

Beniamino Sandrini
Via del Fante, n° 21
37066 CASELLE di Sommacampagna
Tel. 0458581200 Cell. 3485214565
E_mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Aeroporto? Autostrade? Ferrovie?

Abbiamo già dato!



Ora... bastaa!!!

www.vivicaselle.eu
NO alla DISCARICA

Caselle di Sommacampagna, 1 Agosto 2009

Dossier: EU-Pilot 488/09/ENVI
e Procura Repubblica: **08/805 ANCNR**

Alla **Commissione Europea**
Direzione Generale - Ambiente
ENV.A.2 - Infrazioni
B-1049 Bruxelles (Belgio)

e per conoscenza:

Alla **Procura della Repubblica**
presso Tribunale di Verona
Sezione di Polizia Giudiziaria - ARPAV
Corte Giorgio Zanconati, 1
37122 - VERONA

Oggetto:

A settembre verrà inaugurato il Terminal 3 del Quadrante Europa... senza V.I.A?

In data 6.7.2009, dalla Commissione Europea, a seguito di una serie di segnalazioni, compresa quella del 23.3.2009, con oggetto: **Infrazione di V.I.A. e di V.A.S. "Interporto: Quadrante Europa" di Verona** con la quale avevo evidenziato i lavori del **Terminal Ferroviario** ho ricevuto una lettera che così cominciava:

abbiamo ricevuto la Sua segnalazione del 23 Marzo 2009, relativa a presunte violazioni della direttiva 85/337/CEE (la direttiva VIA) e della direttiva 2001/42/CE (la direttiva VAS), nella provincia italiana di Verona, in relazione alla realizzazione di un terminale ferroviario per il trasporto combinato autorizzata il 20 maggio 2008 all'interno del cosiddetto "Quadrante Europa", e in relazione all'approvazione del Master Plan dello stesso Quadrante Europa. La pratica è stata protocollata con numero 488/09/ENVI.

Premesso che il sottoscritto, ritiene che "il terminale ferroviario" evidenziato nella lettera ricevuta, sia solo la **punta dell'iceberg** di un **insieme di opere** realizzate **senza V.I.A.** dal Consorzio Z.A.I. all'interno del comparto denominato "Quadrante Europa"... che ad avvio dello scrivente, è anche... **senza V.A.S.** ...

... oggi... leggendo un articolo pubblicato su "Verona Sette" a titolo: "**Il futuro di Verona sarà a portata di Terminal TRE**" apprendo di nuovo, che viene annunciato che nel me-se di Settembre sarà inaugurato il nuovo Terminal Ferroviario presso... l'Interporto del "Quadrante Europa".

Il "Terminal TRE" realizzato con il permesso a costruire n. **06.03/009499** del **20.5.2008**, come a lato evidenziato: →

Ente appaltante:

Consorzio Z.a.i.



INTERPORTO QUADRANTE EUROPA

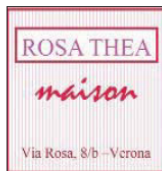
LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL FERROVIARIO PER IL TRASPORTO COMBINATO

Permesso a costruire n° 06.03/009499 del 20.05.2008 rilasciato dal Comune di Verona

Già nella "breve anticipazione" della prima pagina di "Verona Sette" viene scritto questo: **"Compact Terminal" è futuro, grandi spazi e alte velocità. Sarà con queste parole che Flavio Zuliani, presidente del Consorzio Zai, presenterà all'inaugurazione ufficiale il nuovo Terminal 3 del Quadrante Europa. Quattro milioni e 200mila metri quadrati di superficie occupata, 47 coppie di treni giornalieri per un traffico di undicimila convogli l'anno.**

Sulla copertina di "Verona Sette", il Presidente del Consorzio ZAI è posto al centro tra il Sindaco di Verona (sulla destra) e il Presidente della Camera di Commercio (sulla Sinistra)... due Rappresentanti Pubblici *che saranno invitati alla inaugurazione del "Terminal 3" dell'Interporto: "Quadrante Europa", che raddoppierà il numero dei treni e degli autocarri che... impatteranno sul territorio circostante e su Caselle.*

All'interno dei "Verona Sette", alla pagina 3, c'è un articolo (come sotto riprodotto) del quale, alcune frasi meritano essere evidenziate e sottolineate, in particolare le dichiarazioni "del Presidente Zuliani"...



Direttore Mauro Bonato

Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, CNS VERONA

Anno 5 - N.S. n. 28 - 1 Agosto 2009

1 Euro

Il futuro di Verona sarà a "portata" di terminal tre

IN CITTÀ Un centro per lo sport



a pag 6

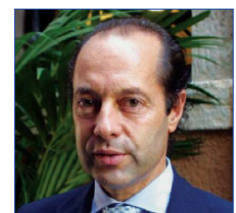


"Compact Terminal" è futuro, grandi spazi e alte velocità. Sarà con queste parole che Flavio Zuliani, presidente del Consorzio Zai, presenterà all'inaugurazione ufficiale il nuovo

Terminal 3 del Quadrante Europa. Quattro milioni e 200mila metri quadrati di superficie occupata, 47 coppie di treni giornalieri per un traffico di undicimila convogli l'anno.

a pag 3

PRIMO PIANO Un polo europeo a Verona



a pag 11

3 VERONA SETTE

PRIMO PIANO

1 AGOSTO 2009

4 milioni di metri quadrati di superficie occupata, 47 coppie di treni e un traffico di undicimila convogli l'anno

Il futuro di Verona sarà a "portata" di terminal tre

"Compact Terminal" è futuro, grandi spazi e alte velocità. Sarà con queste parole che Flavio Zuliani, presidente del Consorzio Zai, presenterà all'inaugurazione ufficiale il nuovo Terminal 3 del Quadrante Europa.

Quattro milioni e 200mila metri quadrati di superficie occupata, 47 coppie di treni giornalieri per un traffico di undicimila convogli l'anno. Sono queste le cifre del futuro. Numeri che non tarderanno ad arrivare assicura il presidente del Consorzio: "Il nuovo terminal gate è stato realizzato rispettando i tempi programmati e in un momento di crisi non è una cosa da poco. L'inaugurazione slitta a settembre per motivi contingenti ma ormai è fatta!".

La società, Consorzio Zai, che gestisce l'interporto, lavora al progetto da un anno e mezzo e grazie alla collaborazione di Rete ferroviaria italiana (Rfi) ha portato a termine il progetto.

"Da sempre Rfi crede e investe in questa realtà e nella sua forza strategica e questo nuovo progetto rappresenterà un modello di riferimento per altri terminal - sotto-

linea Zuliani - la tecnologia usata è di ultima generazione e i numeri parlano chiaro.

Siamo passati da una superficie occupata di due milioni e mezzo di metri quadrati a quattro milioni e 200mila metri quadrati, dalle attuali 30 coppie treni giornaliere, si passerà a 47, facendo lievitare così a undicimila treni l'anno il traffico ferroviario del nodo che oggi conta annualmente il passaggio di 6.500 convogli".

Il nuovo terminal è pura tecnologia; separa i cicli produttivi in moduli, quello ferroviario e quello di stoccaggio, diminuendo il costo per unità movimentata, riducendo l'impatto sul territorio e garantendo una protezione ambientale su tutta la piattaforma. Il modello innovativo offre quindi al modulo intermodale di sfruttare pienamente la tecnologia gruistica, nonché le nuove opportunità aperte dalla liberalizzazione ferroviaria.

Un mix da premiare e che porterà grandi benefici alla città e ai cittadini. Secondo tecnici e programmatori infatti il modello ideato potrà aprire la via a una



discontinuità forte nell'ambito delle modalità gestionali della terminalistica, facendo diventare il modulo 3 una opportunità di sperimentazione di pratiche organizzative e gestionali innovative, da esportare anche in altre future realtà.

Il presidente concorda pienamente e spiega: "la creazione del terzo modulo permette di mettere mano alla tecnologia degli altri due arrivando a 15-18mila treni l'anno nei prossimi dieci anni, il

nuovo terminal consente di triplificare la situazione attuale confermando ancora una volta il primato e l'eccellenza del Quadrante Europa, primo interporto italiano e aggiunge gli effetti del nuovo terminal si verseranno su tutta la provincia veronese e non solo". Zuliani con numeri alla mano ricorda come il Quadrante Europa nei suoi primi 61 anni di attività abbia creato più di centomila posti di lavoro, tra diretti e indiretti e delle potenzialità futu-

re continue. "Si tratta del vero motore per la creazione dello sviluppo economico e dice ci attendiamo precisi piani urbanistici come il Quadrante sud e Quadrante nord, Marangona e piano interventi della Bassona. In questo modo si potranno creare altri 20mila posti di lavoro in dieci anni". Ricorda poi che il Censis parla da sempre del Quadrante Europa come una delle anse positive di sviluppo economico, anche all'interno della crisi e al secondo posto viene la fiera di Milano.

Il presidente si mostra invece pensieroso nei confronti della paventata proposta di un nuovo interporto a Isola della Scala.

Lo stesso ad di Ferrovie, Mauro Moretti, non concorda e dice: "Lo confermano tutti gli studi che replicano un modello come il nostro entro i 200 chilometri creerebbe diseconomie di scala.

Non voglio escludere progetti o sistemi simili da condividere con il Quadrante, ma i progetti vanno valutati e studiati prima di essere fatti".

Giorgia Castagna

L'articolo nell'immagine della pagina precedente, viene qui trascritto e alcune frasi sono qui evidenziate:

4 milioni di metri quadrati di superficie occupata, 47 coppie di treni e un traffico di undicimila convogli l'anno

Il futuro di Verona sarà a “portata” di terminal tre

“Compact Terminal” è futuro, grandi spazi e alte velocità. Sarà con queste parole che Flavio Zuliani, presidente del Consorzio Zai, presenterà all'**inaugurazione ufficiale il nuovo Terminal 3 del Quadrante Europa. Quattro milioni e 200mila metri quadrati di superficie occupata, 47 coppie di treni giornalieri per un traffico di undicimila convogli l'anno.** Sono queste le cifre del futuro. Numeri che non tarderanno ad arrivare assicura il presidente del Consorzio: **“Il nuovo terminal gate è stato realizzato rispettando i tempi programmati e in un momento di crisi non è una cosa da poco. L'inaugurazione slitta a settembre per motivi contingenti ma ormai è fatta!”.**

La società, Consorzio Zai, che gestisce l'interporto, lavora al progetto da un anno e mezzo e grazie alla collaborazione di Rete ferroviaria italiana (Rfi) ha portato a termine il progetto. **“Da sempre Rfi crede e investe in questa realtà e nella sua forza strategica e questo nuovo progetto rappresenterà un modello di riferimento per altri terminal - sottolinea Zuliani - la tecnologia usata è di ultima generazione e i numeri parlano chiaro.**

Siamo passati **da una superficie occupata di due milioni e mezzo di metri quadrati a quattro milioni e 200mila metri quadrati, dalle attuali 30 coppie treni giornaliere, si passerà a 47,** facendo lievitare così a undicimila treni l'anno il traffico ferroviario del nodo **che oggi conta annualmente il passaggio di 6.500 convogli”.**

Il nuovo terminal è pura tecnologia; separa i cicli produttivi in moduli, quello ferroviario e quello di stoccaggio, diminuendo il costo per unità movimentata, **riducendo l'impatto sul territorio e garantendo una protezione ambientale su tutta la piattaforma.** Il modello innovativo offre quindi al modulo intermodale di sfruttare pienamente la tecnologia gruistica, nonché le nuove opportunità aperte dalla liberalizzazione ferroviaria. Un mix da premiare e che porterà grandi benefici alla città e ai cittadini.

Secondo tecnici e programmatori infatti il modello ideato potrà aprire la via a una discontinuità forte nell'ambito delle modalità gestionali della terminalistica, facendo diventare il modulo 3 una opportunità di sperimentazione di pratiche organizzative e gestionali innovative, da esportare anche in altre future realtà.

Il presidente concorda pienamente e spiega: **“la creazione del terzo modulo permette di mettere mano alla tecnologia degli altri due arrivando a 15-18mila treni l'anno nei prossimi dieci anni, il nuovo terminal consente di triplicare la situazione attuale** confermando ancora una volta il primato e l'eccellenza del Quadrante Europa, primo interporto italiano -e aggiunge- gli effetti del nuovo terminal si verseranno su tutta la provincia veronese e non solo”.

Zuliani con numeri alla mano ricorda come il Quadrante Europa nei suoi primi 61 anni di attività abbia creato più di centomila posti di lavoro, tra diretti e indiretti e delle potenzialità future continue. **“Si tratta del vero motore per la creazione dello sviluppo economico- e dice- ci attendiamo precisi piani urbanistici come il Quadrante sud e Quadrante nord,** Marangona e piano interventi della Bassona. In questo modo si potranno creare altri 20mila posti di lavoro in dieci anni”.

Ricorda poi che il Censis parla da sempre del Quadrante Europa come una delle anse positive di sviluppo economico, anche all'interno della crisi e al secondo posto viene la fiera di Milano.

Il presidente si mostra invece pensieroso nei confronti della paventata proposta di un nuovo interporto a Isola della Scala. Lo stesso l'ad di Ferrovie, Mauro Moretti, non concorda e dice: **“Lo confermano tutti gli studi che replicare un modello come il nostro entro i 200 chilometri creerebbe diseconomie di scala. Non voglio escludere progetti o sistemi simili da condividere con il Quadrante, ma i progetti vanno valutati e studiati prima di essere fatti”.**

Giorgia Castagna

Appare evidente che nell'articolo, scritto dalla giornalista: **Giorgia Castagna,** non vi è alcun cenno alla V.I.A. e alla V.A.S., **Direttive Europee in vigore da anni,** alle quali dovrebbero - secondo il sottoscritto - essere stati sottoposti i Progetti (V.I.A.) e i Piani di Sviluppo o Masterplan (V.A.S.) del Quadrante Europa.

In merito alla V.I.A. e alla V.A.S. non vi è alcun cenno nemmeno da parte del Presidente del Consorzio Z.A.I. e per quanto riguarda l'ambiente, nell'articolo... vi è solo una frase che sembrerebbe essere attinente con le problematiche ambientali (ma quali?), **la realizzazione del “Terminal 3” ridurrebbe l'impatto sul territorio e garantirebbe una protezione ambientale su tutta la piattaforma...** una affermazione, del Presidente, che dovrebbe essere meglio descritta, sia nelle modalità che nei risultati, soprattutto se verrà confermata la violazione della Direttiva V.I.A. e della Direttiva V.A.S.

Il **“Terminal 3” è solo uno dei cantieri in corso di realizzazione all'interno del Quadrante Europa,** altri sono in avanzato stato realizzativo e altri sono in fase di progettazione e/o in appalto, compreso opere infrastrutturali, quali nuovi sovrappassi della Tangenziale e nuove strade di collegamento tra le diverse aree del Quadrante Europa a servizio delle nuove edificazioni progettate (anche queste senza V.I.A.?).

Sempre a pagina 3 di "Verona Sette" e sempre a firma di Giorgia Castagna, c'è un altro articolo, questo:

Dopo la tragedia di Viareggio la Regione Veneto chiede sicurezze al Quadrante Europa

Campanello d'allarme sui binari

Difficile, forse impossibile, cancellare dalla mente la strage di Viareggio. Il rogo, provocato dal deragliamento del treno carico di combustibile, fa piangere il Paese.

Ogni giorno il numero di vittime cresce e quel che resta del terribile incidente è la volontà che non si ripeta più.

È da questo desiderio che parte la decisione dell'assessore regionale alle Politiche della mobilità e agli investimenti strategici, Renato Chisso di monitorare la sicurezza del trasporto ferroviario di merci pericolose nel Veneto. "Abbiamo incaricato la società controllata Sistemi territoriali di effettuare un ampio monitoraggio della situazione - dice Chisso - e di prepararci entro fine settembre una relazione dettagliata".

"Come Regione non abbiamo competenze in materia di sicurezza ferroviaria, demandata ad altri soggetti però abbiamo il dovere di tutelare i nostri cittadini e i nuclei abitati interessati al trasporto, specie se di merci pericolose."

L'assessore parla chiaro: "Vogliamo e dobbiamo perciò sapere qual è lo stato della situazione lo spessore del problema a livello regionale e quali sono le azioni preventive possibili".

La società dovrà anche identificare le aree o siti regionali critici in termini di rischio per la popolazione e implementare, con l'assenso dei soggetti interessati, un programma di attività per la verifica dei processi di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie maggiormente interessate da

questo genere di trasporto e dei convogli che vi transitano. Nucleo centrale più a rischio a Verona è proprio il Quadrante Europa.

Da qui infatti che transita il maggior numero di treni con materiale pericoloso.

Ogni anno passano più di 6.500 treni che presto, con l'apertura del terzo terminal, diventeranno circa 11mila. In media il materiale pericoloso rappresenta il 20 per cento della merce trasportata, e questo deve essere un campanello d'allarme. Ma a rassicurare il dato ci pensa una delle maggiori società di trasporti del Quadrante Europa la quale garantisce che tutti i controlli sono fatti a norma di legge.

A tal proposito interviene il presidente Consorzio Zai, Flavio

Zuliani: "Nella nostra piattaforma non trattiamo merci pericolose, da qui arrivano e ripartono, non vengono lavorate - dice il presidente - inoltre la velocità prevista è di 5 chilometri orari, quella cioè di manovra".

Zuliani minimizza perciò la percezione del rischio e precisa che se qualcosa accade sui binari la responsabilità è di Rfi, la Rete ferroviaria italiana.

Sottolinea poi che il Quadrante Europa tutela le aziende che rispettano le regole di sicurezza e le considera come un bene da preservare. Non a caso tutte le aziende che operano al Quadrante sono una garanzia di sicurezza perché tutte certificate a livello europeo. Certo è che il rischio quando si muovono delle materie pericolose è sempre elevato. Nessuno può

escludere incidenti, ma è necessario lavorare nella massima sicurezza possibile.

Il protocollo imposto dal ministero dei Trasporti controlla in maniera serrata orari tempi e quant'altro tramite Ansf, l'agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria ma questo non ha escluso in passato l'avvenimento di disastri.

A sottolinearlo è ancora Zuliani che dice: "L'unico modo per eliminare il rischio è eliminare le materie pericolose, ma questo evidentemente non è possibile - e conclude - far viaggiare le merci rischiose su ferro è però il modo più sicuro per evitare incidenti rispetto al trasporto su strada, di gran lunga più rischioso e a questo ci affidiamo".

Giorgia Castagna

Di questo altro articolo, evidenzio solo queste frasi: **Nucleo centrale più a rischio a Verona è proprio il Quadrante Europa. Da qui infatti che transita il maggior numero di treni con materiale pericoloso. Ogni anno passano più di 6.500 treni che presto, con l'apertura del terzo terminal, diventeranno circa 11mila. In media il materiale pericoloso rappresenta il 20 per cento della merce trasportata, e questo deve essere un campanello d'allarme.** Ma quando i treni diventeranno 18.000... 3.600 di questi avranno carichi pericolosi?

Poi all'interno di Verona Sette, c'è una intera "pagina di pubblicità", presumo a pagamento... questa:

Consorzio ZAI
Interporto Quadrante Europa

Ci muoviamo verso il futuro
We're looking to the future - Wir gehen in die Zukunft

Prendendoci cura di voi

L'esperienza maturata nell'attività di progettazione e di sviluppo economico del territorio veronese, porta il Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa ad essere riconosciuto quale partner d'eccellenza, a livello nazionale ed internazionale. Ed è grazie ad un'azione efficiente e qualificata con forte attenzione all'innovazione, che si è avuta una crescita costante e qualificata di aziende insediate a Verona. Per uno sviluppo, naturalmente, a misura d'uomo e d'impresa.

Fornendovi tecnologie avanzate

Fiore all'occhiello della Verona che lavora, il Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa ha realizzato una delle zone industriali più all'avanguardia d'Europa anche in fatto di alta tecnologia. L'intera area è cablata e servita da una rete telematica dotata delle più avanzate e sicure tecnologie per uno sviluppo, naturalmente, a misura d'uomo e d'impresa.

Rispettando il vostro ambiente

I costanti sforzi di progettazione e l'alto livello tecnologico per lo sviluppo del territorio veronese del Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa sono affiancati da una forte attenzione e rispetto per l'ambiente. Si consideri il recupero del Parco Quadrante Europa, un'area di 70.000 mq con un laghetto di 6.000 mq e una pista ciclabile, destinato al servizio della città e delle società sportive; il tutto per uno sviluppo, naturalmente, a misura d'uomo e d'impresa.

Rispettando il vostro ambiente

I costanti sforzi di progettazione e l'alto livello tecnologico per lo sviluppo del territorio veronese del Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa sono affiancati da una forte attenzione e rispetto per l'ambiente. Si consideri il recupero del Parco Quadrante Europa, un'area di 70.000 mq con un laghetto di 6.000 mq e una pista ciclabile, destinato al servizio della città e delle società sportive; il tutto per uno sviluppo, naturalmente, a misura d'uomo e d'impresa.

Ma nemmeno nella pubblicità istituzionale del Quadrante Europa, vi è cenno ad un eventuale rispetto della normativa relativa alla V.I.A. Valutazione di Impatto Ambientale o, ad una V.A.S. Valutazione Ambientale Strategica per quanto realizzato - negli ultimi 20 anni - nel "Q.E."

La situazione del cantiere di lavoro, del “**Terminal 3**”, in data marzo 2009, era come sotto riprodotta:



L'attuale odierna situazione dello stesso cantiere, di oggi 1 agosto 2009, è questa:



Dalla foto sopra riprodotta, appare evidente che... è da qualche giorno... e/o da qualche settimana, che i lavori sono stati terminati e questa nuova infrastruttura - di cui non si conosce se è stata sottoposta a V.I.A. - non è ancora stata utilizzata, sicuramente in attesa dell'inaugurazione di settembre prossimo.

Necessita ora ricordare la Sentenza del Consiglio di Stato 5186/2008, che in merito ad una autorizzazione di una Cava di Ghiaia, che sarebbe (laddove) stata concessa senza la preventiva Valutazione di Impatto Ambientale (a mio parere, non dovuta) aveva così determinato: "Il provvedimento impugnato, pertanto, laddove ha escluso l'obbligo della V.I.A. risulta illegittimo e va, di conseguenza, annullato".

In conseguenza di quella Sentenza, l'attività di escavazione della Ghiaia era stata immediatamente sospesa... e lo è tuttora, in attesa che sia espletata la procedura di V.I.A. il cui iter... è ancora in corso.



Per quanto espresso nella presente ulteriore comunicazione, se verrà accertato e quindi poi confermato che il nuovo Terminal Tre del “Quadrante Europa”... è stato realizzato senza la V.I.A. ci si chiede e si chiede: **A settembre verrà inaugurato il “Terminal 3” del Quadrante Europa... senza V.I.A.?**

Ma altri cantieri sono tuttora aperti all’interno del comparto del “Quadrante Europa”, ad esempio per realizzare un nuovo magazzino per la logistica, i cui lavori, sarebbero iniziati, in data 08.01.2009 e dovrebbero terminare il 18.08.2009 (tra 18 giorni).

Su questo cartello di cantiere (vedi a lato) nemmeno è stato riportato il “numero e la data” del permesso a costruire, anche se il “committente”, a quanto pare, è sempre il “Consorzio Z.A.I.”.

Per quanto è a conoscenza il sottoscritto, il realizzare degli “interventi” - per stralci - può essere inteso come elusione della V.I.A. che deve riguardare l’intera opera nel suo complesso.

Consorzio Z.a.i.
Interporto Quadrante Europa

LAVORI DI COSTRUZIONE DI UN MAGAZZINO PER LA LOGISTICA DENOMINATO “V2” OPERE CIVILI

Progetto esecutivo:
Dott. Ing. Giovanni Marini Via Bembo - Dossobuono Verona

Direzione dei lavori:
Dott. Ing. Gianni Oltmanni UFFICIO TECNICO CONSORZIO ZAI

Progetto esecutivo opere in c.a.
Dott. Ing. Giovanni Marini Via Bembo Dossobuono Verona

Coordinatore per la progettazione: Dott. Ing. Gianni Oltmanni UFFICIO TECNICO CONSORZIO ZAI

Coordinatore per l'esecuzione: Dott. Arch. Paolo Cavallin Via Cà di Cozzi 41b Verona

Durata stimata in giorni X giorni: 222

Responsabile unico dell'intervento: Dott. Ing. Bruno Fantinati Via A. De Gasperi, 49 Bussolengo (Vr) Tel. 045 6764231

IMPORTO LAVORI A BASE D'ASTA: euro 5.152.173,90
ONERI PER LA SICUREZZA: euro 66.220,00
IMPORTO DEL CONTRATTO: euro 4.164.052,35
RIBASSO D'OFFERTA: 19,18 %

Impresa esecutrice: **VIBERTO VERONA**
Impresa Viberto Costruzioni Generali Via Bacileri Verona tel. 045 890 4416 fax 045 8905311

Direttore tecnico del cantiere: Geom. Pierdomenico Sagrillo

Subappaltatori:	Per i lavori di		Importo lavori subappaltati Euro
	Categoria	Descrizione	

Il mio Vento finanziato con fondi propri

Durata presunta dei lavori in cantiere: 222 giorni naturali e consecutivi
inizio dei lavori 08.01.2009 con fine lavori prevista per il 18/08/2009
prorogato il _____ con fine lavori prevista per il _____

Ulteriori informazioni sull'opera possono essere assunte presso l'ufficio Tecnico Consorzio ZAI
telefono: 045 8622060 fax: 045 8622219
<http://www.consorziозai.it> E-mail: consorzio.zai@quadranteeuropa.it



Ma gli interventi e le opere infrastrutturali, all’interno delle aree del Quadrante Europa continuano, vedi il Bando pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 20 Luglio 2009 relativo ai: **lavori di realizzazione di una infrastruttura stradale comprensiva di opere di urbanizzazione e viadotto...** per 3.730.201,05 Euro.

Il sottoscritto sostiene che tutte le opere realizzate all’interno del Quadrante Europa, dopo l’entrata in vigore della Direttiva V.I.A. non sono mai state sottoposte alla V.I.A. come ritiene che il Masterplan del Quadrante Europa... non sia mai stato sottoposto alla V.A.S.

In attesa di un’urgente verifica di VIA-VAS da parte della Commissione Europea, porgo distinti saluti.

Cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini