'Azzano</p>
----	--	--	--

**05** Ancora in merito all'elaborato denominato: **TAV. 2.B1 – Atlante delle Progettualità e delle Iniziative emerse nel processo di ascolto**, oltre a ricordare che anche per la **MARANGONA** andrebbero ancora accertate le responsabilità **Consorzio ZAI** che – a quanto pare – continuare ad utilizzare la metodologia del “SALAMI SLICING” al solo fine di far sì che le sue progettualità non abbiano da essere sottoposte a VIA o VAS si ritiene sia da modificare ed implementare la proposta presentata **Comitato Verona Sud** al fine che la **rete ciclabile con percorsi ombreggiati sia estesa anche all'abitato di Caselle** in modo che questo paese da 5.000 abitanti sia connesso con Santa Lucia e Golosine.


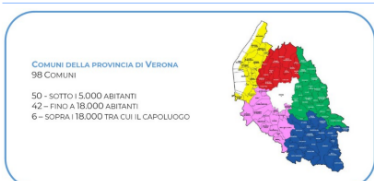

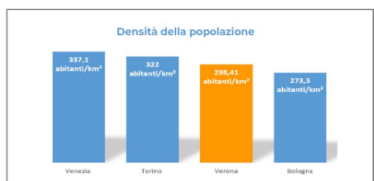
Nr.	PROPOSTA	DESCRIZIONE (da sito / call fermenti)	PROMOTORE/PARTNER
	<a href="#">CLICK sul logo per il link al progetto</a>		<a href="#">CLICK sul logo per il link al sito web o ai canali social</a>
08b* 05	<b>MARANGONA</b> 	PARTECIPAZIONE AL PROGETTO DELLA MARANGONA - «Contributo per la <b>Marangona</b> : A) Spostare la <b>fascia verde lungo la ferrovia</b> in modo da tenere il verde in prossimità dei quartieri e al prolungamento della ciclabile (fascia boschiva lungo la linea Verona-Mantova, quale luogo di ristoro, bosco mitigatore di calore e di inquinamento e collegamento ciclo-pedonale). B) Progettare internamente all'area <b>percorsi ciclopedonali</b> con circuiti interni ombreggiati e a collegamento dei Forti Azzano, Gisella e il Parco del QE. C) Collegamento <b>ciclabile</b> tra <b>Forte Azzano e Forte Lugagnano - Forte Chievo</b> per favorire la connessione con San Massimo».	Comitato di <b>Verona Sud</b> 

Anche in questo caso si evidenziano **le responsabilità del Consorzio ZAI** che **non ha ancora creato all'interno del suo ambito una rete ciclopedonale** che sia **non solo a servizio dell'INTERPORTO Quadrante Europa**, ma che sia anche **elemento di connessione e di unione con i centri abitati che sono presenti sul perimetro dell'Interporto**, compreso collegamenti con Lugagnano, Caselle di Sommacampagna, Madonna di Dossobuono, Santa Lucia, Golosine, Bordo Milano e San Massimo, al fine anche di favorire chi abita nell'intorno ad andare a lavorare in Bici nel Quadrante Europa (*oggi attività ciclopedonale impossibile e pericolosa a causa della mancanza di percorsi e della presenza dei TIR*).










**06** Ancora in merito all'elaborato denominato: **TAV. 2.B1 – Atlante delle Progettualità e delle Iniziative emerse nel processo di ascolto**, va ricordato che **quasi tutta l'area dell'INTERPORTO Quadrante Europa è tutta pavimentata** e le pochissime aiuole presenti **sono prive di alberature** e quindi si chiede che per **tutte le aree gestite dal Consorzio ZAI siano realizzate opere di mitigazione** che abbiano l'obiettivo di **creare una Riforestazione Urbana** e quindi realizzare un progetto che possa essere – ad esempio – denominato **“Alberiamo l'Interporto: Quadrante Europa”**.

23*	<b>ALBERIAMO LA ZAI</b>	«La <b>riforestazione urbana</b> è utile non solo nelle zone abitate, ma anche nei grandi spazi e viali spogli e disadorni dell'attuale zona industriale. Piantumare i viali favorisce la riduzione del riverbero di calore che strade e grandi superfici asfaltate e cementificate producono, sia <b>nella Zai che nei quartieri popolosi che la attorniano in Verona sud</b> . Il progetto dovrebbe integrarsi con altre iniziative volte a rendere la ZAI una zona attrattiva e vissuta, anche con sedi di associazioni e spazi di socializzazione, sport e iniziative culturali. Le principali vie della zona industriale di Verona Sud oggetto di richiesta sono Via Morgagni, Via Pacinotti, Via Roveggia, Via Germania, Via Salisburgo, Via Torricelli ecc. tutte prive di alberi e vegetazione in genere».	Comitato di Verona Sud	
-----	-------------------------	---	------------------------	---






**07** Ancora in merito all'elaborato denominato: **TAV. 2.B1 – Atlante delle Progettualità e delle Iniziative emerse nel processo di ascolto**, vanno ricordate anche le Proposte presentate da **Confindustria Verona** e **ANCE Verona** ricordando un loro contributo collaborativo che consiste nel deposito di due Dossier **“Verona città metropolitana”** e **“Piano di Assetto del Territorio (PAT)”** che – a quanto pare – hanno una visione più ampia proiettata all'esterno del Confine Comunale, dalla quale **azione coordinata potrebbe essere creare progettualità intercomunali** (come per Caselle).

25a	<b>VERONA CITTÀ METROPOLITANA</b>	«Il contributo collaborativo consiste nel deposito di due Dossier <b>“Verona città metropolitana”</b> e <b>“Piano di Assetto del Territorio (PAT)”</b> .  Il primo propone Verona, città dal forte dinamismo demografico e sviluppo economico sociale, come realtà che per competitività e potenzialità geografiche rappresenta, ma ancor più in futuro, un snodo logistico fondamentale attorno al quale si incentrano Turistico, Università, Sanità, Fiera. Necessita a tal fine incentivare il trasporto pubblico, una mobilità sostenibile, una gestione sostenibile dell'ambiente.	Confindustria Verona	
07			ANCE Verona	
25b	<b>PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO</b>	Il secondo dossier volge a costruire una strategia programmatica per <b>“costruire il domani”</b> , affrontando le sfide fondamentali di sviluppo ponendo attenzione alle esigenze abitative dei lavoratori e delle loro famiglie (benessere), alle esigenze di possedere servizi adeguati e policentrici, sviluppare le attività produttive esistenti e nuove grazie alla promozione di processi sostenibili, innovativi, rigenerativi e resilienti, contenimento del consumo di suolo anche monitorando e aggiornando le progettualità non realizzate, lavorare per la tutela del territorio».		
				

**08** Per ultimo e sempre in merito all'elaborato denominato: **TAV. 2.B1 – Atlante delle Progettualità e delle Iniziative emerse nel processo di ascolto**, vanno ricordate anche le Proposte di **“BOSCAJA”** e di **“EVRGREEN”** in quanto possono rappresentare le modalità di attuazione e di realizzazione una **NUOVA AREA BOSCATA** da denominare **“Area Boscata Quadrante Europa - PUA NORD”** quale opere e interventi di compensazione, di restauro, di mitigazione e di ripristino ambientale che il **Consorzio ZAI** – che gestisce l'INTERPORTO Quadrante Europa – **dovrebbe realizzare a propria cura e spese visto che l'Interporto (e tutto quanto dentro realizzato) non è mai stato sottoposto ne a VAS e/o a VIA.**

22*		<b>BOSCÀJA</b> CONTADINE/I E IMPRESE PER IL CLIMA	<b>Boscàja</b> si propone di <b>favorire un rimboscimento</b> delle aree agricole e degli spazi urbani attraverso la piantumazione di nuove superfici forestali; “ponte simbolico” tra imprese interessate a realizzare azioni di responsabilità ambientale dando dei contributi e az. agricole che mettono a disposizione terreni e competenze per curare nuovi boschi. Movente del progetto è l'urgenza di <b>affrontare</b> il problema dei <b>cambiamenti climatici e del degrado ambientale</b> attraverso rimboscimenti responsabili e diffusi.  Oltre agli aspetti ecosistemici, il progetto intende anche <b>favorire</b> nuove forme di <b>aggregazione e benessere</b> , rendendo possibile la frequentazione dei boschi rigenerati alla cittadinanza tutta.  Ulteriore filone è la <b>didattica</b> : alcuni rimboscimenti sono coprogettati con le scuole, su terreni condivisi, e i boschi diventano così luoghi di formazione in situazione delle nuove generazioni ad una rinnovata consapevolezza ecologica.	Comitato Mag per la Solidarietà Sociale e Ambientale ETS	
08				Associazione Veneta Produttori Biologici	
				Agriturismo L'Orto Amico Cooperativa Agricola Ca' Magre	
				BALDO festival APS	
				Associazione Rurale Italiana	
				Cooperativa Gestione Verde Scarl	
				Associazione Terra Viva	
				Comune di Verona Servizio Innovazione Amministrativa e attuazione Sussidiarietà Orizzontale	
			<b>Patto di sussidiarietà (146)</b> - «Azioni per la promozione del rimboscimento delle aree agricole marginali della pianura e della collina e di terreni non utilizzati in Città, all'interno del progetto Boscàja, che mira a dare una risposta concreta al tema del degrado ambientale, contribuendo a mitigare i danni del cambiamento climatico».		

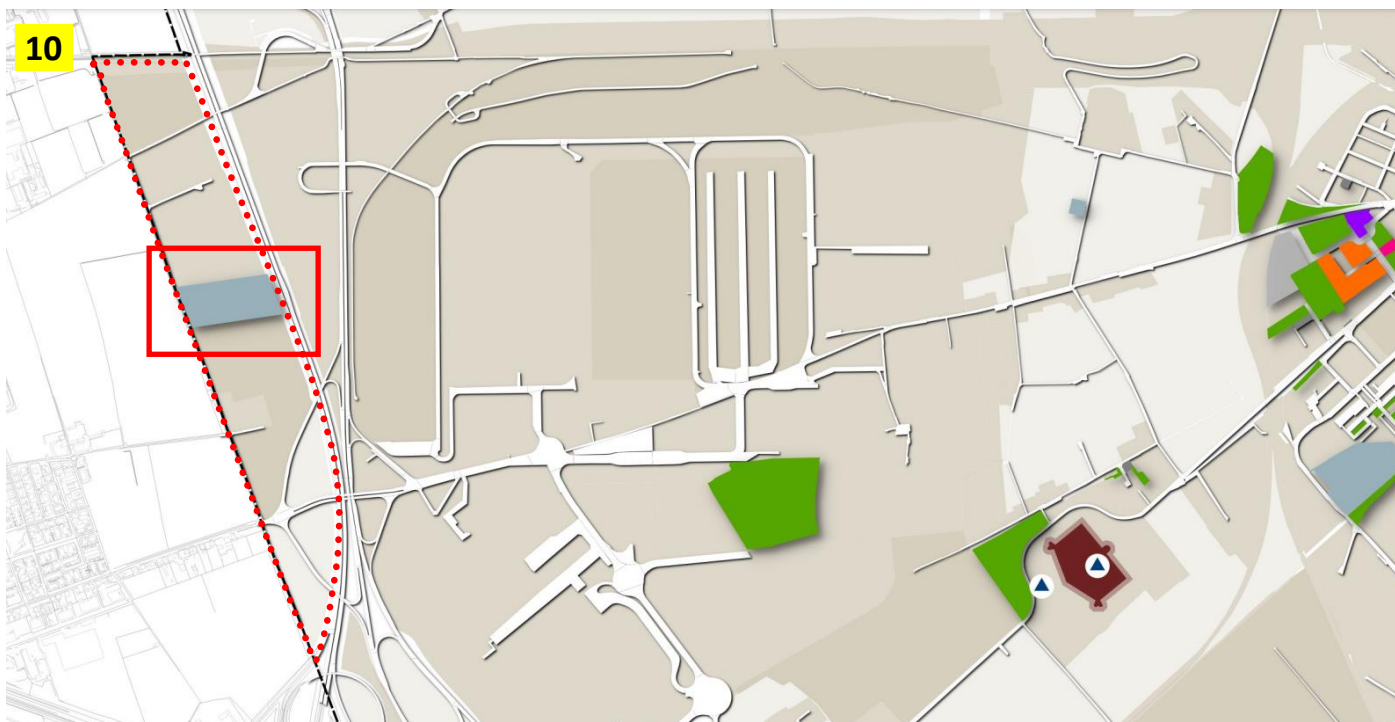
Del Progetto BOSCAJA che: **“si propone di favorire un rimboscimento delle aree agricole e degli spazi urbani attraverso la piantumazione di nuove superfici forestali”**... si evidenzia questa frase: **“Patto di sussidiarietà (146) - «Azioni per la promozione del rimboscimento delle aree agricole marginali della pianura e della collina e di terreni non utilizzati in Città, all'interno del progetto Boscàja, che mira a dare una risposta concreta al tema del degrado ambientale, contribuendo a mitigare i danni del cambiamento climatico».”**.

27		ÈVRGREEN	<p>«Il progetto ÈVrgreen mira a trasformare Verona in una città più verde, ricca di biodiversità e con miglioramenti nel benessere psicofisico dei cittadini. Questa iniziativa è promossa dall'Università di Verona, dal Comune di Verona e dall'Università di Padova, per il monitoraggio e l'implementazione del capitale naturale della città, con il sostegno della Fondazione Cariverona attraverso un finanziamento di 300.000 euro.</p> <p>Il progetto durerà fino al 2027 e si concentra sull'ottimizzazione del capitale naturale della città mediante <b>infrastrutture verdi</b> come corridoi ecologici, boschi urbani e tetti verdi. Queste strutture mirano a ridurre inquinamento, temperature urbane e erosione del suolo, oltre a migliorare la <b>salute</b> fisica e mentale dei cittadini.</p> <p>Nel primo anno, verrà effettuata una valutazione dell'ecosistema veronese tramite <b>bioindicatori</b>, nuove centraline per la qualità dell'aria, mappature delle <b>isole di calore</b> e analisi satellitari della copertura fogliare (<b>Tree Canopy Cover</b>). Saranno identificate specie botaniche adatte ai siti, resistenti ai cambiamenti climatici e capaci di fornire <b>servizi ecosistemici</b>».</p>	Università di Verona Dipartimento di Biotecnologie	
			Università di Padova Dipartimento Territorio e Sistemi Agro-Forestali		
			Comune di Verona Ambiente e Transizione Ecologica		
			con il sostegno di: 		

**09** Adeguare la [TAV. 2.B2 - Atlante delle Progettualità e delle Iniziative emerse nel processo di ascolto – MAPPA](#) al fine che su questa **Planimetria** sia inserito l'ambito da destinare alla **NUOVA AREA BOSCATÀ** da denominare **"Area Boscata Quadrante Europa - PUA NORD"** quale opera compensativa per la mancanza di VAS e di VIA dell'Interporto.

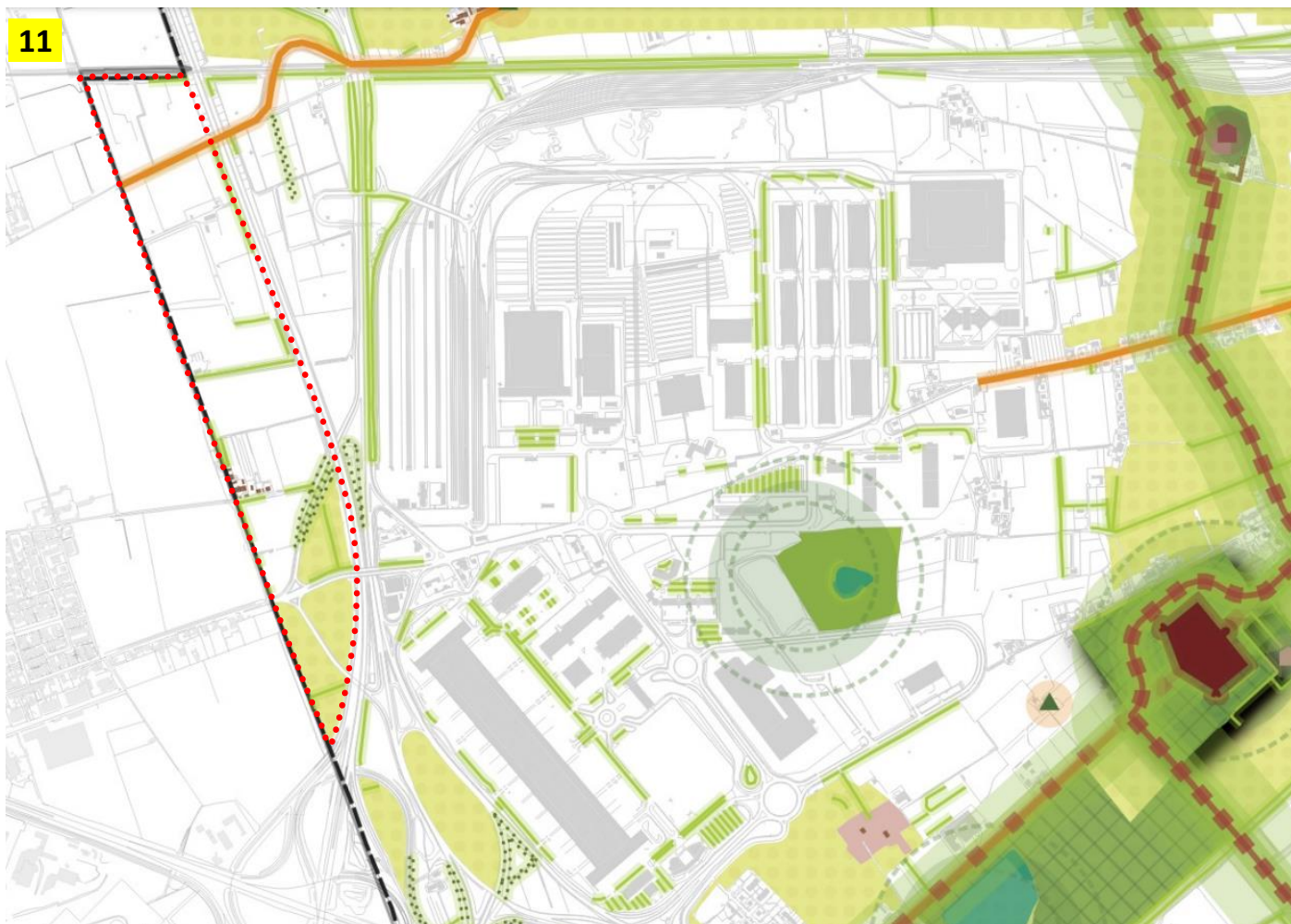


**10** In merito alla [TAV. 2C – Verso la Città Pubblica](#) non si comprende il colore della retinatura per l'area individuata su parte delle **EX DISCARICA Canova** (come evidenziata nel riquadro rosso) in quanto - secondo questa Planimetria - quest'area sarebbe destinata a **"Idrologia"** e/o **"altre Infrastrutture"** e quindi... **anche questa tavola va corretta?**



Un'area quella indicata nella pagina precedente che va corretta anche perché questa area **non è parte del PUA NORD dell'Interporto Quadrante Europa** e quindi dovrebbe avere un retino Ocra chiaro... come le altre zone agricole?

**11** In merito alla **TAV. 3A - Telaio Ecologico – Ambientale Storico**... l'esame di questa Planimetria ci permette di evidenziare la **poca quantità e qualità delle aree a verde pubblico (aiuole e/o aiuole alberate)** che sarebbero presenti all'interno dell'ambito dell'**INTERPORTO Quadrante Europa** e anche per questo motivo **sull'area a confine con il centro abitato di Caselle** dovrebbe essere realizzata una **NUOVA AREA BOSCATI** da denominare "**Area Boscata Quadrante Europa - PUA NORD**"... e lo ripeto... **a totale carico di costo e spesa del Consorzio ZAI** che gestisce il Quadrante Europa.



**12** In merito all'**ALLEGATO 1 – Percorso di Ascolto e di Partecipazione**, se nel testo del Documento cerchiamo la parola: "**Sommacampagna**", questa parola non c'è... come se il nostro Comune **non avesse partecipato a questa fase**.

**13** In merito all'**ALLEGATO 2 – Analisi Demografiche e Socio – Economiche** (come ben prevedibile) nemmeno in questo documento... è mai riportata la parola "**Sommacampagna**".

**14** In merito all'**ALLEGATO 3 – Contributo Paesaggistico Ambientale**... se nemmeno in questo documento... è mai riportata la parola "**Sommacampagna**", comunque, **delle precisazioni e delle correzioni dovrebbero essere fatte** (in particolare) **cercando di evidenziare quale è la attuale situazione delle aree dell'INTERPORTO: Quadrante Europa?**

### **3 ANALISI E CRITICITÀ DEL VERDE PUBBLICO DI VERONA**

#### **3.1 Tree Equity e copertura arborea**

In primo luogo, è stata valutata la quantità, tipologia e localizzazione del verde urbano, con il fine di valutarne la distribuzione all'interno dei quartieri di Verona, secondo il concetto di "Tree equity". L'equità degli alberi, o "Tree equity", è la distribuzione equa degli alberi nelle aree urbane **per garantire che tutti i residenti**, indipendentemente dalla zona di residenza, **possano beneficiare dei vantaggi per la salute, il clima e l'economia che gli alberi forniscono**.

Omississ...

Si tratta della regola del **3-30-300**: 3 alberi in vista da ogni casa, **30% di tree canopy cover** (copertura delle chiome arboree) in ogni quartiere, **300 metri di distanza dallo spazio verde più vicino**.

Omississ...

Per rapportare il **target del 30% di copertura arborea** della regola 3-30-300 ai target europei, possiamo considerare le raccomandazioni e gli obiettivi stabiliti a livello europeo **per la gestione del verde urbano e della biodiversità**. Tuttavia, **è importante tenere conto delle specificità locali e regionali quando si definiscono i target di copertura arborea**, poiché le condizioni climatiche, geografiche e socioeconomiche possono **influenzare le strategie di pianificazione e gestione del verde urbano**.

Omississ...

L'Olanda ha inoltre appena introdotto una nuova norma **per misurare il verde in città**: la norma è collegata alla regola 3+30+300 ed è basata sulla quantità di alberi per m2 o km2 (la norma si lega soprattutto alla componente "30", **ossia 30% di copertura arborea per ogni quartiere**). La "Nature Restoration Law11" prevede invece una **copertura verde minima del 10%** per le città europee entro il 2030.

Omississ...

**I quartieri con percentuali più alte di copertura arborea** sono, in ordine, Collina Ovest, Valdonega, San Zeno, Borgo Roma e Collina Est A. **Quelli più critici sono** invece Santa Croce, Mizzole e Poiano (che però sono circondati dal paesaggio collinare), **Quadrante Europa e Scalo Ferroviario**.

Omississ...

### 3.2 Accessibilità al verde urbano fruibile

Oltre alla copertura arborea, un altro dato fondamentale è l'accessibilità e la distribuzione degli spazi verdi fruibili. **La «insufficiente dotazione di aree verdi e in particolare l'assenza di Parchi Urbani propriamente detti» è una delle criticità riscontrate dal PAT** attualmente vigente, sulla base delle ricognizioni operate e delle interviste condotte anche durante il processo di partecipazione. Pertanto, per guidare la fase successiva di pianificazione è stata condotta un'analisi sull'accessibilità degli spazi verdi fruibili, divisi in parchi e aree verdi pubbliche e verde sportivo. **La mappa riportata in seguito mostra il verde pubblico fruibile di Verona** ed è l'esito della fase di ricognizione e mappatura effettuata da parte del comune (ultimo aggiornamento: giugno 2024).

#### Accessibilità al verde pubblico

Tipologie di verde pubblico

**489 ha**

**Verde pubblico fruibile**

**65% AREE VERDI PUBBLICHE**

- 27% (128 ha) Verde a valenza urbana
- 38% (186 ha) Verde a valenza territoriale

**35% VERDE SPORTIVO**

- 6% (29 ha) Impianti sportivi a livello urbano
- 29% (143 ha) Impianti sportivi a livello territoriale



L'analisi dell'accessibilità al verde fruibile è un importante indicatore per determinare gli ambiti urbani **dove la presenza del verde è carente**: nella presente analisi si considera **il ruolo delle aree verdi nella pianificazione urbana come un 'servizio urbano'**, che dev'essere raggiungibile da tutti gli abitanti della città dentro una 'soglia di comfort', come sono ipotizzati i servizi sanitari, di istruzione, i centri culturali e le strutture per il trasporto pubblico, tra altri servizi pubblici e sociali essenziali

Omississ...

#### Verde territoriale

Per verde territoriale si intendono i parchi con valenza territoriale e aree di riconnessione ecologica ma fruibili (dimensione superiore a 2 h). Si tratta di giardini e grandi parchi **raggiungibili in 15 minuti a piedi**, entro una distanza di circa **1 chilometro**.

#### ACCESSIBILITÀ AL VERDE PUBBLICO FRUIBILE

##### Sintesi

/// Ambiti del tessuto urbano sprovvisti di aree verdi fruibili

Verde pubblico fruibile

Ambito di influenza - 15 minuti a piedi

5 min

10 min

15 min

##### Base

Idrografia

Edificato

Aree residenziali e industriali

Comune di Verona



**La mappa di sintesi** mette in evidenza le zone residenziali del tessuto urbano consolidato prive di aree verdi tra le tre tipologie illustrate in precedenza. **Le zone con meno aree verdi fruibili dai cittadini sono sicuramente le aree industriali** a sud (zone Santa Lucia, Zai A e B), **la zona industriale ad Ovest**, nei quartieri della Bassona e i quartieri residenziali a sud come Sacra Famiglia, Ca' di David e i nuclei di abitazioni nel territorio agricolo.

Omississ...

#### 4.5 Servizio Ecosistemico di Supporto: formazione e rigenerazione del suolo

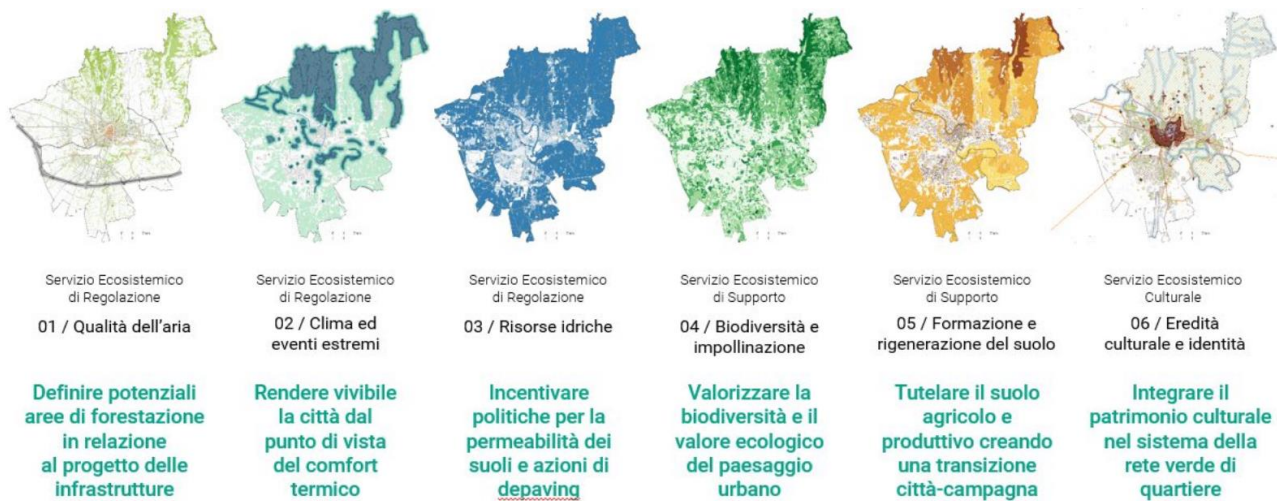
- **Zona agricola di ammortizzazione e transizione:** zone agricole poste tra i margini della città in trasformazione e la campagna aperta. Esse, per la loro vulnerabilità antropica, sono sottoposte a particolare tutela (Carta della Trasformabilità, PAT vigente);
- **Ambiti rurali da riqualificare:** ambiti periurbani della città di Verona caratterizzati dalla compresenza di zone a forte degrado paesaggistico - ambientale ed edilizio, frammentazione fondiaria con destinazioni non agricole in prossimità delle strade, edificazione diffusa non in funzione del fondo agricolo (Carta della Trasformabilità, PAT vigente);
- **Aree ad elevata Pressione Antropica (ISPRA)21:** forniscono una stima indiretta e sintetica del grado di disturbo indotto su un biotopo dalle attività umane e dalle infrastrutture presenti sul territorio.

Tali zone sono quelle dove dovrebbero concentrarsi politiche e indirizzi di recupero e riqualificazione paesaggistico ambientale al fine di creare ambiti "cuscinetto" tra città e campagna in cui incrementare le dotazioni vegetazionali e interventi di forestazione urbana, al fine di costituire una vera e propria cintura verde che possa supportare anche utilizzi fruitivi del territorio

Omississ...

Sulla base dei Servizi Ecosistemici sono stati elaborati diversi obiettivi, che hanno guidato la definizione delle principali strategie ambientali che il nuovo PAT vorrebbe proporre:

1. Prevedere ambiti per interventi di forestazione urbana, anche connessi ai sistemi infrastrutturali (SE di Regolazione della qualità dell'aria);
2. Rendere vivibile la città dal punto di vista del comfort termico (SE di Regolazione del clima);
3. Incentivare politiche per la permeabilità dei suoli e azioni di depavimentazione (SE di Regolazione delle acque);
4. Valorizzare la biodiversità e il valore ecologico del paesaggio urbano (SE di Supporto: Biodiversità e impollinazione);
5. Tutelare il suolo agricolo e produttivo creando una transizione città-campagna (SE di Regolazione: formazione e rigenerazione del suolo);
6. Integrare il patrimonio culturale nel sistema della rete verde (SE Culturale: eredità culturale e identità)



Omississ...

#### 5 L'IDENTIFICAZIONE DEL TELAIO ECOLOGICO-AMBIENTALE

Pianificare e progettare per sistemi è quindi un aspetto fondamentale per innescare un vero processo di rigenerazione, andando oltre la frammentazione della città contemporanea. La definizione del nuovo telaio ecologico-ambientale si è basata sulla lettura del contesto esistente, identificando le potenzialità di ricucitura degli elementi e strutturando gli spazi aperti in chiave strategica.

Omississ...

#### 6.5 Il sistema del verde urbano

Nell'ottica di costruzione di una rete verde, un'altra strategia è individuare nuove aree da rigenerare e convertire terreni urbani dismessi o industriali in spazi verdi, parchi pubblici, orti urbani, riqualificando e rigenerando le aree industriali dismesse o obsolete. Infine, il sistema del verde urbano può avere un importante ruolo di mitigazione e compensazione dell'impatto delle infrastrutture e delle aree produttive, con l'introduzione di aree di forestazione, fasce di vegetazione, parchi lineari o tetti verdi, incoraggiando l'adozione di tecnologie green, come sistemi di riciclo delle acque, fonti energetiche rinnovabili, e processi produttivi a basso impatto ambientale e favorendo lo sviluppo di parchi industriali circolari, dove le risorse e i rifiuti prodotti dalle imprese sono riciclati e riutilizzati all'interno del complesso produttivo. Parcheggi e grandi placche industriali possono essere mitigati tramite l'impiego di Nature-Based Solutions, con diversi benefici sia per le aziende produttive che per i cittadini.

Omississ...

#### 6.6 Il sistema agricolo – La cintura verde

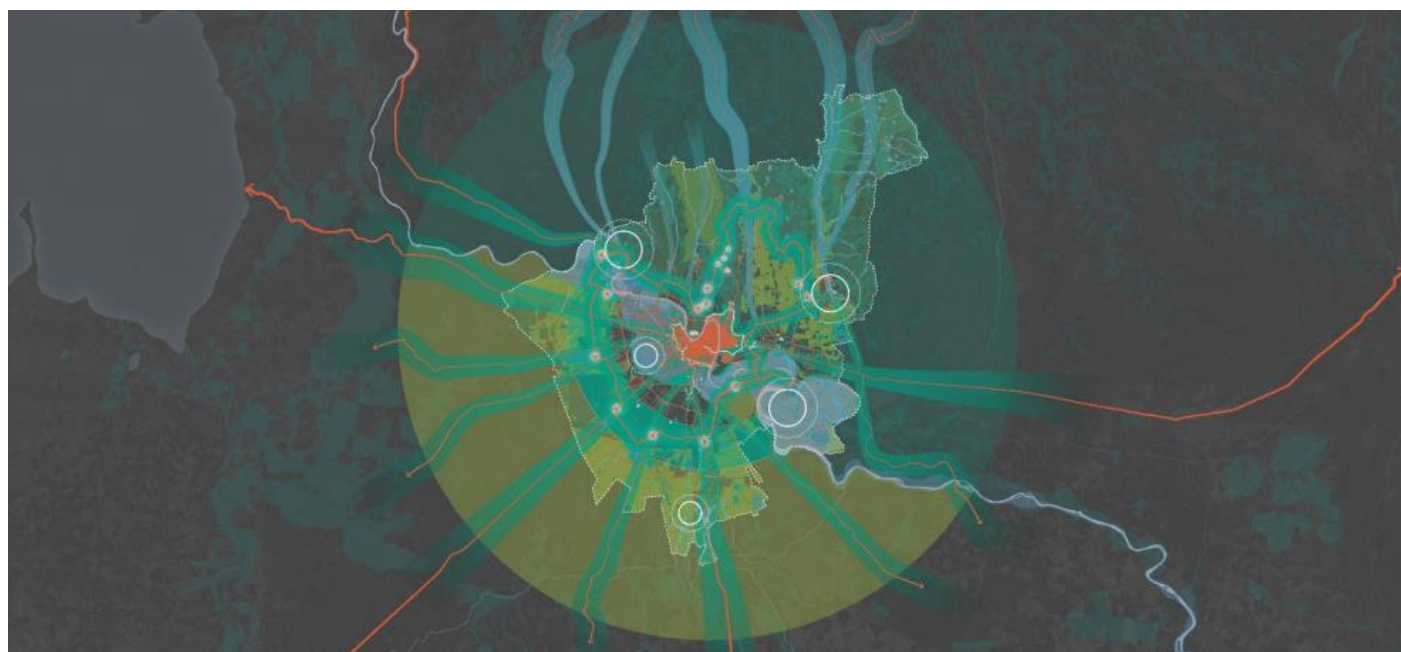
Il Sistema agricolo rientra nella strategia "Verona Città di Suolo". Le aree agricole di Verona hanno subito forti pressioni dall'urbanizzato in espansione. Nella strategia Verona città Verde anche le aree agricole entrano a fare parte del telaio ecologico-ambientale, creando una cintura verde a sud della città come zona di transizione dalla città alla campagna.

## 7 VERONA CITTÀ VERDE: STRATEGIE, OBIETTIVI ED AZIONI

La tabella mostra una **sintesi degli obiettivi e azioni** associati alle tre strategie che compongono le proposte sul sistema ecologico-ambientale e storico culturale: **una nuova rete di spazi aperti** che diventa la struttura su cui costruire una città più verde, interconnessa, attrattiva e sostenibile. Le strategie sono declinate in obiettivi e azioni che si articolano rispetto ai Servizi Ecosistemici (1. Qualità dell'aria, 2. Regolazione del clima, 3. Regolazione delle acque, 4. Impollinazione, 5. Formazione e rigenerazione del suolo, 6. Eredità culturale e identità) e agli SDGs definiti dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.

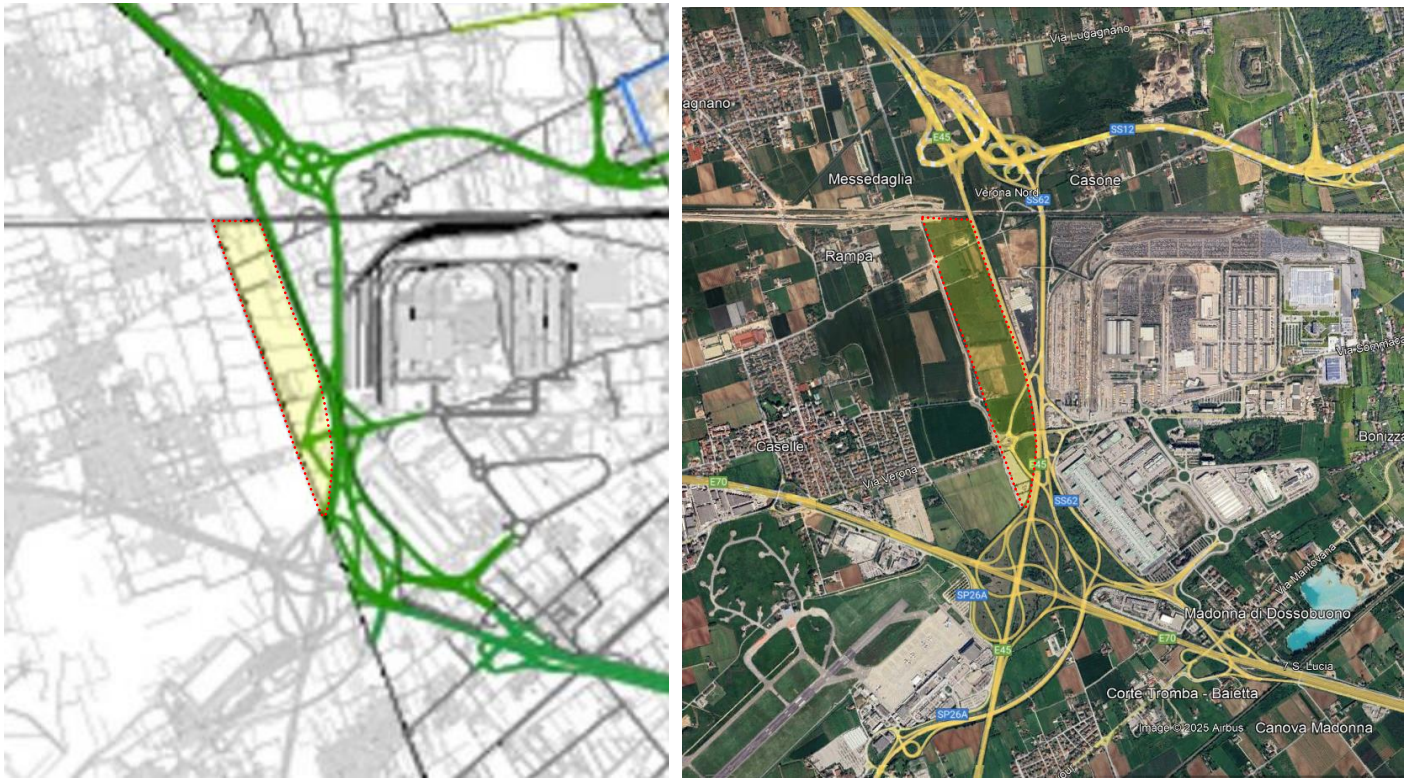
		Introdurre fasce di vegetazione, parchi lineari o tetti verdi in prossimità delle infrastrutture e aree produttive	1, 2	
	2.3 Mitigare l'impatto delle infrastrutture e delle aree produttive	Incoraggiare l'adozione di tecnologie green, come sistemi di riciclo delle acque, fonti energetiche rinnovabili, e processi produttivi a basso impatto ambientale	1, 2, 3	
		Favorire lo sviluppo di parchi industriali circolari, dove le risorse e i rifiuti prodotti dalle imprese sono riciclati e riutilizzati all'interno del complesso produttivo	1, 2, 3	
		Utilizzare Nature-Based Solutions nei parcheggi e nelle grandi aree industriali	1, 2, 3	
	2.4 Promuovere la rigenerazione urbana	Convertire terreni urbani dismessi o industriali in spazi verdi, parchi pubblici, orti urbani	1, 2, 5	
		Riqualificare e rigenerare le aree industriali dismesse o obsolete	1, 2, 5	

## 8 Verso Verona Città Verde: Riequilibrare il rapporto della città con la natura



In conclusione, per quanto riportato nell'[ALLEGATO 3 – Contributo Paesaggistico Ambientale](#)... ed in relazione alla **attuale situazione delle aree dell'INTERPORTO Quadrante Europa**, una serie di azioni vanno concretizzate nel PAT a partire dal fatto che delle **vere opere di mitigazione e di compensazione ambientali** qui **non sono mai state realizzate**.

**15** In merito all'[ALLEGATO 4 – Contributo per il sistema per la Mobilità e i Trasporti...](#) deve essere evidenziata l'ubicazione dell'area oggetto di queste **OSSERVAZIONI** e **PROPOSTE COLLABORATIVE** al **NUOVO PAT** di Verona in rapporto alla viabilità: Autostrada del Brennero, incrocio con l'Autostrada A4 e anche la Tangenziale Ovest di Verona ed è evidente che l'area in oggetto è un **ambito gravemente inquinato** oltre che dall'**INTERPORTO** anche dalla Viabilità come evidenziato nella **Figura 2-1: Classificazione funzionale delle strade** (come sotto a sinistra riportato in estratto).



### 2.1.7 Logistica e intermodalità merci

Il Comune di Verona ospita sul suo territorio il **primo interporto in Italia** per volumi di traffico, riconosciuto anche uno tra i **primi interporti a livello europeo**: l'Interporto Quadrante Europa, **gestito dal Consorzio ZAI**. L'area in oggetto si posiziona all'incrocio delle autostrade A22 del Brennero (direttrice nord-sud) e A4 Brescia-Padova (direttrice ovest-est), nonché all'incrocio delle corrispondenti linee ferroviarie, estendendosi su una superficie di **2.500.000 m2**.

**L'infrastruttura è un complesso organico e integrato di servizi logistici** che insieme alle soluzioni di intermodalità (casse mobili, semirimorchi), costituiscono il "Parco di Attività Logistiche" in cui si insediano **130 aziende con 13.000 addetti** (diretti e indiretti). Qui si riuniscono le 3 principali categorie di operatori: le **attività produttive**, ossia "i caricatori", le **aziende di spedizione** e gli **operatori logistici**.

**16** In merito all'[ALLEGATO 5 – Contributo Geologico...](#) nessuna **OSSERVAZIONE** e **PROPOSTA COLLABORATIVA**.

**17** In merito all'[ALLEGATO 6 – Contributo Agronomico...](#) nessuna **OSSERVAZIONE** e **PROPOSTA COLLABORATIVA**.

**18** In merito all'[ALLEGATO 7 – Analisi Stato di Attuazione...](#) nessuna **OSSERVAZIONE** e **PROPOSTA COLLABORATIVA**.

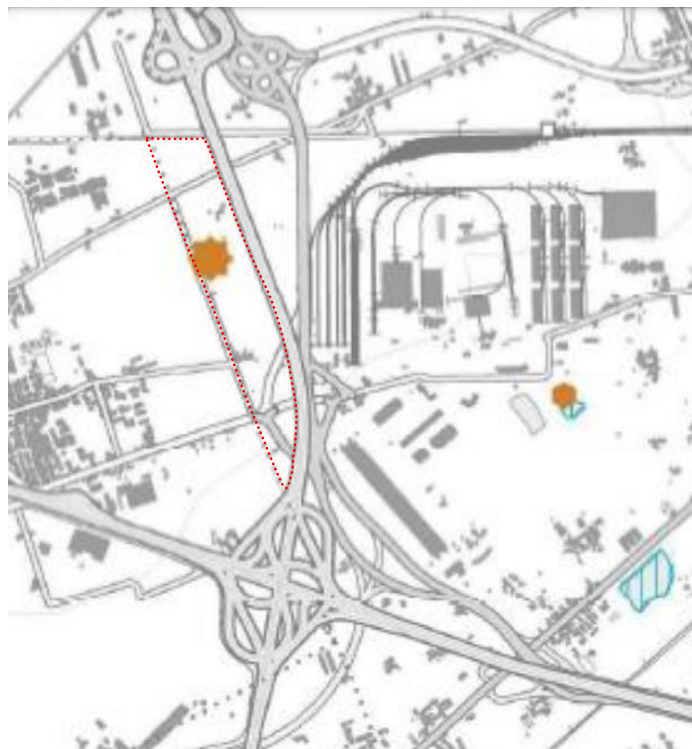
**19** In merito al [Rapporto Ambientale Preliminare...](#) anche se questo documento – in questa fase – è ancora troppo sintetico e non propone delle soluzioni a delle problematiche, soprattutto quelle generate dalle infrastrutture, merita comunque che alcune frasi abbiano da essere estratte **al fine di ipotizzare anche delle soluzioni** come qui proposte.

La VAS prosegue, dopo l'approvazione del piano, **nella fase di attuazione e gestione del piano stesso** con il monitoraggio ex post (Fase 8 dell'Allegato A alla D.G.R.V. n. 545/2022) che ha il duplice compito di:

- fornire le informazioni necessarie **per valutare gli effetti ambientali delle azioni** messe in campo dal piano, consentendo di verificare se esse sono effettivamente in grado di conseguire i traguardi di qualità ambientale che il piano si è posto;
- **permettere di individuare tempestivamente le misure correttive che eventualmente dovessero rendersi necessarie**. Emerge dunque che il percorso di VAS non si conclude con l'approvazione del PAT, ma accompagna il PAT stesso anche nella fase attuativa (mediante il Piano degli Interventi - PI), dandone così una oggettiva valutazione degli effetti. Tale fase si presenta come uno dei tratti più innovativi rispetto alla prassi amministrativa consolidata, in cui l'autorità procedente è chiamata ad esercitare le funzioni di monitoraggio dandone conto tramite l'attività di reporting che consenta una valutazione dei risultati pratici ottenuti.

le linee d'azione della pianificazione, delineate dal PAT e precisate a livello regolativo ed operativo nel PI vigente, vanno nella direzione di affermare **criteri di sostenibilità per le nuove trasformazioni previste, implementando le dotazioni territoriali rispetto agli standard minimi di legge** attraverso l'introduzione di **parametri ecologico-ambientali con funzioni di mitigazione / compensazione** quali: il **Verde di Mitigazione con valenza ecologica (VM)**; la **Densità arborea (DA)** ed arbustiva (Dar), la **Superficie permeabile fondiaria (SPf)** e territoriale (Spt) come definiti dalle NTO agli artt. 8 e 9; oppure **favorendo** (NTO, artt. 58, 142, 158, 175) **interventi di forestazione in ambiti periurbani (green belt)** con benefici per il sistema ecorelazionale locale;

Relativamente all'ambito oggetto delle Osservazioni al NUOVO PAT, va evidenziato la posizione della EX DISCARICA Canova, dove sull'estratto della Tavola 2a "Carta delle Fragilità" (vedi a sinistra) è indicata come DISCARICA CESSATA e nell'estratto della Tavola 3a "Sistema Ambientale" (vedi a destra) è indicata come DISCARICA DA RECUPERARE.



Omississ...

### Il telaio ecologico - ambientale

La definizione del telaio ecologico-ambientale di Verona è basata sulla lettura del contesto esistente, identificando le potenzialità di ricucitura delle **principali risorse ambientali** e strutturando gli spazi aperti in chiave strategica. Tali risorse sono:

Omississ...

**il sistema del verde urbano**, costituito da una **trama di aree verdi** che si insinua nei quartieri attraverso corridoi ecologici urbani, **che forse più di altri necessita di essere esteso, potenziato, arricchito e qualificato**;

Omississ...

il sistema della **cintura agricola**, elemento del telaio ecologico-ambientale che può giocare un ruolo fondamentale come **matrice di collegamento tra l'area metropolitana e gli ambiti a più elevata valenza ambientale** presenti sul territorio comunale.

Omississ...

### Tre orizzonti strategici

#### L'orizzonte lungo: crescere nella rigenerazione per una città sostenibile, attrattiva e accessibile

Il concetto di Nature-Positive City deve essere integrato nei processi di pianificazione per garantire che le città non solo minimizzino il loro impatto ambientale, **ma anche rigenerino e valorizzino la biodiversità urbana**, creando **ambienti più resilienti e salutaris per tutti i cittadini**.

Omississ...

**L'orizzonte largo: una città transcalare nei territori della metropolizzazione - Le dimensioni che vengono riferite a Verona, in base ai diversi aspetti e scale di relazioni, sono:**

**una dimensione di legami stretti con i comuni della prima cintura**: è una sottoparte della dimensione provinciale metropolitana, più legata a flussi stretti di pendolarismo e lavoro, a servizi urbani (che dai comuni contermini possono portare a Verona) e all'abitare: gran parte della popolazione gravitante su Verona trova economicamente più vantaggioso risiedere fuori città; ne derivano scambi quotidiani sia in entrata che uscita, per lo più effettuati con una mobilità individuale, con conseguente pressione sul traffico urbano ed **impatto ambientale**; su questa dimensione estesa si dovrebbero concentrare politiche per una mobilità intelligente e sostenibile, incentrate principalmente su una **miglior progettazione della rete del trasporto pubblico** (metro di superficie, linee TPL, **piste ciclabili**, filobus esteso, parcheggi scambiatori);

Omississ...

**Dentro l'orizzonte largo** vanno, inoltre, ricercate le condizioni di innovazione e gli scambi a rete su sistemi vasti e con attori esterni, **da riservare ai luoghi complessi della rigenerazione urbana**, in particolare con riferimento alle attività e all'offerta lavorativa. Un pensiero generativo sulle **prospettive future del Quadrante Europa**, della Marangona, di alcuni ambiti irrisolti della trasformazione in atto nella ZAI storica, traggiate entro le **grandi trasformazioni infrastrutturali**, economiche e geopolitiche che influenzano direttamente le dinamiche del sistema veronese. Mettendo in valore alcune relazioni che negli anni recenti hanno fatto emergere connessioni e collaborazioni nuove all'interno del sistema della ricerca e dell'Università, **disegnando in prospettiva i nuovi ecosistemi regionali dell'innovazione**, o le reti con altri atenei trentini, lombardi ed emiliani.

Omississ...

#### 4.5 Le otto città: una nuova prospettiva per Verona - Verona "Città Sana", resiliente e biofilica orientata alla transizione ecologica | Fragilità, rischi sanitari ed ambientali e servizi ecosistemici

Servizi Ecosistemi per la Regolazione della qualità dell'aria: prevedere e definire potenziali ambiti per interventi di forestazione urbana, anche connessi ai sistemi infrastrutturali. Gli spazi verdi urbani, dagli alberi puntuali ai grandi spazi naturali, forniscono all'uomo importanti servizi ecosistemici, in grado di apportare notevoli benefici alla salute psico-fisica delle comunità. Le prestazioni ambientali delle aree verdi sono direttamente correlate alla loro dimensione, stato e qualità, insieme alle caratteristiche delle specie arboree. Bilanciare la densità delle foreste urbane, in particolare nelle aree ad alta densità di traffico, migliorerebbe notevolmente la qualità dell'aria urbana sia a livello locale che cittadino, motivo per cui le questioni di gestione del traffico e dei trasporti sono strettamente legate alle Nature - Based Solutions come strategia per migliorare la qualità dell'aria.

Omississ...

#### Verona città laboratorio della trasformazione e rigenerazione urbana e ambientale | Rigenerazione della città moderna e contemporanea e degli ambiti dismessi

Verona è nelle condizioni di affrontare un nuovo ciclo urbano che possa fare perno proprio sulla rigenerazione sostenibile dei propri spazi degradati (secondo l'articolazione proposta dalla legge regionale: degrado edilizio, urbanistico, ambientale, socio-economico) o sottoutilizzati e in cui coniugare insieme riqualificazione urbana, innovazione sociale e rigenerazione ambientale.

#### CONCLUSIONI - L'INTERPORTO Quadrante Europa va sottoposto a VIA e VAS e deve realizzare Opere Compensative?

Prima di concludere... va segnalato che in data 10.01.2025 avevo inviato una PEC al Presidente del Consorzio ZAI ad oggetto: "RICHIESTA Copia Delibera del Consiglio di Indirizzo del Consorzio ZAI (e di tutti gli atti annessi e connessi) con la quale, il C.d.I. del Consorzio ZAI ha approvato l'Atto Transattivo" ... una PEC inviata col fine di poter reperire informazioni per comprendere... i "motivi" del Consorzio ZAI di accettare l'Atto Transattivo, che hanno poi permesso al Consorzio ZAI di evitare di dover... realizzare opere (anche consistenti) di mitigazione dell'impatto ambientale".

A seguito di questa richiesta, dal Consorzio ZAI, in data 03.02.2025 ho ricevuto una PEC ad oggetto: "Istanza di Accesso acquisita agli atti" con la quale mi è stato comunicato che... con riferimento alla Delibera del Consiglio di Indirizzo del Consorzio ZAI n. 069 del 20.03.2019 avente ad oggetto: "Comune di Sommacampagna. Richiesta di Intervento di partecipazione alla realizzazione dell'opera pubblica "Variante di Via dell'Artigianato" in Caselle. Approvazione Accordo Transattivo", quella mia richiesta è stata respinta con queste motivazioni: "Per il resto non possiamo che respingere la Sua istanza riferita "a tutti gli atti annessi e connessi" a detta delibera perché generica".

**CONSORZIOZAI**  
INTERPORTO QUADRANTE EUROPA



Verona - 3 FEB. 2025

Prot. n. 0063/25

Trasmessa via PEC

Egregio signor  
**Beniamino Sandrini**  
Via del Fante, 21  
37066 Caselle di Sommacampagna

**Oggetto: istanza di accesso acquisita agli atti.**

Egregio signor Sandrini,

ricontriamo la Sua richiesta di accesso agli atti di questo ente, acquisita con prot. n. 0063/25 del 10.1.2025, che fa seguito ad una Sua precedente istanza da noi riscontrata con la nota prot. n. 2980/18 del 16.10.2018 (che Lei allega).

In detta nota del 2018 - con riferimento al procedimento giurisdizionale n. 156/2016 all'epoca pendente dinanzi al TAR Veneto tra il comune di Sommacampagna e il Consorzio ZAI - Le abbiamo chiarito che questo ente aveva adottato la decisione di resistere in giudizio ben prima che si insediassero il Consiglio Direttivo che vedeva tra i propri componenti il consigliere Giandomenico Allegri e Le abbiamo chiarito che, conseguentemente, non sussisteva alcuna ipotesi di conflitti di interessi rispetto a detto consigliere, assicurandole che, comunque, questo ente (come ha sempre fatto) avrebbe vigilato affinché nessun componente del Consiglio Direttivo, compreso il consigliere Allegri, partecipasse a sedute in cui potessero emergere situazioni di conflitto di interesse.

Il Consiglio Direttivo del Consorzio ZAI ha approvato l'accordo transattivo (che ha determinato la cessazione della materia del contendere nel sopra citato ricorso n. 156/2016) nella seduta del 20.03.2019.

Con la presente Le confermiamo che il consigliere Allegri si è astenuto dal partecipare a detta seduta e che quindi non ha discusso né votato la deliberazione n. 69/2019: Le alleghiamo il frontespizio della delibera, che reca l'elenco dei consiglieri presenti e di quelli assenti.

Per il resto non possiamo che respingere la Sua istanza riferita "a tutti gli atti annessi e connessi" a detta delibera perché generica.

Distinti saluti.

Il Direttore  
Dott. Nicola Boaretti

Il Presidente  
Dott. Matteo Gasparato

Allegato: frontespizio delibera n. 69/2019

Avverso il presente atto può essere proposto ricorso al TAR Veneto nel termine di trenta giorni, a norma dell'art. 25 L. 241/1990.

Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa



#### ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI

Seduta n. 06 DELIBERA N. 069/19 DEL 20 MARZO 2019

**OGGETTO: COMUNE DI SOMMACAMPAGNA. RICHIESTA DI INTERVENTO DI COMPARTICIPAZIONE ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA PUBBLICA "VARIANTE DI VIA DELL'ARTIGIANATO" IN CASELLE. APPROVAZIONE ACCORDO TRANSATTIVO.**

Il giorno 20 MARZO 2019 si è convocato il Consiglio Direttivo di questo Consorzio, per deliberare sugli oggetti iscritti all'Ordine del Giorno, nelle persone dei Sigg.:

		PRESENTI	ASSENTI
GASPARATO MATTEO	Presidente	X	
BALDO NICOLA	Vice Presidente	X	
ALLEGRI GIANDOMENICO	Consigliere		X
FILIPPI MAURIZIO	Consigliere	X	
FRANCHINI GIANDOMENICO	Consigliere	X	
MARIOTTI MASSIMO	Consigliere		X
RECCHIA TIZIANA	Consigliere		X
RIGHETTI ENZO AGOSTINO	Consigliere	X	
TOFFALORI PIER LUIGI	Consigliere	X	

R  V  C  U

Presiede il Signor Matteo Gasparato - Presidente

Assiste e funge da Segretario il Signor Nicola Boaretti - Direttore

CONSORZIO Z.A.I.  
Copia conforme a quella esistente in atti  
in carta libera per uso amministrativo. -  
Verona, li 10 MAG. 2019.



IL DIRETTORE  
Dott. Nicola Boaretti

L'ennesima PEC ricevuta dal Consorzio ZAI, ancora una volta **dimostra la scarsa trasparenza** (se non una **precisa volontà di occultamento di informazioni che dovrebbero essere pubbliche**)... quando un **Cittadino chiede chiarimenti e informazioni** che direttamente e/o indirettamente... **hanno ricadute sulla Qualità di Vita e della Salute di chi abita in prossimità** di una Infrastruttura qual'è l'Interporto Quadrante Europa.

In ogni caso dalla lettura del testo della PEC ricevuta parrebbe che il **Consigliere del Consiglio di Indirizzo del Consorzio ZAI: Giandomenico Allegri dovrebbe astenersi dal partecipare alla Discussione e anche alla votazione di questioni riguardanti il Comune di Sommacampagna** del quale Comune dal 01.2016 al 06.2024 ne era anche Assessore e... dal Giugno 2024 ad oggi... **solo Consigliere Comunale di Minoranza**.

Visto che la Delibera del Consiglio di Indirizzo del Consorzio ZAI n. **069 del 20.03.2019** ha ad oggetto: **"Comune di Sommacampagna. Richiesta di Intervento di partecipazione alla realizzazione dell'opera pubblica "Variante di Via dell'Artigianato" in Caselle. Approvazione Accordo Transattivo"**, come logica conseguenza **tutte le Delibera del Comune di Sommacampagna che sono collegate alla "Variante di Via dell'Artigianato - Atto Transattivo" sarebbero NULLE e ILLEGITTIME** se e qualora a quelle Delibere avesse partecipato e votato il Giandomenico Allegri?



Può essere evidente che la Delibera 69/2019 del Consorzio ZAI andrebbe letta, ma il Consorzio ZAI ne vieta una sua pubblica diffusione e questo (ancora una volta) **dimostra il valore dell'ATTO TRANSATTIVO**, utilizzato, a quanto pare, per permettere al Consorzio ZAI... **di violare la Direttiva VAS** che... una **Sentenza del TAR avrebbe potuto obbligare?**

Ricordando che queste **OSSERVAZIONI e PROPOSTE COLLABORATIVE per il NUOVO PAT di Verona**... sono relative ad un'area dell'INTERPORTO Quadrante Europa (vedi sopra a destra) che meriterebbe una trasformazione d'uso, visto...

**1°** Che l'intero ambito dell'INTERPORTO Quadrante Europa... è da sottoporre a VIA e a VAS... e questo è stato ben dimostrato nel **RICORSO al TAR** e nei **MOTIVI AGGIUNTI**... come proposto dal Comune di Sommacampagna nel 2016.

**2°** Che l'intero ambito dell'INTERPORTO Quadrante Europa è da sottoporre a VIA e a VAS... come confermato anche nell'**ATTO TRANSATTIVO**... che evidenzerebbe **"una paura" del Consorzio ZAI** considerato che... **"la Commissione VAS potrebbe imporre al Consorzio ZAI di realizzare opere (anche consistenti) di mitigazione dell'impatto ambientale"**.

**3°** Che l'intero ambito dell'INTERPORTO Quadrante Europa... sia da sottoporre a VIA e a VAS... lo aveva sostenuto anche la **Commissione VAS Nazionale** con il Parere n. 1281 del 28.06.2013 che aveva... **"ritenuto che l'attuazione del PUA potesse avvenire in due modalità: attraverso la sola procedura di VIA unitaria per tutte le opere previste nel piano o, in alternativa, la procedura di VIA per ogni singola opera, previo assoggettamento a VAS dell'intero Piano.**

Tutto ciò premesso (ed in particolare per quanto riportato nei tre punti sopra evidenziati)... ora... si conclude e quindi:

**SI CHIEDE**... che - nella **VARIANTE al PAT di Verona** - le aree dell'INTERPORTO Quadrante Europa poste a confine con il centro abitato di Caselle... siano destinate a opere di **Mitigazione e di Compensazione Ambientale** e questo... **"a parziale" sollievo degli impatti ambientali e sanitari** conseguenti alle **attività dell'INTERPORTO: Quadrante Europa**.

**SI CHIEDE**... che queste aree del Consorzio ZAI (a confine con Sommacampagna e a Ovest dell'A22) siano destinate ad **AMBITO di "RIFORESTAZIONE URBANA"**, la cui realizzazione sia a **totale... carico** e a **totale... spesa** del Consorzio ZAI.

**SI CHIEDE**... che **tutti i Documenti della VARIANTE al PAT di Verona**... **siano corretti** in relazione a quanto evidenziato.

In attesa di un **adeguato e dovuto riscontro** e anche delle **necessarie e conseguenti azioni** - si porgono distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini