

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

Caselle di Sommacampagna (Caselle d'Erbe) **21.02.2025**

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)

2^ INTEGRAZIONE alla PEC del 3.2.2025 – Nuova Viabilità senza sottoposizione a VIA?

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.

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 Riqualificazione Ambientale** dell'Interporto.



Se in data **03.02.2025** ho inviato una **PEC** (di pari oggetto della presente) e se il **12.02.2025** ho inviato una... **PRIMA INTEGRAZIONE** - evidenziando la **OXYGEN AREA** del Volkswagen Group Italia - oggi si invia una **2^ INTEGRAZIONE** al fine di evidenziare **come l'INTERPORTO Quadrante Europa continui ad ampliarsi senza alcuna sottoposizione alla VIA.**

Al **SINDACO** di Verona

All' attenzione della

Dott.ssa. Donatella Fragiaco

Direz. Amministrativo Urbanistica

amministrativo.urbanistica.peep@pec.comune.verona.it

Alla **Regione Veneto**

Commissione VIA - VAS - NUVV

valutazioniambientalissupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it

e per conoscenza:

All' **Ing. Fabrizio Bertolaso**

SINDACO di Sommacampagna

sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net

Agl **Assessori e Consiglieri Comunali**

Dopo aver ricordato cosa e quanto realizzato per la [Politica ambientale di Volkswagen Group Italia](#) ed in particolare per “il poco” realizzato con la [OXYGEN AREA](#)... torniamo all’[INTERPORTO Quadrante Europa](#) e alle azioni del [Consorzio ZAI](#) il quale... **sembra che abbia da operare... al fine di cercare modi e modalità** con l’obiettivo di far sì che **NON SIANO APPLICATE – e quindi siano violate – le DIRETTIVE VIA e VAS**... utilizzando in particolar modo la Tecnica del “[SALAMI SLICING](#)” - **ovvero lo spacchettamento di un singolo progetto in sotto progetti per evitare l’obbligo di dover essere sottoposti a VIA e/o a VAS** – e va quindi ricordato che 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 altro esempio di questo “**spacchettamento di opere in sotto progetti**”... attuato dal Consorzio ZAI con il “[SALAMI SLICING](#)” - **al fine che delle opere infrastrutturali non abbiano da essere sottoposte a VIA** è conseguente ad una **casuale ricerca sul web**... a seguito della quale... ho preso visione di un [Comunicato Stampa del Consorzio ZAI](#) a titolo: “*Bando per la Procedura ristretta Telematica, ex art. 61 del D.LGS. 50/2016, per l’affidamento dei lavori di realizzazione della “[NUOVA INFRASTRUTTURA STRADALE PUBBLICA](#) costituente il nuovo tracciato di VIA SOMMACAMPAGNA in attuazione della **VARIANTE N. 1 AL PUA NORD** (Opere di Urbanizzazione Primaria funzionale alla Viabilità generale Intercomunale)”*” al quale è stato allegato un “[AVVISO AGGIUDICAZIONE APPALTO](#)” che porta la data del **18.12.2024**.

Solo dopo una **casuale ricerca sul web**... ho appreso dell’esistenza del [Comunicato Stampa del Consorzio ZAI](#) e solo dopo... **sono riuscito a prendere visione** anche della Documentazione relativa alla [Delibera di Giunta del Comune di Verona, la n° 512 del 10.05.2024](#) ad oggetto: “*Urbanistica – Approvazione in linea tecnica **PROGETTO DEFINITIVO – Lotto 1 Denominato “Viabilità di supporto al NUOVO TERMINALE INTERMODALE (750M.) e completamento dell’INTERPORTO del Quadrante Europa. ...omississ... per la realizzazione Opere Viarie di Urbanizzazione primaria funzionali alla Viabilità Generale Intercomunale all’interno del Piano Particolareggiato 711_125 VAR.1 - QUADRANTE EUROPA AREA NORD**” e prendere visione dell’[Elenco degli Allegati](#) che sono poi consultabili nel [PLICO ELABORATI](#).*”

Tutto ciò premesso dalla [DGC n° 512/2024](#) – come prima azione – si estraggono e si evidenziano questi paragrafi:

Tale piano urbanistico attuativo è stato redatto al fine di **rivedere il riassetto dell’area interportuale** realizzata in forza di precedenti pianificazioni, così da costituire un **referimento aggiornato all’operatività interna** ed allo **sviluppo dell’area**. Il progetto ottimizza, coordina e indirizza **le strategie di sviluppo dell’area** e fissa i seguenti obiettivi:

- 1) **la separazione tra la viabilità di accesso all’area** e la viabilità urbana di collegamento (nuova via Sommacampagna). Come riportato nella convenzione tra il Comune ed il Consorzio ZAI all’art. 5 - Ultimazione e Collaudo delle Opere di Urbanizzazione primaria funzionali alla Viabilità Generale Intercomunale, il Consorzio si obbliga a cedere in proprietà ed a titolo gratuito al Comune il nuovo tracciato di via Sommacampagna (Tav. n.4 Viabilità generale intercomunale); il Comune si obbliga a sua volta a cedere in proprietà ed a titolo gratuito le aree ed opere costituenti il tracciato attuale di via Sommacampagna nel tratto interno individuato nella medesima tavola;
- 2) **l’attivazione di un’area dedicata alla logistica** con accessi controllati;
- 3) la riorganizzazione e **l’ampliamento delle funzioni di trasporto combinato**, che si fonda sul **completamento del sistema dei binari e delle zone di manovra nelle aree destinate ai terminal intermodali**, ma soprattutto sul riordino ed ammodernamento delle strutture di carico dei convogli all’interno del Quadrante Europa;
- 4) **la riorganizzazione, razionalizzazione e ampliamento delle aree per la logistica integrata** recuperando a tale funzione **le molte aree libere ancora oggi esistenti** all’interno dell’ambito del Quadrante Europa;
- 5) la riorganizzazione di tutto il sistema direzionale dei servizi;

Con [Delibera di Giunta Comunale n. 269 del 12 luglio 2016](#) è stata approvata la “**Variante n. 1 al Piano Particolareggiato Quadrante Europa Area Nord**”.

Tale variante, sulla quale è stato **acquisito il parere motivato VAS n.161 del 25/11/2015**, nel confermare l’intervento di nuova viabilità su via Sommacampagna (nuova via Sommacampagna), prevede delle opere viabilistiche con la **realizzazione di nuova rotatoria nel nodo di connessione tra via Sommacampagna e la Tangenziale Sud, degli ampliamenti della capacità di parcheggio d’uso pubblico, degli ampliamenti e ripermetrazioni di alcuni Ambiti di Intervento Unitario (AIU) e la possibilità di aumentare l’altezza massima dei immobili destinati alla logistica, la possibilità di dotare l’area a parco pubblico di strutture a supporto per una ridotta quantità di superficie coperta**. In sede di approvazione della “Variante n. 1” inoltre, è stata confermata la validità e la permanenza del vincolo preordinato all’esproprio, apposto con la delibera di Consiglio Comunale n. 41/2011, in relazione a quanto previsto dal DPR n. 327/2001;

Dopo che sono stati ricordati questi estratti della [DGC n° 512/2024](#)... si può ora evidenziare che in merito al **Parere Motivato della Commissione VAS n° 161 del 25.11.2015**, il **Comune di Sommacampagna aveva presentato RICORSO al TAR Veneto** poi integrato con i **MOTIVI AGGIUNTI** e del contenuto di questo **RICORSO al TAR** il sottoscritto ha già espresso le proprie **considerazioni inerenti alla violazione della DIRETTIVA VAS** vedi il contenuto della **PEC inviata il 03.02.2025** ad 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)** alla quale **violazione della VAS**, si può evidenziare che **vi è stata anche una VIOLAZIONE della DIRETTIVA VIA**... utilizzando la tecnica del “[SALAMI SLICING](#)”?

Prima di entrare nel merito della **NUOVA VIABILITA'** del PUA NORD dell'INTERPORTO: Quadrante Europa - **che sta per essere realizzata senza che il progetto sia mai stato sottoposto a VIA** - ricordiamo [un articolo](#) a titolo: "Interporto Verona Quadrante Europa, al via i lavori per la quarta gru" con sottotitolo: "Al via i lavori per il potenziamento del III modulo del terminal di Verona Quadrante Europa attraverso la realizzazione di una quarta gru".



Di questo articolo si riportano i seguenti paragrafi:

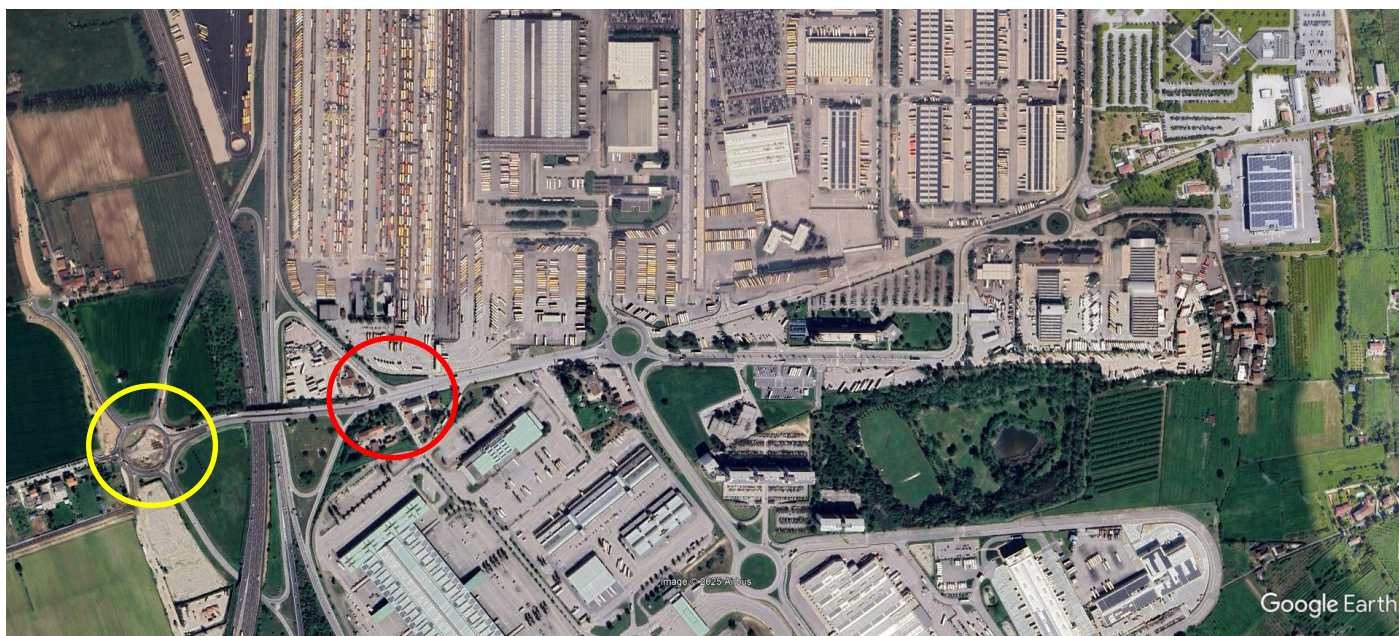
Gli interventi previsti, tra cui l'installazione di una quarta gru e la costruzione di due nuovi binari nella zona di stoccaggio, miglioreranno significativamente la capacità operativa del terminal, rispondendo alle crescenti esigenze del mercato.

Il terzo modulo dell'Interporto di Verona – dotato di infrastrutture avanzate come fasci binari da 600 metri e sistemi di movimentazione all'avanguardia – è al centro di un ambizioso piano di potenziamento. Nel breve termine, è prevista l'installazione di una quarta gru per migliorare l'efficienza delle operazioni di carico e scarico, rispondendo alle esigenze di un mercato in crescita. In una seconda fase, verranno realizzati due nuovi binari nella zona di stoccaggio, ampliando ulteriormente la capacità operativa del terminal.

Il potenziamento del Quadrante Europa si proietta anche nel futuro con la realizzazione del IV modulo, che includerà sei binari a standard europeo di 750 metri. Questi interventi saranno fondamentali per supportare l'aumento del traffico merci generato dall'attivazione del BBT (Galleria di Base del Brennero) e dai nuovi collegamenti lungo i corridoi ferroviari europei.

Visto che nell'articolo si parla del **4° Modulo**, va detto che ne il **1° Modulo**, ne il **2° Modulo** e tanto meno il **3° Modulo** del Centro Intermodale... **NON sono mai stati sottoposti ad una Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)** in quanto il **Consorzio ZAI continua ad ampliarsi... "a pezzi"** utilizzando la tecnica "**SALAMI SLICING**"... **violando le Direttive VAS e VIA ed evitando così di dover realizzare delle consistenti opere di mitigazione e di compensazione ambientale**.

Dopo che - a carico del Consorzio CEPAV DUE (che sta realizzando la Ferrovia TAV) – è stata realizzata una **NUOVA ROTONDA (cerchio giallo)** che di fatto costituisce il **NUOVO ACCESSO all'INTERPORTO: Quadrante Europa**, questo **NUOVO ACCESSO** verrà potenziato e ampliato con la **costruzione di una altra NUOVA ROTONDA (cerchio rosso)** e da questo **NUOVO ACCESSO** all'INTERPORTO ora... **si realizzerà la NUOVA VIABILITA' dell'INTERPORTO... senza una VIA**.



Se dalla [Delibera di Giunta del Comune di Verona, la n° 512 del 10.05.2024](#) si inizia ad esaminare la documentazione come è stata pubblicata nel [PLICO ELABORATI](#) già dalla Copertina della [Relazione Generale](#) si può ricordare che... **tutte le opere che sono realizzate senza la VIA e la VAS... NON possono accedere ai Finanziamenti della Comunità Europea?**

Questo dettaglio va evidenziato in quanto è **da decenni che il Consorzio ZAI... riceve i finanziamenti dalla Comunità Europea** per realizzare dei suoi interventi, che non mai hanno ottenuto pareri positivi ad una procedura di VIA e da decenni il Consorzio ZAI opera **senza aver mai ottenuto nessun Decreto di Compatibilità Ambientale.**

Esaminando il contenuto della **pagina 7** della [Relazione Generale](#) si evidenzia la linea di trasporto pubblico linea urbana n° 24: *Quinzano - Ospedale - Stazione P.N. - S. Elisabetta - Quadrante Europa - Caselle e dalla extraurbana 160 il che **permette di evidenziare una connessione diretta*** che da Caselle – attraverso l'Interporto – arriva alla città di Verona.



E se la tavola come sopra riportata... **evidenzia la stretta connessione tra Caselle e l'INTERPORTO: Quadrante Europa**, se poi **alla pagina 8** prendiamo visione del **tracciato della ciclopedonale esistente (in colore blu)** e di quella **prevista (in colore rosso)** parrebbe essere evidente che **non vi è nessuna ciclopedonale che abbia da collegare l'INTERPORTO con il centro abitato di Caselle** il che **rende pericoloso per i Cittadini di Caselle recarsi a Verona attraverso l'Interporto.**



Consorzio ZAI

Interporto Quadrante Europa

PROGETTO DEFINITIVO LOTTO 1

Viabilità di supporto al nuovo terminale intermodale (750m) e a completamento dell'interporto del quadrante Europa di Verona
Progetto 2018-IT-TM-0057-S

CUP: E35B18001300004 - CIG:85916852C1



Cofinanziato dall'Unione europea
Meccanismo per collegare l'Europa

COMMITTENTE:

CONSORZIO ZAI
Via Sommacampagna 61, 37137 Verona (VR)
C.F. e P.IVA 00849500236



Dalla presa visione della **pagina 12** della **Relazione Generale** apprendiamo la posizione della nuova Viabilità in rapporto alla Tav. 4 del PAT – TRASFORMABILITA' (allora vigente) e dall'esame di questa tavola possiamo apprendere che la NUOVA Viabilità è costituita da DUE STRALCI (non collegati tra di loro) come indicati con le linee tratteggiate rosse.



Alla pagina 13 della **Relazione Generale** prendiamo visione di quello che sarebbe stato approvato con il PUA NORD dell'Interporto Quadrante Europa, una **approvazione avvenuta senza una VAS**, una tesi già sostenuta nel **RICORSO al TAR** e dai **MOTIVI AGGIUNTI** che era stato presentato dal **Comune di Sommacampagna... contro il Consorzio ZAI**.

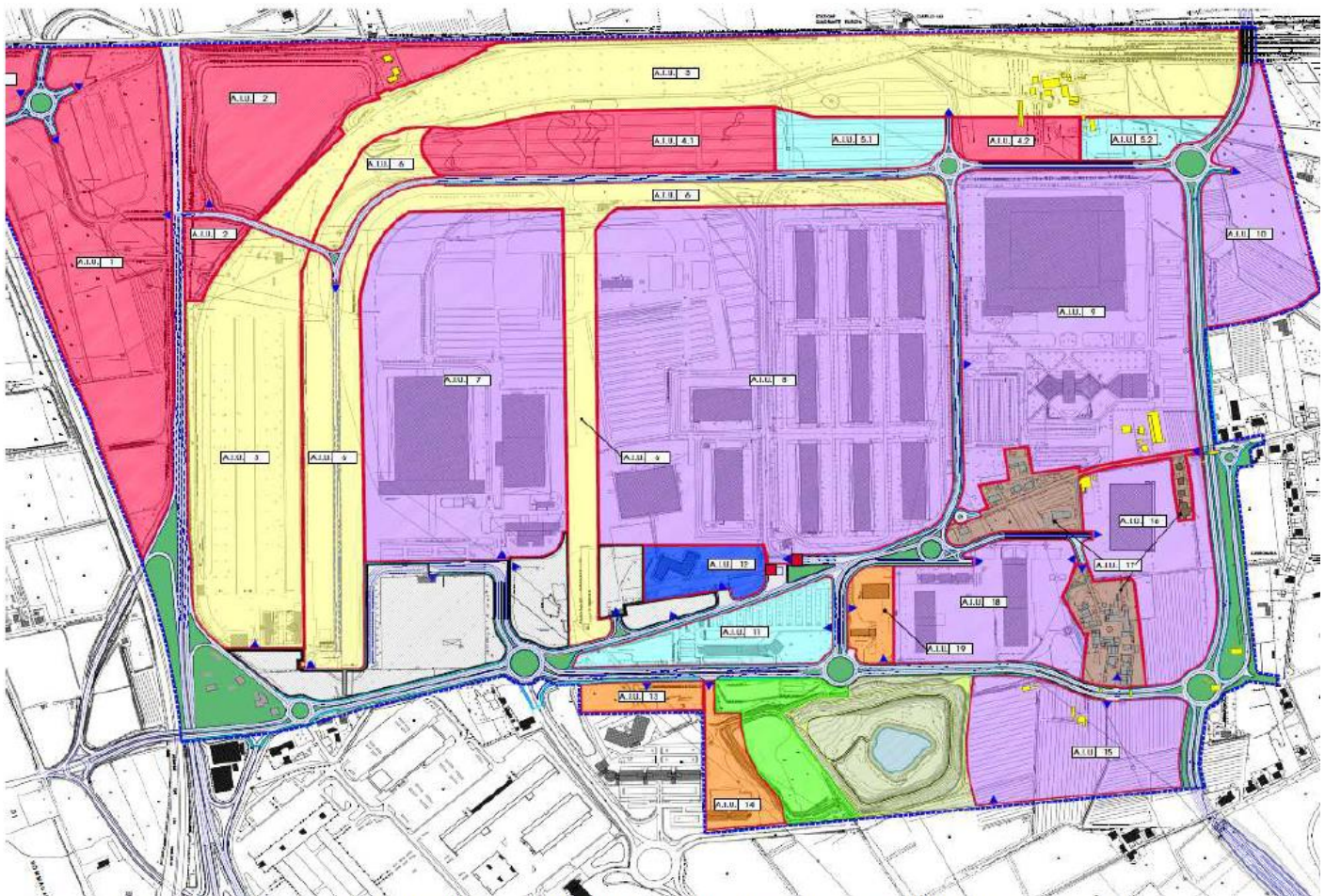


Figure 10 Tav. P 1 - VAR.1 del Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa - Area Nord.

A differenza di quello che sostiene il Consorzio ZAI, tutto quello che è stato realizzato all'interno dell'INTERPORTO: Quadrante Europa... **NON è mai stato sottoposto... ne a V.I.A. – Valutazione di Impatto Ambientale e... ne a V.A.S. – Valutazione Ambientale Strategica...** permettendo così al Consorzio ZAI: (A) **di risparmiare** milioni di euro in quanto non sono mai state realizzate delle opere di Mitigazione e Compensazione Ambientale e (B) **facendo guadagnare** al

Consorzio ZAI dei milioni di euro... vendendo aree da destinare alla logistica, quando queste aree avrebbero dovuto essere destinate alle opere e agli interventi di Mitigazione, di Ripristino, di Restauro e di Compensazione Ambientale.

Dalla lettura di **pagina 13**, appare essere evidente che il **NUOVO ACCESSO** all'INTERPORTO Quadrante Europa sarà caratterizzato dalla **realizzazione di DUE NUOVE ROTONDE**, una **Rotonda ad Ovest** della Tangenziale (*già realizzata a cura e spese del Consorzio CEPAV DUE per la Ferrovia TAV*) e una **Rotonda a Est** che viene realizzata dal Consorzio ZAI.

4.3.1 Nuovo Accesso Quadrante Europa dalla Tangenziale Ovest

Tra le opere viabilistiche che insistono sull'area in oggetto, Autostrada del Brennero ha sviluppato, con progetto preliminare 2013, la riqualificazione dell'accesso Quadrante Europa dalla Tangenziale. Il progetto prevede l'introduzione di due rotatorie su via Sommacampagna collegate alle piste della Tangenziale con riconversione dei rami. Lo svincolo e la rotatoria ovest rimangono a carico ad A22, ora trasferita alle opere della linea AV/AC di RFI, mentre la progettazione della rotatoria e svincolo est sono parte del presente progetto del Consorzio ZAI-QE.

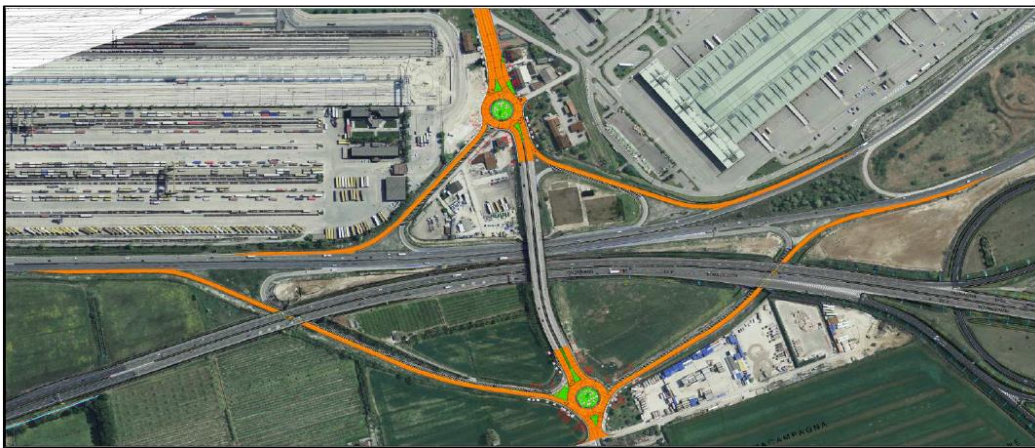
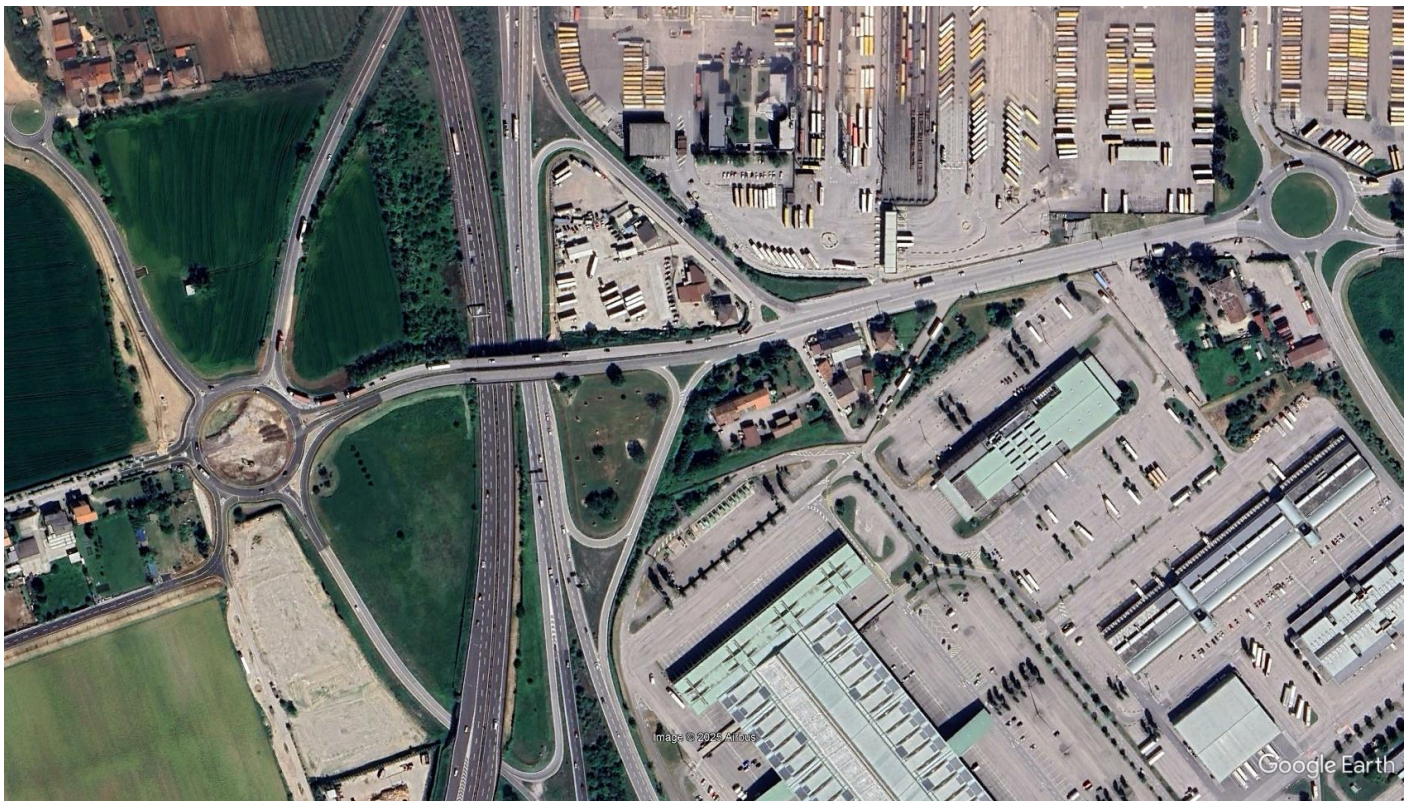


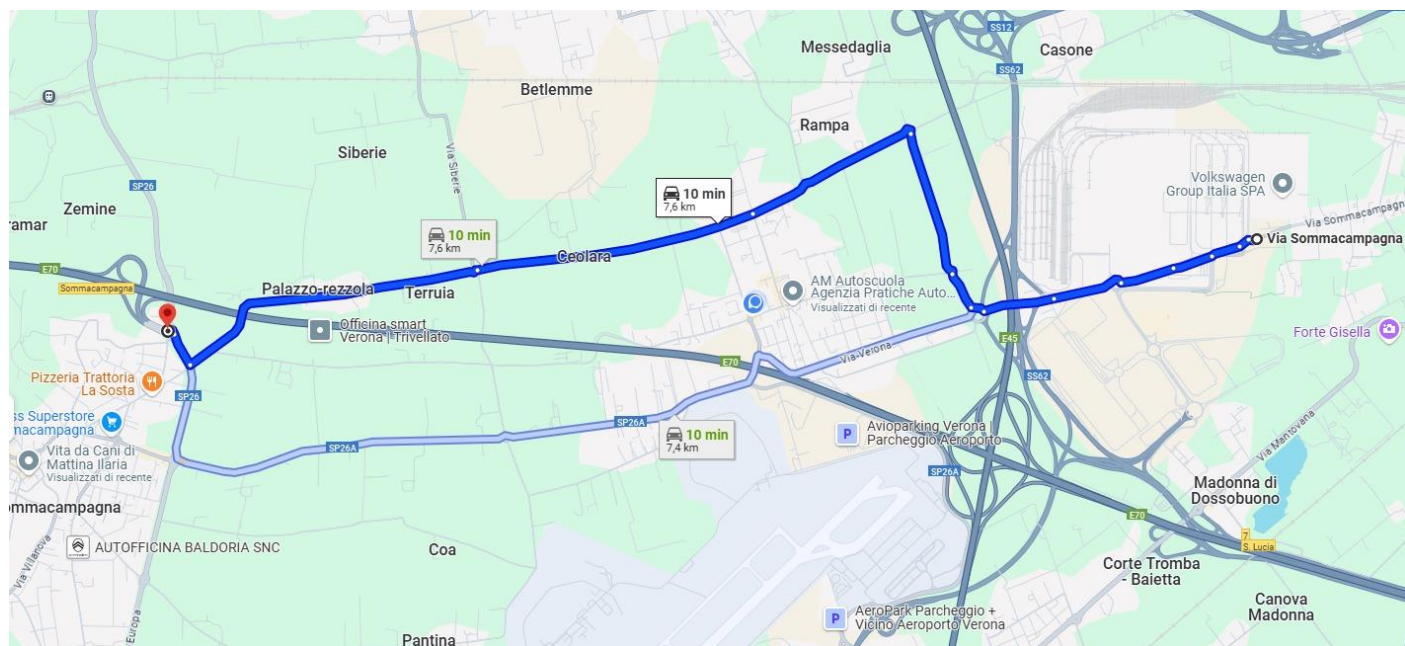
Figura 51 Progetto preliminare 2013 A22 del Brennero: accesso al Quadrante Europa da ovest

Nota Bene: Dato che la tavola sopra riportata non è rappresentata con il NORD rivolto verso l'alto (*qui sopra è rivolto verso sinistra*) qui sotto si riporta il **NUOVO ACCESSO** dell'INTERPORTO Quadrante Europa con una prima NUOVA ROTONDA (*quella ad Ovest dell'Autostrada A22*) che era stata "spacciata" come opera che sarebbe servita a Caselle.

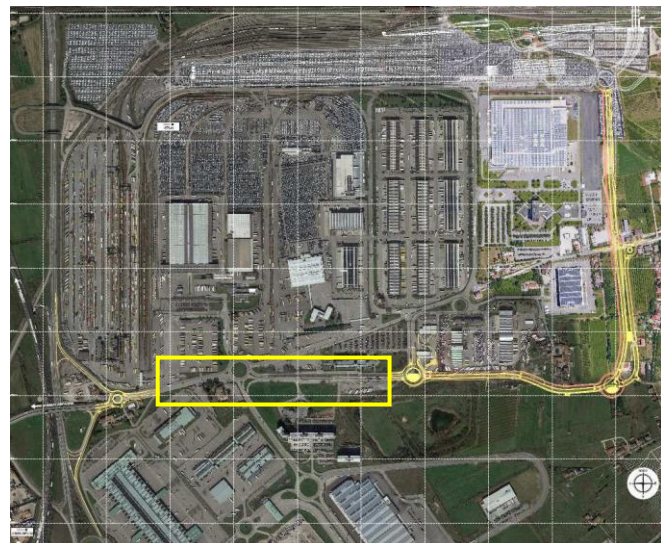
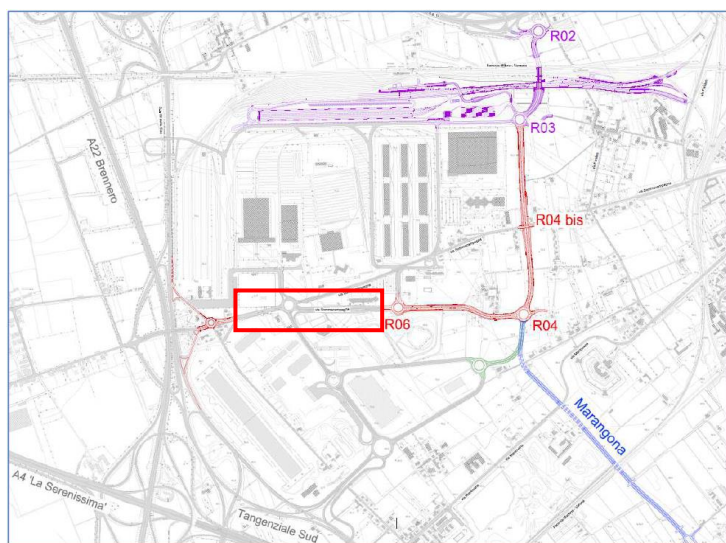


In realtà era evidente che questa **NUOVA ROTONDA avrebbe costituito il NUOVO ACCESSO all'INTERPORTO** e anche in questo caso va evidenziato che nella realizzazione di questa **opera non è stata prevista la realizzazione di nessuna Pista Ciclopeditone** che... **da Caselle** – attraversando il Quadrante Europa – **avesse da collegarsi alla Città di Verona**.

NB: A seguito della realizzazione della NUOVA Rotonda e della NUOVA Via Canova ora [GOOGLE MAPS](#) - come percorso migliore tra l'INTERPORTO Quadrante Europa e il Casello di Sommacampagna sull'A4 - suggerisce l'attraversamento di Caselle di Sommacampagna evidenziando ancora una volta gli **IMPATTI AMBIENTALI** dell'INTERPORTO su Caselle.

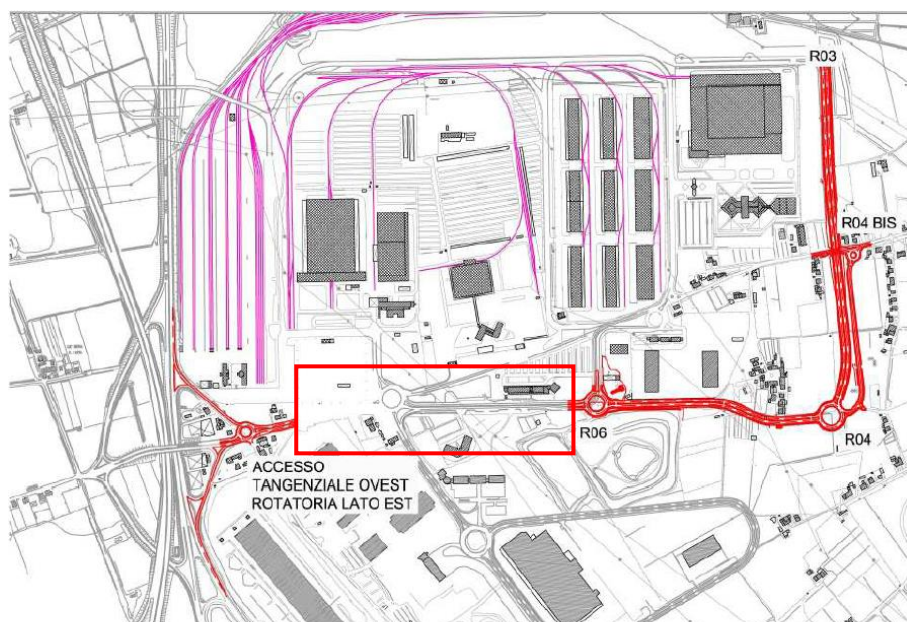


Tornando all'esame della [Relazione Generale](#) dalla tavola riportata nella **pagina 15** e nella **pagina 16** sono evidenti i **DUE STRALCI** della NUOVA VIABILITA' che è stata prevista per l'INTERPORTO Quadrante Europa con il PUA NORD.



Dall'esame di queste tre tavole è... ben evidente che **tra i DUE STRALCI non è previsto nessun intervento** e pertanto in questo tratto della viabilità che oggi è esistente **non è stato previsto** sia da realizzare nessuna prosecuzione della ciclopedonale (esiste e di progetto) al fine di poter completare la ciclabile di Caselle con quella della città di Verona.

Va evidenziato che una Ciclabile a servizio delle aree dell'Interporto è stato previsto esserci **solo verso Est** e senza che vi sia **proseguimenti-collegamenti con il centro abitato di Caselle** dove 5.000 abitanti – quando devono recarsi a Verona in bici – devono attraversare l'Interporto a loro rischio e pericolo.



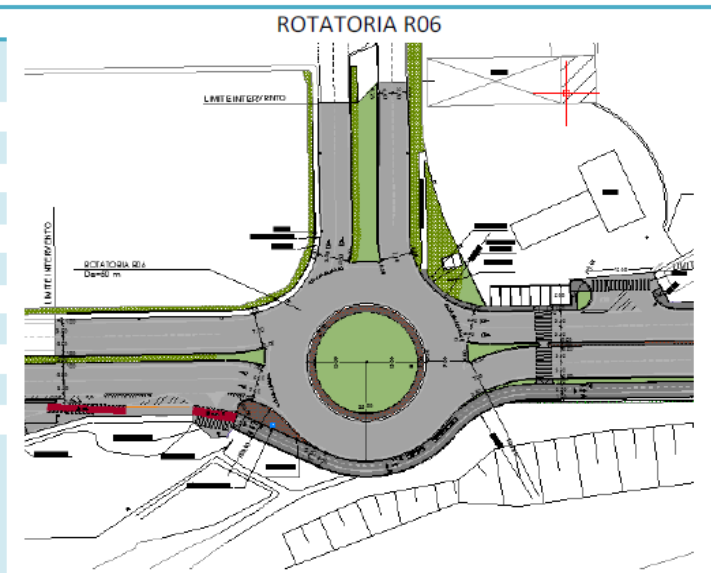
Se ora – sempre dalla [Relazione Generale](#) – se esaminiamo dei “dettagli” delle NUOVE Rotonde appare essere evidente che nella **ROTATORIA SVINCOLO EST TANGENZIALE** (quella più vicina a Caselle) non è stata prevista la Ciclopedonale.

Elementi geometrici	Valore
Numero di corsie in ingresso per ciascun ramo	Est: 2 Ovest: 2 Sud: 1 Nord: 1
Numero di corsie in uscita per ramo	1
Diametro esterno della rotatoria	46.00
Larghezza dell'anello di circolazione	9.00
Larghezza della banchina destra	1.00
Larghezza della banchina sinistra	0.50
Larghezza delle corsie d'entrata	3.50-3.50
Larghezza delle corsie d'uscita	4.50-7.00
Larghezza banchine corsie ingresso	1.00
Larghezza banchine corsie uscita	1.00
Diametro isola centrale	25.00
Corona isola centrale non sormontabile	2.50



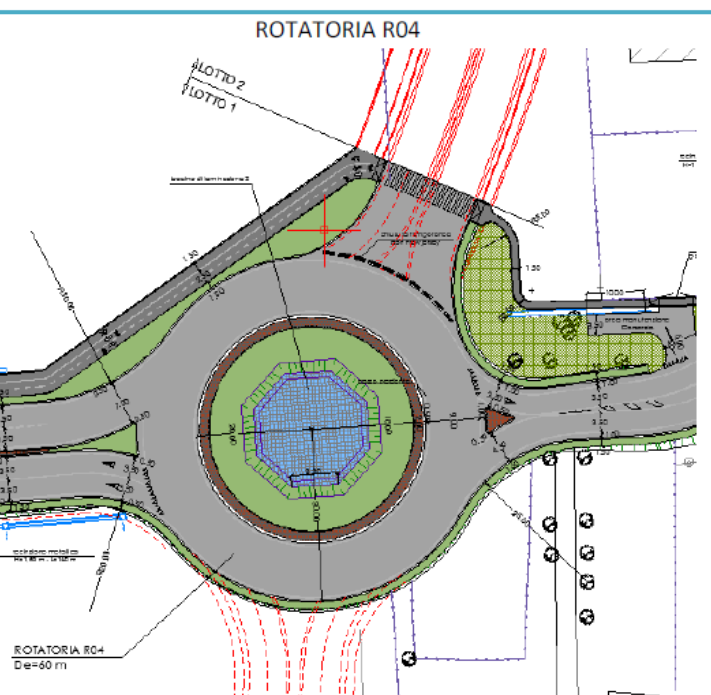
Dato che tra la **ROTATORIA SVINCOLO EST TANGENZIALE** (vedi sopra) e la **ROTATORIA R06** (vedi sotto) non sono previsti degli interventi è evidente che tra queste DUE ROTATORIE non è previsto nessun collegamento Ciclopedonale.

Elementi geometrici	Valore
Numero di corsie in ingresso per ramo	Est:-Ovest-Nord 2
Numero di corsie in uscita per ramo	1
Diametro esterno della rotatoria	50.00
Larghezza dell'anello di circolazione	9.00
Larghezza della banchina destra	0.50
Larghezza della banchina sinistra	0.50
Larghezza delle corsie d'entrata	3.50-3.50
Larghezza delle corsie d'uscita	7.00
Larghezza banchine corsie ingresso	0.50
Larghezza banchine corsie uscita	0.50
Diametro isola centrale	30.00
Corona isola centrale non sormontabile	2.50

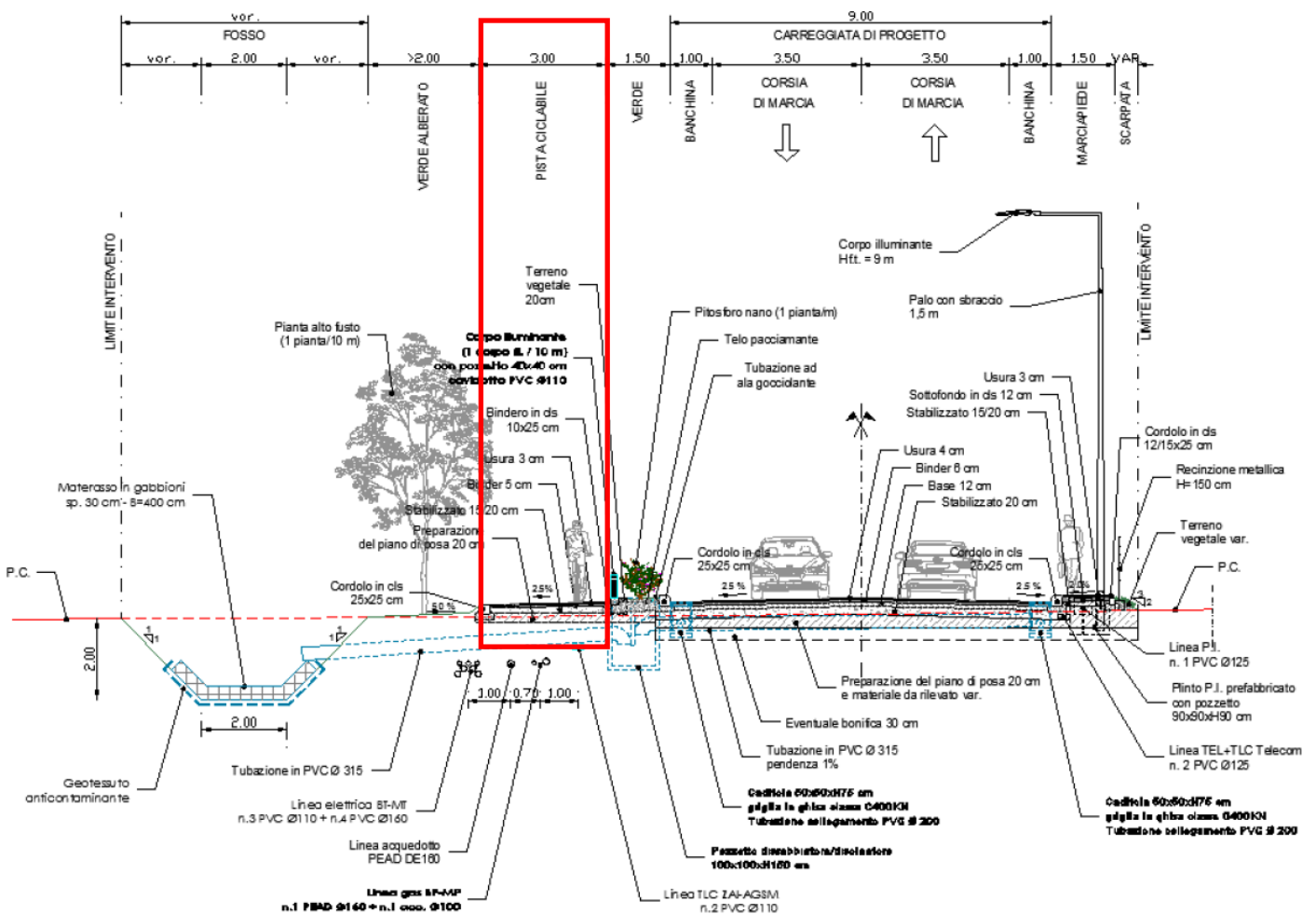
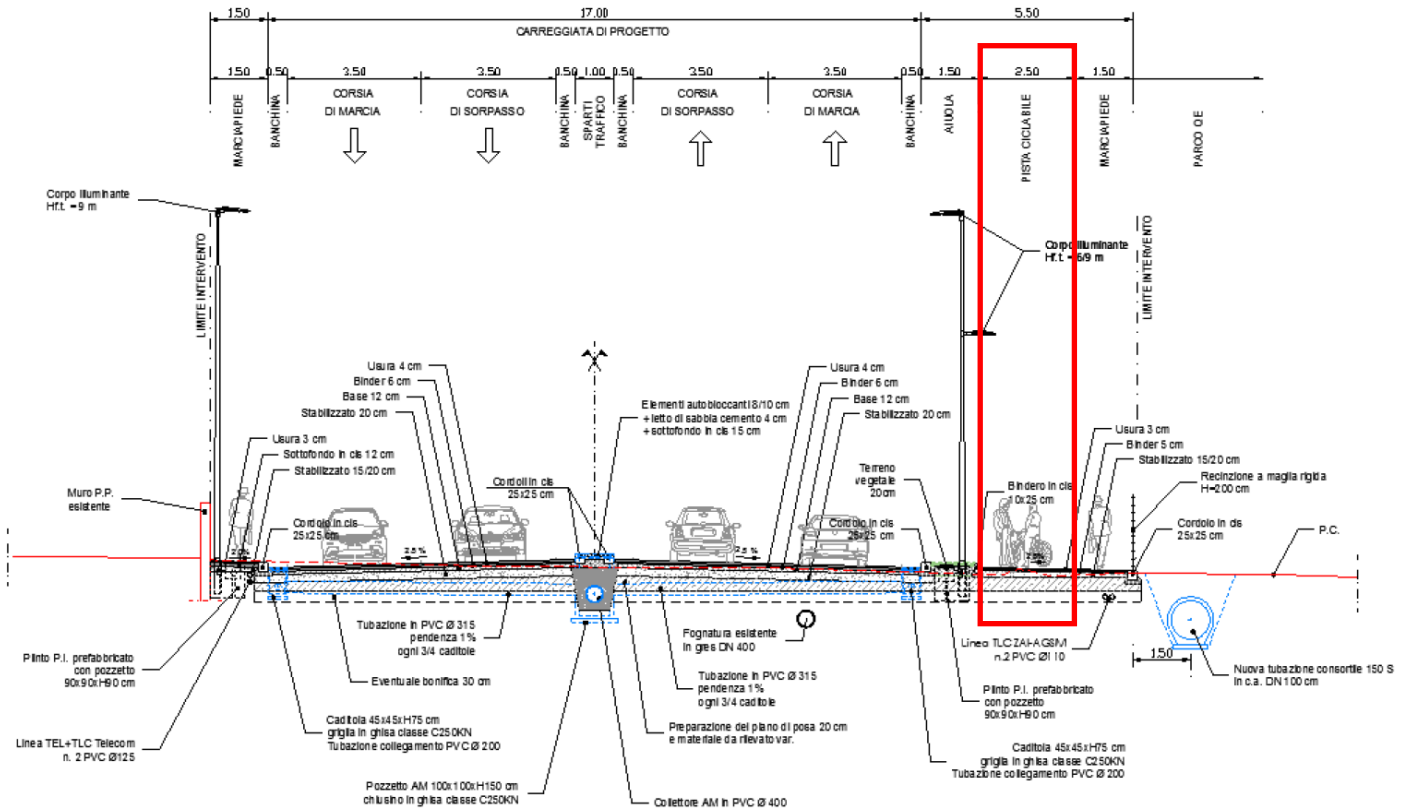


Da questi “dettagli” è evidente che il **Collegamento Ciclopedonale dell'INTERPORTO** è stato progettato al fine che vi sia un collegamento solo con la Città di Verona e quindi senza la connessione ed il collegamento verso Caselle.

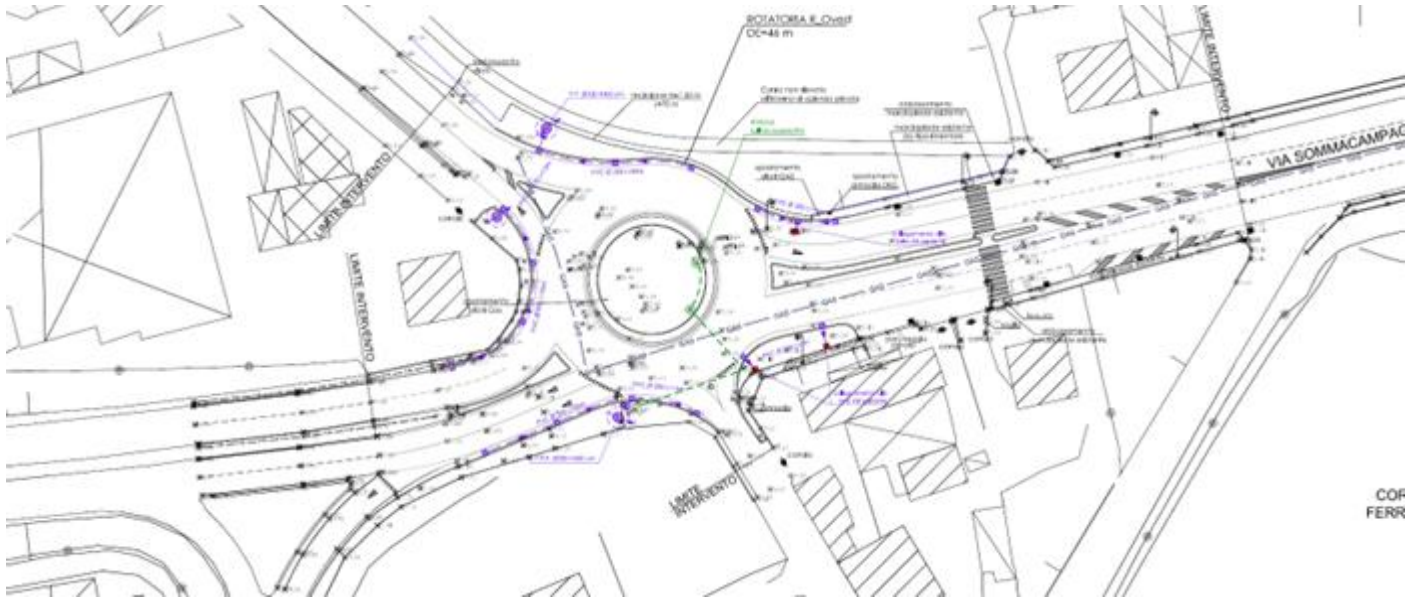
Elementi geometrici	Valore
Numero di corsie in ingresso per ramo	Ovest 2 Nord 2 Est 1
Numero di corsie in uscita per ramo	1
Diametro esterno della rotatoria	60.00
Larghezza dell'anello di circolazione	9.00
Larghezza della banchina destra	0.50
Larghezza della banchina sinistra	0.50
Larghezza delle corsie d'entrata	3.50-3.50
Larghezza delle corsie d'uscita	4.50 - 7.00
Larghezza banchine corsie ingresso	0.50
Larghezza banchine corsie uscita	0.50
Diametro isola centrale	40.00
Corona isola centrale non sormontabile	2.50



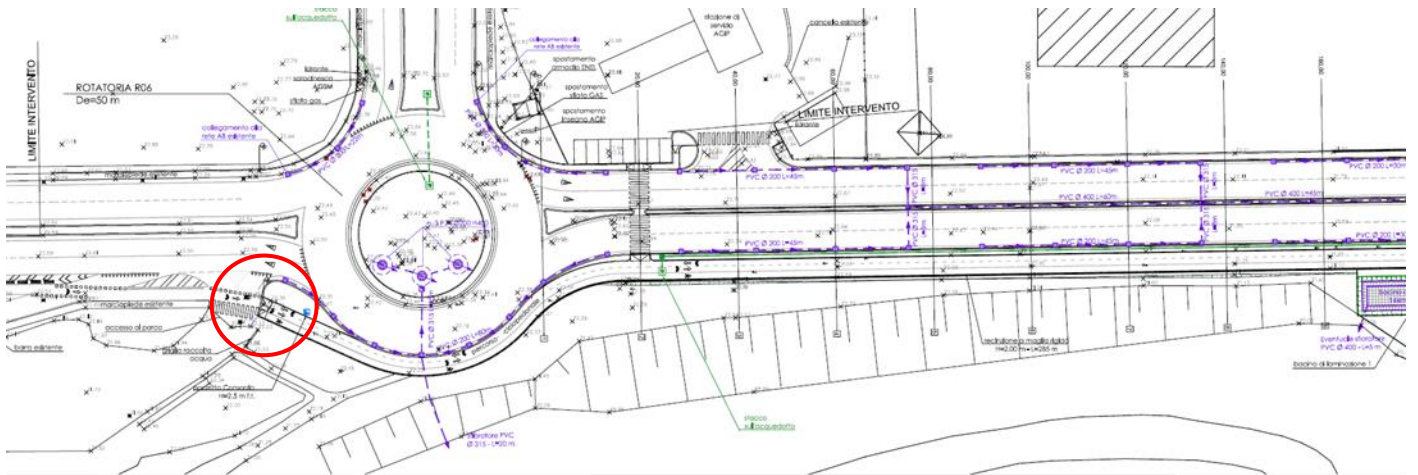
E che la Ciclopedonale sia stata prevista **solo nello stralcio ad Est dell'INTERPORTO** (e non nello stralcio ad Ovest, verso Caselle) questo è evidente anche dalle sezioni del nuovo sedime stradale dove sono evidenziate le Ciclopedonali.



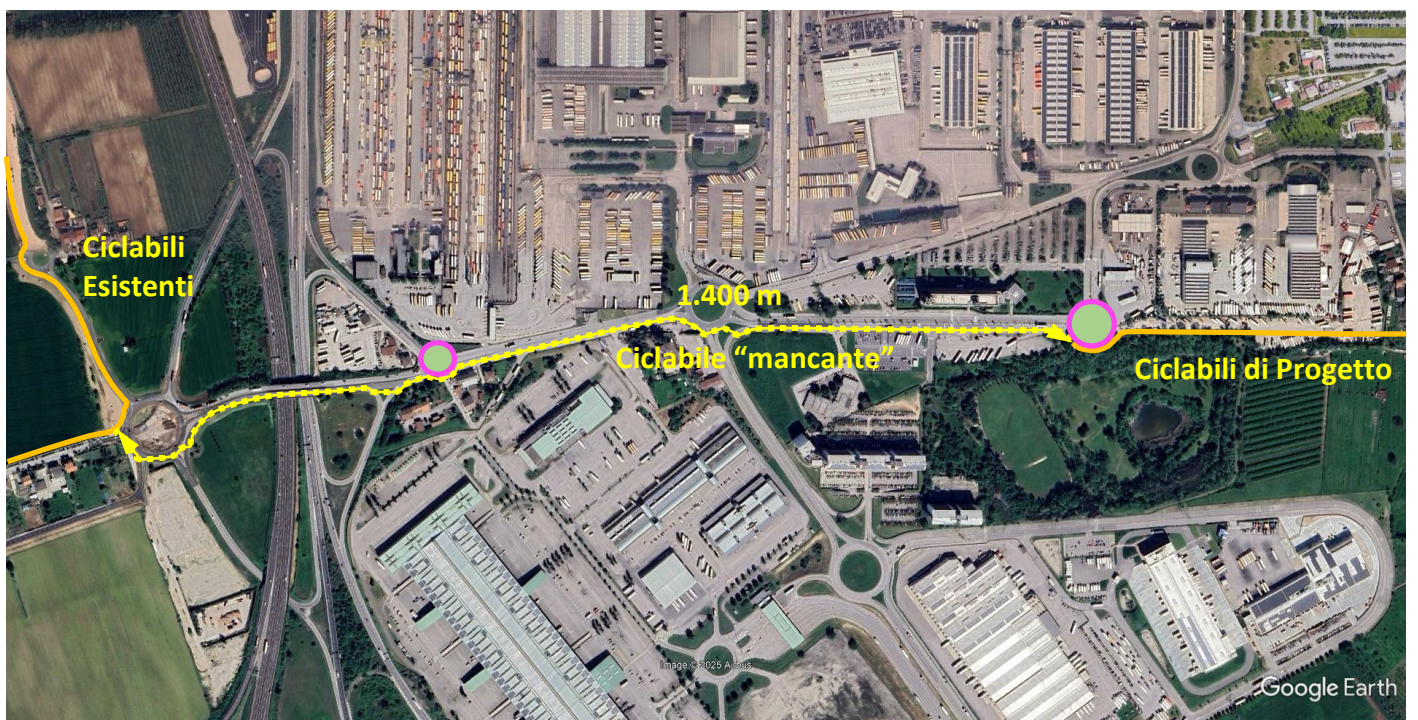
Se e qualora la **NUOVA VIABILITA' dell'INTERPORTO Quadrante Europa fosse stata sottoposta a VIA**, probabilmente tra le opere compensative la **Commissione VAS avrebbe potuto richiedere che il Prolungamento delle Ciclopedonale oggi esistente su Via Sommacampagna** al fine che avesse da collegarsi e da connettersi – verso Ovest – con la Ciclopedonale “esistente” a Caselle su Via Verona e su quella “nuova” che è stata realizzata su Via Canova (per la TAV)?



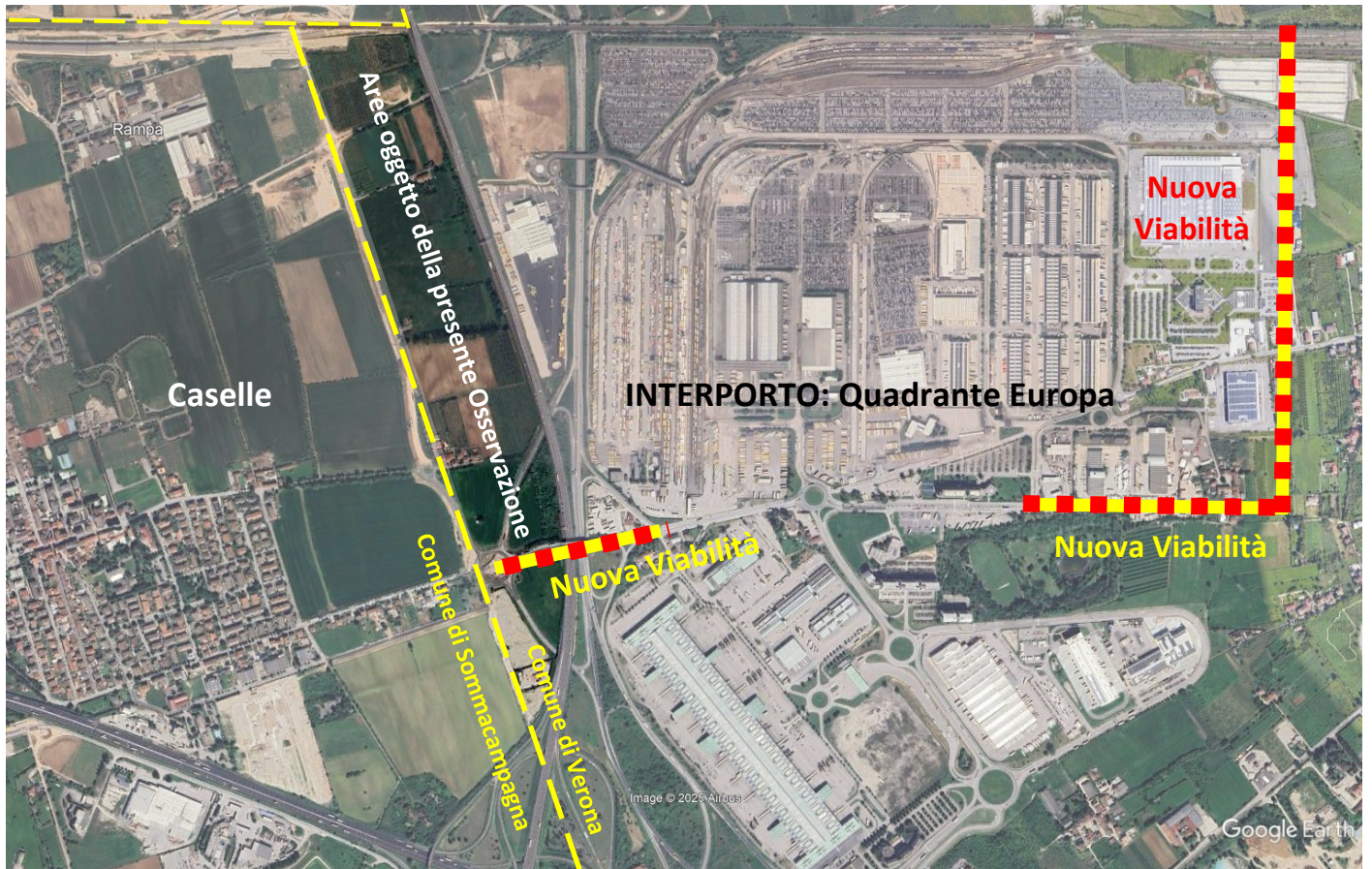
Che... tra la ROTATORIA SVINCOLO EST TANGENZIALE (vedi sopra) e la ROTATORIA R06 (vedi sotto) non sono previsti degli interventi per realizzare un prolungamento della Ciclopedonale è evidente visto che la NUOVA Ciclopedonale, termina in prossimità della ROTATORIA R06 (come evidenziato nel cerchio rosso) e... NON prosegue verso Caselle.



Per collegare Caselle con la Città di Verona - a partire dalle Due Ciclabili già esistenti e attraversando l'INTERPORTO Quadrante Europa - sono mancanti circa 1400 m. e questa opera - come intervento di mitigazione e di compensazione ambientale - sarebbe stata d'obbligo se la NUOVA VIABILITA' dell'Interporto... fosse stata sottoposta a VIA?



La mancata sottoposizione alla VIA e alla VAS dell'INTERPORTO Quadrante Europa ha impedito che **consistenti opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale non siano state eseguite** e nella NUOVA VARIANTE al PAT di Verona questa mancanza di VIA e di VAS deve essere compensata e quindi le "aree oggetto della presente Osservazione" devono avere una **destinazione d'uso atto a mitigare gli impatti ambientali** che l'Interporto crea sull'abitato di Caselle.



Se in un articolo del 19.02.2025 a titolo: "**CONSUMO DI SUOLO E LOGISTICA SENZA LOGICA**" a firma di un **Michele Bertucco - Assessore del Comune di Verona** - estraggo queste due frasi: **la prima: "... le Amministrazioni comunali tendono a localizzare tali mastodontici capannoni il più lontano possibile dai centri urbani ed il più vicino possibile ai confini con i Comuni circostanti..."** e **la seconda: "...Queste aree... (omissis)... sono il simbolo ed il paradigma di come cattiva politica, logistica improvvisata e anarchicamente definita, mancato controllo degli Enti che avrebbero dovuto programmarne e dirigerne lo sviluppo..."** posso ricordare che quello che **Michele Bertucco avrebbe detto...** è esattamente **quello che il Comune di Verona (di cui egli ne è un Assessore)... sta facendo a confine con il Comune di Sommacampagna** nelle aree dell'INTERPORTO: Quadrante Europa... aree che sono gestite dal Consorzio ZAI?

Se in questa **2^ INTEGRAZIONE** è evidente quando **possa essere importante per Caselle (dove vivono 5.000 persone) che sia realizzato il tratto mancante della Ciclopeditonale** che... **da Caselle (attraverso l'Interporto Quadrante Europa) sia realizzato un collegamento ciclopeditonale con la Città**, torniamo a quanto già Osservato nelle precedenti DUE PEC evidenziando che **è proprio nelle aree a confine tra i due comuni che dovrebbero essere realizzate opere di mitigazione.**

Tutto ciò premesso... con questa **2^ INTEGRAZIONE** alla **PEC del 03.02.2024** ... che si aggiunge alla **1^ INTEGRAZIONE** e **ricordando che l'INTERPORTO: Quadrante Europa... NON è mai stato sottoposto ne... a VIA e tantomeno... a VAS... si RINNOVANO le precedenti richieste** e...

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