

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

Caselle, 28.12.2010

C.E. Dossier: EU-Pilot 488/09/ENVI
Procura della Repubblica: 887/08 ANCNR

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:

RINNOVO Richiesta intervento sulle Violazioni V.I.A. e V.A.S. del "Quadrante Europa" di Verona

In data **10 Giugno 2010** alla Direzione Valutazione Ambientali del Ministero dell'Ambiente avevo scritto una lettera segnalando la mancanza di **V.A.S.** del Master Plan del "Quadrante Europea" e la **mancanza di V.I.A.** di una serie di innumerevoli interventi (realizzati senza V.I.A.)... una lettera avente questo oggetto: **Richiesta intervento sulle Violazioni V.I.A. e V.A.S. del "Quadrante Europa" di Verona**, lettera di cui qui sotto, se ne riporta il contenuto:

Al Dott. Giuseppe Italiano
Direz. Valutazione Ambientali
Ministero dell'Ambiente
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 - ROMA

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

Caselle, 10.06.2010

C.E. Dossier: EU-Pilot 488/09/ENVI
Procura della Repubblica: 887/08 ANCNR

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:

Richiesta intervento sulle Violazioni V.I.A. e V.A.S. del "Quadrante Europa" di Verona

Solo ieri, sul sito del Ministero dell'Ambiente, ho scoperto che in data 19.05.2010 con parere n° 9 DVA/2010/12968 è stata pubblicata una Determinazione Dirigenziale di esclusione dalla V.I.A. [ALLEGATO n° 1] relativa al progetto di ampliamento dell'Interporto di Bari alla quale Determinazione è allegato anche il Parere n° 447 del 13.05.2010 della Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS che ha stabilito che: **SI DETERMINA LA CONFERMA DELL'ASSOGGETTAMENTO A PROCEDURA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DEL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DELL'INTERPORTO DI BARI.**

In merito al Quadrante Europa, gestito da un Ente Pubblico: il Consorzio Z.A.I., il sottoscritto aveva già interessato la Commissione Europea Ambiente che in data 01.02.2010 [ALLEGATO n° 2] aveva così determinato:

Di conseguenza, sulla base di tutte le informazioni raccolte, e in considerazione di tutti gli elementi testé descritti, questi servizi non sono in grado di configurare possibili violazioni della normativa ambientale dell'Unione Europea in relazione alla Sua segnalazione. Le comunico pertanto che i servizi della Commissione, in assenza di nuovi elementi informativi che possano indurre a una diversa conclusione, entro quattro settimane dalla data della presente, provvederanno ad archiviare la Sua denuncia. Le ricordo che, perché tali elementi possano essere presi in considerazione e giustificare un riesame da parte di questi servizi, essi debbono essere elementi nuovi, che non siano già stati sollevati in una delle Sue precedenti comunicazioni, debbono essere esaurienti, e strettamente attinenti all'oggetto della pratica.

Visto che la Commissione Europea... "sulla base delle informazioni raccolte"... non era stata in grado di configurare possibili violazioni della Normativa Ambientale, in data 9.2.2010 avevo inviato al Presidente del Consorzio Z.A.I. una lettera [ALLEGATO n° 3] avente oggetto: **Insieme "Quadrante Europa": Richiesta "perizia asseverata" che sia descrittiva di: ampliamenti, potenziamenti, modifiche e/o di quant'altro realizzato all'interno del perimetro di aree gestite dal Consorzio ZAI, dall'entrata in vigore della Direttiva V.I.A. Ma dopo quattro mesi detta Perizia Asseverata al sottoscritto non è mai stata fornita.**

In data 26.03.2010, il sottoscritto aveva scritto nuovamente alla Commissione Europea [ALLEGATO n° 4] una lettera avente questo oggetto: **Segnalazioni di NUOVE "violazioni alla V.I.A." in Aeroporto e all'Interporto - Nonostante sia in corso di verifica una violazione di VIA-VAS, l'Aeroporto Catullo e l'Interporto Quadrante Europa, continuano ad ampliare Opere ed Infrastrutture.** Da quella data sono già trascorsi altri 3 mesi e ad oggi il sottoscritto non ha ancora ricevuto nessuna comunicazione in merito.

Se oggi scrivo alla Direzione per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente, questo è dipeso dal fatto di aver letto il Decreto sopra citato relativo all'Interporto di Bari.

Del comparto denominato "Quadrante Europa", l'Interporto di Verona è solo una delle innumerevoli infrastrutture che negli ultimi anni sono state insediate ed è l'insieme di questi interventi che crea un CUMULO di effetti negativi e di notevoli inquinamenti che impattano su Caselle.



Ed in merito al "cumulo di progetti" e conseguenza al "cumulo di effetti" che riporto questa recente Sentenza:

VIA - Interventi di modifica di impianti già esistenti - Sottoposizione a screening - Direttiva 85/337/CEE - Principio del "cumulo di progetti" - Interazione con gli insediamenti esistenti.
La Direttiva 85/337/CEE, come modificata dalla successiva Direttiva 97/11/CEE all'art. 4, c. 3, prevede criteri - riferibili agli interventi di modifica d'impianti già esistenti - che impongono di tenere conto, al fine della sottoposizione a screening, della situazione di base in cui il nuovo intervento dovrà inserirsi e, in particolare, "del cumulo con altri progetti". Pertanto la valutazione cui l'Amministrazione è chiamata non può esaurirsi nell'esame della modifica proposta quale fatto a sé stante, avulso dal contesto edilizio e ambientale di fondo, bensì deve tenere conto della sua interazione con gli insediamenti preesistenti, a maggior ragione se gli stessi - pur ricadenti in una zona costiera e di indubbio pregio ambientale - non siano stati a suo tempo sottoposti ad alcuna previa verifica ambientale. (cfr. Corte di Giustizia CE, Sez. III, 25 luglio 2008, n. 142; Corte di Giustizia CE, Sez. II, 28 febbraio 2008, causa C-2/07, nonché Cons. Stato - Sez. VI, 15 giugno 2004, n. 4163) Pres. Pianuzio, Est. Plassant - E. s.c.ar.l. (avv.ti Barberio e Porcu) c. Comune di Muravera (avv. Segneri), Regione Autonoma della Sardegna (avv.ti Contu, Murraini e Pani), Presidente del Consiglio dei Ministri (Avv. Stato) e altro (n.c.) - TAR SARDEGNA, Sez. II - 30 marzo 2010, n. 412

Come pure riporto anche la seguente sentenza che conferma che un Piano, un programma e/o un Masterplan, deve essere preventivamente sottoposto a V.A.S. ed essendo pertanto il Masterplan del Quadrante Europa un insieme di realizzazioni questo doveva essere sottoposto alla V.A.S.

VIA - VAS - Differenza - Piani e programmi - Singoli progetti - Art. 5, d.lgs. n. 152/2006.
L'art. 5, let. a), del D.Lgs. n. 152/2006 stabilisce chiaramente che la **Valutazione Ambientale Strategica riguarda solo i piani e i programmi** e non i singoli progetti. Pres. Passanisi, Est. Capitano - Comune di Pergola (avv. Bedetti) c. Provincia di Pesaro e Urbino (avv. Valentini), Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali e altri (Avv. Stato), A.S.U.R. Marche Zona Territoriale n. 3 di Fano (avv. Barattini) e altri (n.c.) - TAR MARCHE, Sez. I - 4 marzo 2010, n. 100

Il sottoscritto alla presente richiesta allega poi anche i seguenti Documenti:

- 1° - Consorzio ZAI - Interporto Quadrante Europa - Guida 2008
- 2° - Consorzio ZAI - Interporto Quadrante Europa - Depliant illustrativo delle attività insediate.
- 3° - Magazine Consorzio ZAI - con l'articolo dell'Inaugurazione del Terminal Gate e dichiarazioni del Presidente
- 4° - CD_ROM con illustrazione e descrizione delle attività e degli insediamenti del Consorzio ZAI
- 5° - Documento di sintesi del Masterplan del Quadrante Europa
- 6° - Documento intero (255 pagine) del Masterplan del Quadrante Europa

Tutto ciò premesso, il sottoscritto alla Direzione per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente CHIEDE che il Masterplan del Quadrante Europa sia sottoposto alla V.A.S. e CHIEDE che quanto realizzato all'interno del Comparto del Quadrante Europa dall'entrata in vigore della Direttiva V.I.A. sia sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale in modo che siano poi obbligate una serie di opere e di interventi di Mitigazione Ambientale, di Compensazione Ambientale, di Risanamento Ambientale e di Restauro Ambientale.

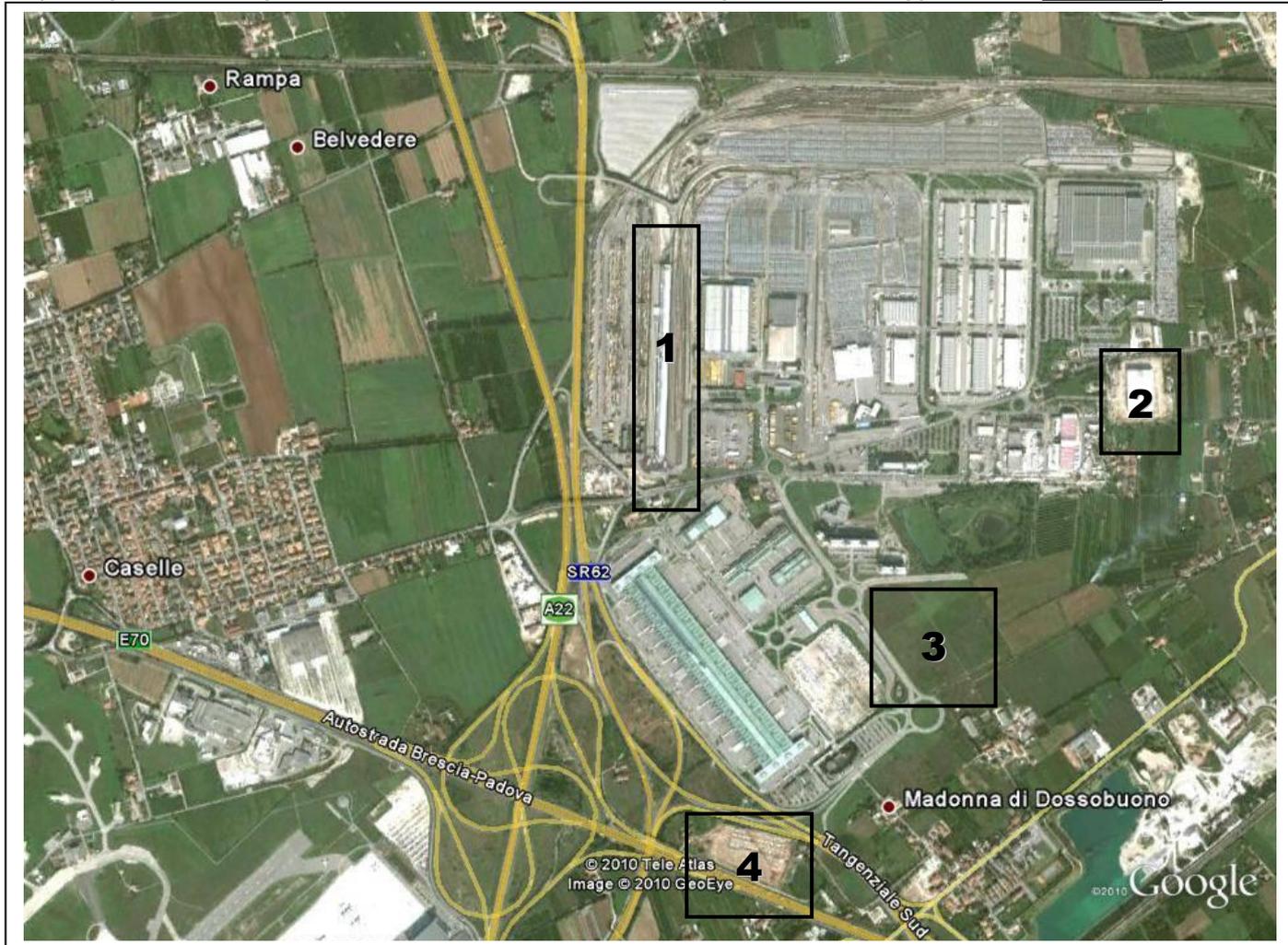
In attesa di un cortese cenno di riscontro, porgo distinti saluti:

Un cittadino "nativo" di Caselle:
Beniamino Sandrini



In questi mesi ho sperato che qualcosa si "modificasse" nel modo di operare del "Consorzio Z.A.I." l'Ente Pubblico che gestisce il "Quadrante Europa" [www.quadranteeuropa.it] e ho sperato che qualche azione fosse stata nel frattempo intrapresa al fine di realizzare opere e interventi di mitigazione, di compensazione, di salvaguardia, di ripristino e di restauro ... **ambientale**, finalizzati al migliorare la qualità della vita delle popolazioni che risiedono a confine con questa realtà infrastrutturale. Ma nulla di questo è stato fatto, proposto, ipotizzato e/o... studiato.

Da pochi giorni, su Google Earth sono state inserite nuove immagini satellitari, aggiornate al **28.9.2009**, vedi sotto:



Dalla quale sono evidenti dei cantieri in corso e altre aree nel frattempo sono state utilizzate per realizzare altri e nuovi interventi infrastrutturali, che dato che sono Scali Ferroviari, Magazzini e Depositi per Spedizionieri diventano Poli attrattori di traffico quali il: Terminal Gate [1] Kuehne+Nagel [2] Centro Migros [3] e le Officine Iveco [4].



A seguito della mia lettera datata 10 Giugno 2010, dalla Direzione Generale della Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente, a firma del dott. Giuseppe Italiano, in data 13 luglio 2010, ho ricevuto questa lettera:



*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2010 - 0017438 del 13/07/2010

Regione Veneto, Direzione Valutazione
Progetti e investimenti
Via Cesco Baseggio, 5
30174 Mestre (VE)

Pratica N.: DSA-VAS-VAS-00 [2010.01111]...

e p.c. Beniamino Sandrini

Ref. Mittente:

via del Fante n. 21

37066 Caselle di Sommacampagna (VR)

**OGGETTO: Richiesta informazioni su procedure di VAS, attivate o da attivare,
per il Masterplan del Quadrante Europa di Verona**

In data 15/06/2010, con protocollo DVA-2010-0015275, questo Ministero ha ricevuto una nota inviata dal sig. Beniamino Sandrini di Caselle di Sommacampagna, in cui si denunciavano presunte violazioni della normativa in materia di VIA e VAS per il Masterplan del "Quadrante Europa" di Verona.

Per quanto di competenza di questo ufficio in materia di VAS, si richiede di fornire informazioni in merito alle procedure di VAS, espletate o da espletare, in relazione al piano in oggetto.

IL DIRIGENTE
(dott. Giuseppe Italiano)

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657223001 / fax 0657223040 -

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
exDSA-VAS-VAS-04_2010-0008.R01.DOC

Sono ormai trascorsi più di cinque mesi e da allora il sottoscritto non ha più ricevuto nessuna comunicazione in merito al contenuto di questa lettera e ad eventuali risposte che il Ministero dell'Ambiente potesse avere ricevuto.

Nel frattempo al Quadrante Europa in data 12.11.2010 è stato consegnato un premio: "Il Logistico dell'Anno 2010" con questa motivazione: "*Consorzio ZAI - Interporto Quadrante Europa, per l'approccio innovativo al trasporto intermodale con la costituzione del "compact terminal" e per il contributo allo sviluppo sostenibile con la costituzione di 11 impianti fotovoltaici*"... peccato che tutto quanto, dal 1999, è stato insediato e realizzato nel Quadrante Europa... sia stato realizzato senza V.I.A. e peccato che il Master Plan sia mai stato sottoposto a V.A.S.

Consorzio ZAI



**Interporto
Quadrante
Europa**

MAGAZZINI PER LOGISTICA E SPEDIZIONI

www.quadranteeuropa.it
consorzio.zai@quadranteeuropa.it
Tel. +39 045 8622060

Qualità, non un'eccezione ma una regola

Al Consorzio ZAI-Quadrante Europa, il bilancio della gestione presieduta da Flavio Zuliani non può che dirsi positivo. Portare a termine progetti infrastrutturali che coinvolgono operatori pubblici, in settori come quello logistico-ferroviario, rispettando i budget e le scadenze non è un'eccezione, bensì una regola. E, questo, nonostante gli ultimi tre anni e mezzo siano caduti in un momento molto particolare caratterizzato da un dinamismo senza precedenti: «Nel luglio 2008 – spiega Zuliani – abbiamo toccato il massimo storico per quanto riguarda la movimentazione dei carri; soltanto 5 mesi dopo, cioè nel dicembre dello stesso anno, abbiamo toccato il minimo storico. Fortunatamente la crisi è stata assorbita bene: il Quadrante Europa ha retto, registrando un calo complessivo del 12%. Ora sembra che il peggio sia passato e che gli andamenti stiano cominciando a stabilizzarsi. Ma la cosa più importante è che il momento di difficoltà non ha avuto ricadute sulla gestione dei cantieri né sulla loro programmazione». Una delle caratteristiche del Consorzio ZAI è la puntualità con cui sono stati rispettati i crono-programmi dei numerosi progetti chiusi dal 2006 a oggi. Un vero e proprio fiore all'occhiello che, allo stesso tempo, rappresenta una testimonianza concreta di come, anche in Italia, la fattiva collaborazione tra aziende/enti pubblici e colossi del calibro di RFI possa portare alla realizzazione di importanti e strategiche opere infrastrutturali senza che queste diventino progetti senza fine. Esempio, in questo senso, è l'ultimo nato in casa Quadrante Europa, ovvero il Terminal Gate: una struttura fondamentale per la logistica intermodale e l'interscambio ferro-gomma che garantirà 24 ore su 24 il collegamento della piattaforma veronese con la rete ferroviaria e, grazie al recente raddoppio della linea Verona-Bologna, anche con gli scali marittimi del Tirreno. «È con orgoglio che nei primi giorni di ottobre abbiamo inaugurato questo importante tassello del Quadrante Europa e della logistica nazionale» conferma il presidente. Il progetto, portato avanti in collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana, che Zuliani ringrazia per la prontezza, l'attenzione e la disponibilità dimostrata, è stato ultimato in soli 11 mesi investendo circa 35 milioni di euro. Grazie a questa infrastruttura, che occupa una superficie di 50.000 mq e impiega circa 13.000 addetti tra diretti e indiretti, l'interporto di Verona è oggi in grado di gestire fino a 20 coppie di treni al giorno, per un totale di circa 300.000 unità di carico tra container, casse mobili e semirimorchi.

Dietro a cotanta avanguardistica struttura, è stato posto un modello gestionale che mutua logiche e soluzioni dal mondo aeroportuale per garantire il libero accesso ai diversi vettori ed operatori intermodali, superando il tradizionale regime monopolistico adottato dai terminal ferroviari. «Quella che abbiamo realizzato è la struttura intermodale più innovativa in Europa» sottolinea Zuliani, precisando quanto il progetto, già oggi, sia pronto ad affrontare le prossime sfide di una terminalistica ferroviaria che in futuro dovrà saper gestire i flussi alla stregua di un transit point.

CONSORZIO ZAI COME MODELLO. «L'organizzazione che ci siamo dati e il modus operandi che adottiamo, sia nell'operatività quotidiana sia di fronte a progetti di lungo periodo – riprende il presidente - è fatto di un'attenta, meticolosa e magari lunga pianificazione strategica, al termine della quale però si passa alla realizzazione, senza ripensamenti o passi indietro». In questo senso la legge speciale, che ha dato vita al Consorzio ZAI, ha creato un contesto positivo in cui la concretezza può esprimersi al meglio. Ma la ricetta vincente del Quadrante Europa è qualcosa di più articolato. Come conferma il presidente in carica, ai classici ingredienti – idee chiare e "tanto, tanto, tanto lavoro" -, occorre aggiungere un azionariato coeso, interlocutori efficienti e norme che consentano la gestione diretta dei progetti. «A quel punto – aggiunge Zuliani - sarà il mercato a fare il resto, fermando si laddove trova ciò che gli serve». E, se a Verona il sistema funziona, non vi sono ragioni perché non possa essere replicato altrove. Magari dopo aver inquadrato, a livello Paese, le priorità strategiche e i principale nodi di traffico. «Non è più tempo per le parole – conclude il presidente del Consorzio ZAI - è ora di darsi da fare perché la crisi, prima o poi, passerà, e allora bisognerà essere pronti a capitalizzare la crescita. Dobbiamo imparare a ragionare in termini di sistema e di network. L'intermodalità è un'occasione che non va sprecata in mille progetti senza fine o inutili. Occorre un disegno complessivo della rete. Una volta individuati gli hub, dovranno essere realizzati i sub-hub. A quel punto dovrà essere data forma al sistema che consentirà al network di lavorare in sincrono. Il tutto ovviamente con tempistiche e costi certi. Anche perché i grandi progetti infrastrutturali sono come gli alimenti: prima o poi scadono».

Numeri interportuali

Questi i principali parametri di riferimento di Interporto Quadrante Europa:

- **2,5 milioni:** la superficie impegnata
- **100:** le imprese insediate all'interno dell'Interporto
- **1°:** la posizione nella classifica degli Interporti per volumi di traffico combinato gestito
- **6 milioni:** le tonnellate di merci movimentate via ferrovia
- **20 milioni:** le tonnellate di merci movimentate su strada
- **25:** le coppie di treni gestibili/giorno nel solo Terminal Gate (inaugurato lo scorso 1 ottobre 2009) per un totale di 300.000 unità di carico/anno tra container, casse mobili e semirimorchi

Da questo inserto pubblicitario, pubblicato sull'ALTRO GIORNALE nell'edizione di Dicembre 2010 estraggo una frase: *Esemplare, in questo senso, è l'ultimo nato in casa Quadrante Europa, ovvero il Terminal Gate: una struttura fondamentale per la logistica intermodale e l'interscambio ferro-gomma che garantirà 24 ore su 24 il collegamento della piattaforma veronese con la rete ferroviaria e, grazie al recente raddoppio della linea Verona-Bologna, anche con gli scali marittimi del Tirreno. «È con orgoglio che nei primi giorni di ottobre abbiamo inaugurato questo importante tassello del Quadrante Europa e della logistica nazionale» conferma il presidente. Il progetto, portato avanti in collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana, che Zuliani ringrazia per la prontezza, l'attenzione e la disponibilità dimostrata, è stato ultimato in soli 11 mesi investendo circa 35 milioni di euro.*

Probabilmente il Presidente del Consorzio ZAI si è sbagliato, perché 35 milioni di euro, sono pari a circa 70 miliardi delle vecchie lire e... riuscire a spendere più di 3 milioni al mese mi sembra quasi impossibile. L'unica cosa certa è che questo Terminal Gate [punto 1 indicato sulla foto di Google] ha permesso che dalla zona della Stazione Ferroviaria di Verona, da subito, siano stati spostati circa 250 camion al giorno, come si legge in questo articolo: *Scalo merci, parte il trasloco I quartieri «liberati» dai Tir del 24 Aprile 2010, di cui evidenzio queste frasi: "Comincia a prendere forma il sogno di molti abitanti di Verona Sud, in particolare di Santa Lucia e Golosine, di non vedere più i «bisonti» della strada passare per le strade di quartiere uscendo o entrando nello scalo merci di viale Piave e stradone Santa Lucia. Infatti, a partire da lunedì prossimo, il 26 aprile, cinque treni intermodali al giorno, pari a*

circa 250 camion, saranno dirottati dallo scalo merci di Santa Lucia al Quadrante Europa-Consortio Zai. Lo ha annunciato il sindaco Flavio Tosi con l'assessore al Decentramento, Marco Padovani che da anni, con i presidenti delle circoscrizioni quarta e quinta, Giuseppe Simone e Fabio Venturi, si batte per il progressivo smantellamento dello scalo e la liberazione dei quartieri dal traffico dei tir". (T.I.R. che vengono spostati al Quadrante Europa)

In realtà a fine anno 2010, saranno circa **1.200 gli Autocarri al giorno**, che dal vecchio Scalo Ferroviario merci, oggi ubicato a lato della Stazione di Porta Nuova di Verona, verranno dirottati al Quadrante Europa e verranno poi "caricati sui treni" mediante il nuovo "Terminal Gate", che è stato attrezzato e approntato al Quadrante Europa.

Probabilmente negli inserti pubblicitari, le affermazioni del Presidente del "Consortio Z.A.I.", Ente Pubblico che gestisce il Quadrante Europa, vengono ampliate in funzione pubblicitaria, frasi che in ogni caso vanno riportate ed evidenziate quando risultano essere inseriti in queste "pubblicità Istituzionali", con la quale si annuncia che il nostro Quadrante Europa è stato premiato come "**1° Interporto d'Europa**" dalla società tedesca degli interporti DGG.

Consortio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

MAGAZZINI PER LOGISTICA E SPEDIZIONI

www.quadranteeuropa.it

consorzio.zai@quadranteeuropa.it

Tel. +39 045 8622060

“Il futuro sarà ampliare al marittimo”

Primo interporto in Europa secondo l'ultima classifica della DGG, Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH, l'interporto di Verona è oggi uno dei punti più strategici della nostra rete logistica nazionale, all'incrocio fra Corridoio I e V, fra l'Europa e il mare. A rispondere ad alcune domande è il presidente Flavio Zuliani.

Presidente, quale attività rappresenta nel migliore dei modi questo interporto, primo in Europa?

«Siamo intervenuti con investimenti importanti e mirati – negli ultimi due anni 150 milioni di euro -. Abbiamo saputo fare accordi con il mondo del trasporto e abbiamo rispettato tutte le tempistiche dei cantieri: mai abbiamo annunciato un lavoro senza comincerlo e senza finirlo nei tempi previsti. La nostra capacità ferroviaria beneficia di questa posizione strategica, all'incrocio fra i due corridoi I e V. Trattiamo beni per un valore di circa 26 milioni di euro all'anno, pur con un'attività prevalentemente terrestre...Il futuro sarà ampliare al marittimo».

Nel vostro futuro quindi guardate al mare...

«Il porto più consono alle nostre attività è quello di Venezia. Stiamo già collaborando con il presidente Paolo Costa per vari progetti. Venezia è uno dei porti storici italiani, da sempre; non ha rilievi montuosi vicini e dista non più di 100 km dal Quadrante Europa, ma potrebbe interfacciarsi anche con altri interporti, come Rovigo, Padova, Bologna o Udine. Oggi si parla anche della possibilità di realizzare una banchina offshore, lunga 750 m e larga 350 m, in grado di offrire attracco alle "super Panamax" ma anche di avviare il cabotaggio con "bettoline" verso altri porti. L'Adriatico potrebbe tornare ad essere un mare centrale e strategico, com'è stato per diverso tempo».

Quali a suo avviso le lacune e le carenze nella nostra nazione?

«Manca riorganizzazione e intelligenza. Possiamo fare grandi investimenti o gigantesche infrastrutture, ma queste, da sole, non risolvono i nostri problemi. Il grande tunnel del Brennero con capacità di 400 coppie di treni al giorno, o i porti con ampio pescaggio, solo per fare questi esempi, non sono sufficienti per portare da noi i grandi traffici marittimi. Le merci vanno nei gran-

di porti del nord Europa perchè tutto il sistema, in quelle aree, è dedicato, ottimizzato, concentrato per agevolare al massimo il transito delle merci. Mancano le infrastrutture necessarie e, prima ancora, gli accordi internazionali strategici. A mio avviso l'Italia ha bisogno di poche cose: due porti con grande pescaggio, uno a nord-est e l'altro a nord-ovest del Paese. Servono inoltre anche a noi accordi internazionali intorno ai punti logistici strategici per l'Italia e per l'Europa».

Posto all'incrocio delle autostrade del Brennero (direttrice Nord-Sud) e Serenissima (direttrice Ovest-Est), nonché all'incrocio delle linee ferroviarie Verona – Brennero e Milano – Verona - Venezia, direttamente collegato all'aeroporto di Verona-Villafranca, l'interporto di Verona è gestito dal Consortio ZAI di Verona, un consorzio di sviluppo industriale, costituito nel 1948 da Comune, Provincia e Camera di Commercio di Verona. Il Consortio ZAI è un ente istituzionale a base territoriale con compiti di pianificazione urbanistica e di propulsione allo sviluppo globale del territorio veronese, di assetto, sistemazione e gestione di zone industriali attrezzate e realizzazione di infrastrutture. Alla sua giurisdizione sono state riservate quattro aree del comprensorio veronese: - la zona industriale denominata ZAI Storica, dell'estensione di 4 milioni di mq;

- l'altra zona industriale ZAI Due-Bassona che si estende su un milione di mq e in cui sono insediate 120 aziende che svolgono attività ad alto contenuto tecnologico con ca. 4.000 addetti;

- l'area dell'Innovazione "Marangona" su 1.300.000 mq (di cui il Consortio ZAI detiene già la proprietà di ca. 560.000 mq);

- l'Interporto Quadrante Europa che si estende su 2.500.000 di metri quadrati, con oltre 100 unità insediate e 10.000 addetti (diretti e indiretti), primo in Italia per volumi di traffico combinato.

E di questo inserto pubblicitario evidenzio una domanda del giornalista e una risposta del Presidente Consortio ZAI: **Presidente, quale attività rappresenta nel migliore dei modi questo interporto, primo in Europa?** «Siamo intervenuti con investimenti importanti e mirati - negli ultimi due anni 150 milioni di euro -. Abbiamo saputo fare accordi con il mondo del trasporto e abbiamo rispettato tutte le tempistiche dei cantieri: mai abbiamo annunciato un lavoro senza comincerlo e senza finirlo nei tempi previsti.

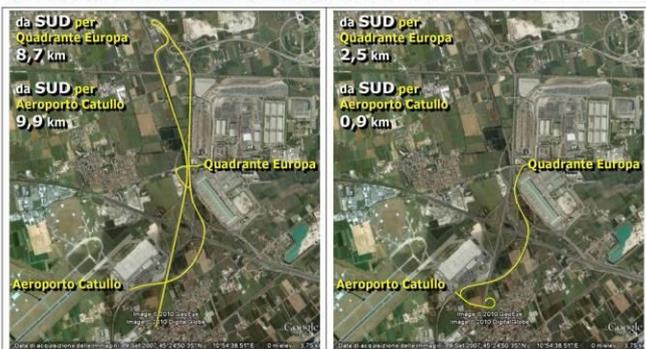
Anche questa frase, come qui riportata la ritengo un po' esagerata. 150 milioni spesi in due anni, significano circa 6 milioni di euro al mese e circa... 200.000 euro al giorno. Ma una cosa è certa, quando il Quadrante Europa inizia un progetto e dichiara che quel progetto verrà realizzato in un anno e/o 11 Mesi come il Terminal Gate (che sarebbe costato ben 35 dei 150 milioni di euro che sarebbero stati spesi in due) questo è vero... quella infrastruttura è stata realizzata in 11 mesi... peccato però che il progetto del "Terminal Gate"... non sia mai stato sottoposto a V.I.A.

Ma altri importanti interventi sono ancora in corso di progettazione e tra questi il Nuovo Casello sull'Autostrada A22 che dovrebbe servire a migliorare i collegamenti sia per l'Aeroporto Catullo che per il vicino "Quadrante Europa".



Un nuovo Casello Autostradale che porterebbe un miglioramento della fluidità del traffico e una diminuzione di giri viziosi e sormonti di percorsi che potrebbe anche diminuire l'inquinamento del traffico da-per il Quadrante Europa.

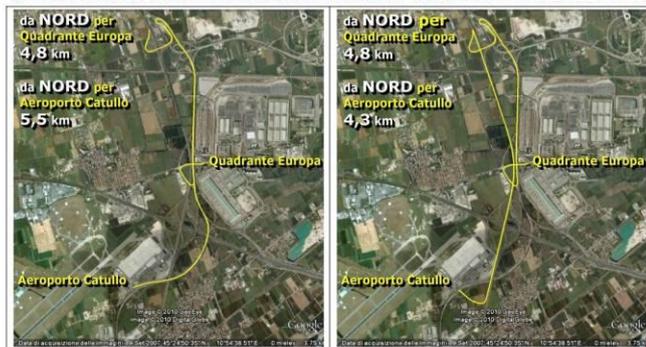
"A22" - PERCORRENZE PER L'AEROPORTO E IL QUADRANTE EUROPA... "SENZA" O... "CON" IL NUOVO CASELLO



per il Quadrante Europa: "SENZA" 8,7 km "CON" 2,5 KM differenza - 6,2 KM
per l'Aeroporto Catullo: "SENZA" 9,9 km "CON" 0,9 KM differenza - 9,0 KM

"SENZA"... lo stesso veicolo inquina 2 volte ad Est di Caselle "CON"... nessun inquinamento ad Est di Caselle.

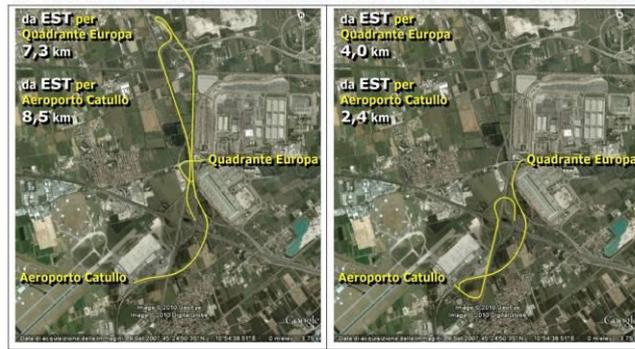
"A22" - PERCORRENZE PER L'AEROPORTO E IL QUADRANTE EUROPA... "SENZA" O... "CON" IL NUOVO CASELLO



per il Quadrante Europa: "SENZA" 4,8 km "CON" 4,8 KM differenza - 0,0 KM
per l'Aeroporto Catullo: "SENZA" 5,5 km "CON" 4,3 KM differenza - 1,2 KM

"SENZA"... lo stesso veicolo inquina 1 volta ad Est di Caselle "CON"... stesso inquinamento ad Est di Caselle.

"A22" - PERCORRENZE PER L'AEROPORTO E IL QUADRANTE EUROPA... "SENZA" O... "CON" IL NUOVO CASELLO



per il Quadrante Europa: "SENZA" 7,3 km "CON" 4,0 KM differenza - 3,3 KM
per l'Aeroporto Catullo: "SENZA" 8,5 km "CON" 2,4 KM differenza - 6,1 KM

"SENZA"... lo stesso veicolo inquina 2 volte ad Est di Caselle "CON"... nessun inquinamento ad Est di Caselle.

"A22" - PERCORRENZE PER L'AEROPORTO E IL QUADRANTE EUROPA... "SENZA" O... "CON" IL NUOVO CASELLO



per il Quadrante Europa: "SENZA" 8,4 km "CON" 3,4 KM differenza - 5,0 KM
per l'Aeroporto Catullo: "SENZA" 9,6 km "CON" 1,8 KM differenza - 7,8 KM

"SENZA"... lo stesso veicolo inquina 2 volte ad Est di Caselle "CON"... nessun inquinamento ad Est di Caselle.

Con il nuovo Casello Autostradale sull'A22, sommando i percorsi di provenienza dalla 4 direzioni, per accedere al Quadrante Europa, si risparmiano 14,5 km e per accedere all'Aeroporto Catullo si risparmiano 24,1 km... e se si sommano questi "risparmi di km" per i milioni di veicoli, la diminuzione dell'inquinamento sarà significativa.

Ma ad oggi, notizie che il progetto del Nuovo Casello - verrà sottoposto a V.I.A. - sono ancora inesistenti e... nulle.

Se oggi scrivo alla Direzione Valutazione Ambientale Ministero dell'Ambiente, è perché il 24.12.2010 è stato pubblicato: **Avvio procedimento imposizione vincolo preordinato all'esproprio "P.U.A. Quadrante Europa - Area Nord"**

COMUNICAZIONE AVVIO PROCEDIMENTO

Comune di Verona - Comunicazione di avvio del procedimento per l'imposizione del vincolo preordinato all'esproprio nel procedimento relativo all'approvazione del PUA Quadrante Europa - Area Nord.

Con la presente, ai sensi dell'art. 11 del DPR 8 giugno 2001 n. 327 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per la pubblica utilità" come modificato dal D. Lgs. 27 dicembre 2002 n. 302 e dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990 n. 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e successive modificazioni ed integrazioni, si comunica che viene dato avvio al procedimento diretto all'imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, per l'esecuzione dei lavori di cui in oggetto degli immobili di seguito identificati:

Foglio 282 particelle 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 8 - 9 - 11 - 13 - 19 - 20 - 21 - 24 - 25 - 26 - 27 - 30 - 32 - 34 - 36 - 37 - 38 - 39 - 41 - 42 - 43 - 44 - 46 - 63 - 65 - 68 - 69 - 70 - 71 - 75 - 77 - 78 - 79 - 88 - 89 - 90 - 94 - 95 - 99 - 100 - 101 - 102 - 104 - 106 - 108 - 109 - 110 - 111 - 112 - 114 - 116 - 118 - 119 - 120 - 122 - 123 - 125 - 126 - 127 - 128 - 129 - 149 - 150 - 151 - 153 - 154 - 155 - 156 - 171 - 181 - 185 - 189 - 190 - 193 - 194 - 195 - 199 - 200 - 201 - 202 - 203 - 204 - 205 - 206 - 208 - 209 - 218 - 219 - 220 - 221 - 222 - 223 - 224 - 225 - 226 - 227 - 228 - 229 - 230 - 231 - 232 - 233 - 234 - 235 - 236 - 237 - 243 - 244 - 245 - 246 - 247 - 248 - 254 - 255 - 257 - 272 - 273 - 274 - 275 - 276 - 277 - 278 - 279 - 280 - 281

Foglio 283 particelle 12 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 35 - 36 - 57 - 76 - 88 - 106 - 108 - 110 - 116 - 119 - 122 - 124 - 126 - 127 - 129 - 131 - 132 - 133 - 134 - 135 - 136 - 137 - 149 - 150 - 151 - 152 - 153 - 157 - 169 - 171 - 172 - 173 - 174 - 175 - 176 - 177 - 178 - 180 - 181 - 182 - 183 - 184 - 186 - 188 - 190 - 191 - 192 - 194 - 207 - 208 - 209 - 210 - 211 - 212 - 213 - 218 - 219 - 220 - 221 - 225 - 226 - 227 - 228 - 229 - 230 - 231 - 232 - 234 - 235 - 243 - 244 - 245 - 259 - 260 - 261 - 263 - 274 - 275 - 276 - 278 - 294 - 308 - 316 - 318 - 319 - 320 - 321 - 322 - 323 - 324 - 325 - 326 - 327 - 328 - 330 - 332 - 335 - 337 - 339 - 341 - 343 - 345 - 346 - 349 - 350 - 352 - 355 - 356 - 357 - 360 - 362 - 364 - 366 - 369

Foglio 284 particelle 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 25 - 26 - 28 - 29 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55 - 56 - 59 - 62 - 67 - 68 - 70 - 71 - 80 - 90 - 93 - 99 - 103 - 107 - 118 - 121 - 123 - 124 - 128 - 129 - 130 - 131 - 132 - 133 - 134 - 135 - 136 - 137 - 138 - 139 - 140 - 141 - 142 - 143 - 144 - 145 - 146 - 147 - 148 - 149 - 150 - 151 - 152

Foglio 285 particelle 1 - 3 - 4 - 5 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 39 - 42 - 47 - 48 - 59 - 62 - 89 - 94 - 95 - 97 - 98 - 100 - 109 - 110 - 112 - 117 - 118 - 119 - 120 - 121 - 123 - 129 - 131 - 133 - 134 - 135 - 136 - 138 - 139 - 140 - 141 - 144 - 150 - 151 - 157 - 172 - 173 - 174 - 175 - 176 - 177 - 178 - 179 - 180 - 181 - 184 - 185 - 187 - 189 - 191 - 193 - 203 - 204 - 205 - 208 - 209 - 210 - 211

Foglio 286 particelle 10 - 12 - 19 - 21 - 22 - 29 - 32 - 35 - 38 - 39 - 43 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 66 - 76 - 97 - 98 - 99 - 106 - 113 - 123 - 124 - 127 - 129 - 130 - 133 - 134 - 136 - 137 - 138 - 139 - 140 - 151 - 153 - 157 - 164 - 166 - 169 - 170 - 174 - 175 - 177 - 179 - 180

Foglio 318 particelle 2 - 3 - 13 - 16 - 18 - 19 - 39 - 47 - 57 - 61 - 64 - 65 - 71 - 72 - 74 - 78 - 79 - 80 - 81 - 83 - 85 - 86 - 87 - 88 - 90 - 92 - 94 - 95 - 96 - 97 - 113 - 115 - 116 - 117 - 123 - 124 - 125 - 126 - 129 - 130 - 137 - 138 - 139 - 140 - 143 - 144 - 151 - 152 - 153 - 155 - 156 - 159 - 160 - 163 - 164 - 165 - 166 - 172 - 174 - 176 - 177 - 180 - 181 - 183 - 184 - 232 - 240 - 241 - 242 - 243 - 244 - 245 - 246 - 247 - 248 - 250 - 252 - 253 - 254 - 255 - 277 - 285 - 286 - 293 - 305 - 306 - 317 - 318 - 320 - 324 - 337 - 363 - 364 - 365 - 370 - 371 - 372 - 382 - 384 - 387 - 388 - 389 - 390 - 391 - 392 - 393 - 396 - 402 - 409 - 410 - 412 - 413 - 415 - 417 - 419 - 420 - 423 - 425 - 426 - 432 - 435 - 438 - 439 - 440 - 443 - 444 - 445 - 447 - 451 - 478 - 479 - 480 - 481 - 492 - 493 - 494 - 495 - 498 - 504 - 504 - 512 - 530 - 537 - 538 - 539 - 541 - 542 - 548 - 553 - 554 - 658 - 659 - 660 - 661 - 662 - 663

Foglio 319 particelle 3 - 4 - 6 - 8 - 10 - 11 - 12 - 14 - 15 - 18 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 29 - 30 - 32 - 33 - 34 - 35 - 37 - 67 - 68 - 70 - 71 - 72 - 73 - 97 - 98 - 101 - 102 - 104 - 171 - 172 - 202 - 222 - 223 - 225 - 226 - 227 - 229 - 270 - 278 - 279 - 281 - 282 - 289 - 290 - 303 - 316 - 317 - 329 - 331 - 336 - 337 - 340 - 344 - 345 - 346 - 361 - 363 - 364 - 365 - 366 - 367 - 379 - 396 - 397 - 398 - 399 - 400 - 401 - 402.

Ai sensi dell'art. 8 della legge 241/1990 si precisa: 1) l'Amministrazione competente per il procedimento è il Comune di Verona; 2) l'oggetto del procedimento è l'imposizione del vincolo preordinato all'esproprio per l'esecuzione dei lavori sopra indicati; 3) il responsabile del procedimento è l'arch. Mauro Grison; 4) si potrà prendere visione degli atti del procedimento presso l'ufficio Pianificazione Territoriale - 2° piano - Via Pallone n. 9 stanza n. 8. Gli interessati potranno far pervenire al Protocollo Generale del Comune di Verona, entro 30 giorni dalla pubblicazione del presente avviso, eventuali osservazioni ai sensi dell'art. 11 del D.P.R. 327/2001.

Verona, 24 dicembre 2010

f.to Il Responsabile del Procedimento, arch. Mauro Grison http://portale.comune.verona.it/nqcontent.cfm?a_id=27939

Il "P.U.A. Quadrante Europa - Area Nord", dal sito web del Consorzio Z.A.I. - nell'Anno 2008 - era così descritto: Questo strumento urbanistico per l'area nord del Quadrante Europa è nato dall'esigenza generale di rivedere l'assetto dell'infrastruttura interportuale adeguato all'operatività interna e allo sviluppo dell'area, adottando uno strumento unico conforme alla normativa comunale e regionale per l'area stessa. Il perimetro dell'area del PUA Quadrante Europa - Area Nord si sovrappone, con completa congruenza, alla zonizzazione del Piano d'Area Quadrante Europa Variante 2 adottato dalla Giunta Reg. Veneto nel 2005 ed al PAT (Piano di Assetto del Territorio) adottato dal Consiglio Comunale di Verona nel 2006.

Sup. complessiva PUA	2.676.000 mq
Perimetro aree ricomprese all'interno del piano	7,3 Km
Sup. aree edificabili	2.254.992 mq (= 84,5%)
di cui: aree per logistica integrata	1.130.407 mq
aree per terminal intermodali	530.233 mq
aree per logistica ferroviaria	405.172 mq

Questi dati denotano l'interesse del Piano ad estendere ed ottimizzare l'uso del territorio ai fini logistici, per attuare la migliore economia insediativa per l'area del Quadrante Europa.

Sup. aree per viabilità e parcheggi uso pubblico	223.251 mq (= 8,2%)
Sup. aree per viabilità pedonale e ciclabile	48.906 mq (= 1,9%)
Sup. aree verdi	148.496 mq (= 5,4%) (N.B.: compreso le Aiuole Stradali)

Si segnala che tutto questo qui realizzato, **non è... MAI stato sottoposto a: "Valutazione di Impatto Ambientale"**.

Altri migliaia di metri quadrati di terreno... stanno per essere espropriati per ulteriori ampliamenti del Quadrante Europa, ma ad oggi, non risulta essere stata avviata nessuna procedura di V.I.A. e tantomeno nessuna procedura di V.A.S. e nonostante questo appare evidente che è in atto una procedura di esproprio per acquisire altre e nuove aree da destinare a potenziamenti e ampliamenti delle opere e delle infrastrutture del Quadrante Europa.

Il sottoscritto, da anni, sostiene che quanto viene costantemente realizzato, ampliato e potenziato, di anno in anno, all'interno del Quadrante Europa dovrebbe essere sottoposto a V.I.A. perché devono essere sommati gli effetti di singoli interventi che vengono realizzati all'interno del comparto.

In realtà il sottoscritto "vive nella speranza" che l'area compresa tra l'Autostrada "A22" e il confine comunale possa essere trasformata in area di filtro e/o di cuscinetto interposta tra il Centro Abitato di Caselle e il Quadrante Europa.

Un'area di confine che oltre dall'Autostrada A22 risulta essere già degradata dalla presenza di una discarica di rifiuti solidi urbani, chiusa da 20, ma che per 15 aveva ammorbato l'abitato di Caselle e i cui effetti negativi non si sono ancora fermati.

Il sottoscritto ritiene che... se il Master Plan del Quadrante Europa... dovesse essere sottoposto a V.A.S. questa area di confine potrebbe diventare un'area di cuscinetto e/o di filtro che oltre a fare da barriera alle attività insediate nel Quadrante Europa e area di fito-depurazione degli effetti negativi della Tangenziale Ovest di Verona e della Autostrada del Brennero A22 potrebbe essere trasformata in area boschiva a pubblico utilizzo.

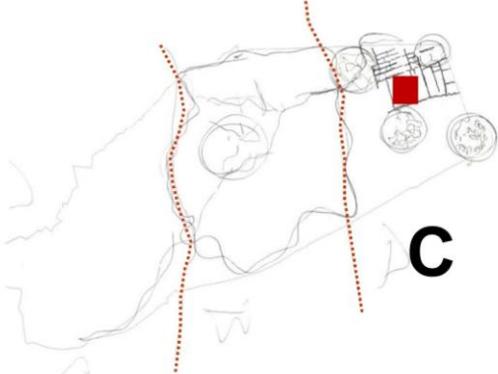


Secondo le previsioni pianificatorie contenute nel Master Plan del Quadrante Europa queste aree di confine dovrebbero essere trasformate in aree per il deposito di auto, una immensa distesa di lamiere di automobili, in attesa di essere vendute dopo essere state importate, su treni, dall'estero.

Nessuno vieta al Quadrante Europa di potersi ampliare e di potersi potenziare, ma credo che sarebbe ora che dopo decenni di realizzazioni di opere infrastrutturali, cominciasse ad essere realizzate opere di Mitigazione Ambientale, di Compensazione Ambientale, di Recupero Ambientale, di Risanamento Ambientale e di Restauro Ambientale, in modo che la popolazione residente "prima dell'insediamento del Quadrante Europa" possa avere interventi a salvaguardia della salute.



Il Comune di Sommacampagna, il cui confine ad Est coincide con il confine ad Ovest del Quadrante Europa, ha predisposto un “**Mastepian Paesistico Ambientale**”, che per le aree del Quadrante Europa a confine con l’abitato di Caselle, prevederebbe la realizzazione di un’area a filtro denominata: “**Parco Europa**” (vedi immagine sottostante)



C

PARCO EUROPA

C

_ CASELLE → La Natura RITROVATA

I 4 Nuovi Poli di sviluppo



P4

Ambiti di recupero delle aree a ridosso dell'autostrada del Brennero, rorestazione intensiva a compensazione e mitigazione degli impatti generati dall'interporto Quadrante Europa. Possibile nuovo sviluppo industriale delle aree industriali a ridosso di FF.SS e A22 secondo le logiche di conservazione del tessuto agricolo esistente

Promotore: Quadrante Europa





Stadt Park - Krefeld

Un’area, quella del “**Parco Europa**” che possa essere di “cuscinetto” tra l’insediamento del Quadrante Europa e il centro abitato di Caselle dove vive una popolazione di circa 5.000 abitanti di cui molti “nativi” e ivi residenti prima ancora dei primi insediamenti delle infrastrutture e delle edificazioni del Quadrante Europa, nel comune... vicino.



Comune di Sommacampagna

Comune di Verona

① Ampliamento del quadrante Europa verso Caselle (PAT VERONA)



Ambiti di espansione

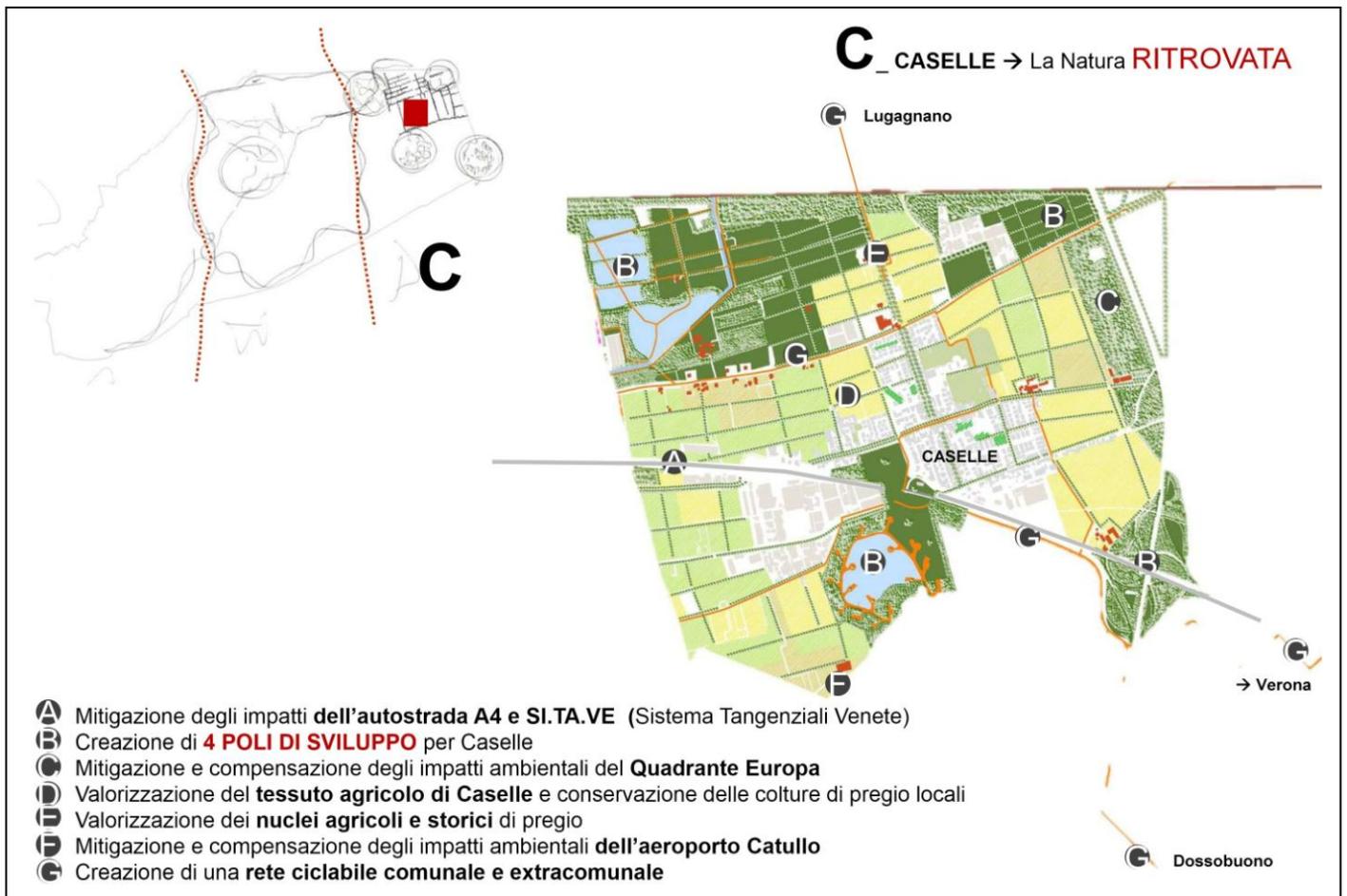
Ambiti di espansione



VERONA

Il Mastepian del Quadrante Europa

E’ evidente che il centro abitato di Caselle in qualche modo dovrebbe essere protetto dagli effetti soprattutto dei traffici autostradali e stradali generati dal Quadrante Europa e un’area destinata alla “fito-depurazione” e a essere area di “filtro” tra questo insediamento e la residenza di questo centro abitato dovrebbe essere realizzata.



Questo ricordando che il centro abitato di Caselle... subisce anche gli impatti ambientali di altre infrastrutture tra le quali, oltre alle Autostrade (e all'incrocio autostradale) anche l'Aeroporto di "Verona Villafranca" un'infrastruttura anche questa cresciuta e potenziata... senza mai che sia stata sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale.

Ma il **Quadrante Europa**, adesso, in questi giorni, sta iniziando le procedure di esproprio di migliaia se non centinaia di metri quadrati di terreni da destinarli a nuovi insediamenti.

Credo che pertanto il sottoscritto si senta in dovere di chiedere alla Direzione Valutazione Impatti Ambientali se codesto ufficio intende intervenire affinché il **Quadrante Europa**, debba ad aver rispettare le Direttive V.I.A. e V.A.S. anche a salvaguardia della salute pubblica di chi, vi vive vicino.

Tutto ciò premesso, il sottoscritto, alla Direzione per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente... **RI-CHIEDE** che il Masterplan del Quadrante Europa **sia sottoposto alla V.A.S. e RI-CHIEDE** che quanto realizzato all'interno del Comparto del Quadrante Europa dall'entrata in vigore della Direttiva V.I.A. ad oggi, **sia sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale** in modo che siano "poi obbligate" una serie di opere e di interventi di Mitigazione Ambientale, di Compensazione Ambientale, di Risanamento Ambientale, di Ripristino Ambientale e di Restauro Ambientale.

In attesa di un cortese cenno di riscontro, porgo distinti saluti:

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini

In allegato: **CD_ROM** contenente il:

Masterplan Paesistico Ambientale di Sommacampagna

LVD