

**Beniamino Sandrini**

**Via del Fante, n° 21**

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Caselle, **06.08.2010**

**C.E. Dossier: EU-Pilot 240/08/ENVI  
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.*

Al **Dott. Julio Garcia Burgues**  
Commissione Europea Ambiente  
Direzione Generale - Ambiente  
Capo Unità ENV.A.2 - Infrazioni  
Rue de la Loi, 200  
B-1049 BRUXELLES (Belgio)

**e per conoscenza ...**

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

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

Al **Dott. Gianluigi Soardi**  
Sindaco Comune di Sommacampagna  
Piazza Carlo Alberto, 1  
37066 - SOMMACAMPAGNA

**Oggetto:**

**INTEGRAZIONE a precedente lettera 27.07.2010**

**Richiesta di riesame Pratiche EU-PILOT 240/08/ENVI e 488/09/ENVI come se queste fossero un'UNICA pratica per poter accertare una Valutazione degli Impatti "Cumulativi" [ C.E.A. - Cumulative Effects Assessment ]**

In data 27 Luglio 2010... avevo inviato una lettera, con pari oggetto della presente che oggi, dopo aver scoperto nuove e "inaspettate" informazioni integre oltre a quanto avevo già inviato, evidenziando delle dichiarazioni del Presidente del Consorzio Z.A.I. - Flavio Zuliani, l'Ente Pubblico che gestisce il Quadrante Europa, come queste sono state "ben riportate" su: **MAGAZINE CONSORZIO ZAI** - appena pubblicato sul loro sito web - con la descrizione: **MAGAZINE LUGLIO 2010**.

[www.consorziozai.it/pubblicazioni/magazine/2010/luglio.pdf](http://www.consorziozai.it/pubblicazioni/magazine/2010/luglio.pdf)

Inviò questa nuova lettera che deve essere recepita come "altro esempio" di come il Consorzio Z.A.I., nella aree del Quadrante Europa, continua a violare le direttive V.I.A. e V.A.S. eludendo costantemente, anno dopo anno, le normative in vigore per la salvaguardia ambientale. Realizzando nuovi interventi, che - forse singolarmente - potrebbero anche non essere obbligati alla sottoposizione V.I.A. e/o V.A.S. ma che nel loro insieme "cumulativo" fanno sì che continui insediamenti, con continui consumi di territorio del Quadrante Europa diventino attrattori di traffico. Con il conseguente aumento dell'inquinamento ambientale che "cumulativamente" poi si somma all'aumento dell'inquinamento generato dalle due Autostrade e dall'Aeroporto di Verona... opere ubicate a poche centinaia di metri.



In mancanza di una Perizia Asseverata dal 1999 ad oggi, per spiegare quanto e cosa - almeno negli ultimi mesi - è stato realizzato nel comparto gestito dal Consorzio Z.A.I. e denominato Quadrante Europa basta leggere un articolo-intervista del Presidente ed evidenziare alcune Sue dichiarazioni, che per l'autorevolezza della fonte, potrebbero avere anche un valore formale... quasi come quello di una Perizia Asseverata e l'articolo è il seguente:

## "Siamo la città della logistica e dei fatti"

Il presidente del Consorzio ZAI, Flavio Zuliani, e le strategie che a Verona non rimangono idee, ma si realizzano

### Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:

*L'Interporto Quadrante Europa, "la città dei fatti". E' così che il presidente del Consorzio ZAI, Flavio Zuliani, ha voluto definire il primo Interporto d'Europa, come stabilito da Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH (DGG), organizzazione tedesca attiva nella promozione della cultura intermodale, che ha stilato la classifica delle migliori realtà interportuali europee.*

### Le mie domande:

La "città dei fatti" che costruisce, amplia, potenzia, modifica... senza V.I.A. e senza V.A.S.?

Il primo Interporto d'Europa che però è stato realizzato senza V.I.A. e senza V.A.S. e senza opere di mitigazione?

### Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:

*Una "città dei fatti", dunque, nella quale le parole non sono il fulcro attorno al quale ruota la concretezza dell'agire, ma servono unicamente come strumento per progettare e costruire la vera "cultura del fare". **Un concetto, Presidente, che lei tiene a sottolineare con forza.** "Assolutamente!*

### Le mie domande:

Una "concretezza nell'agire"... figlia "della cultura del fare", violando ripetutamente le Direttive V.I.A. e V.A.S.?

### Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:

*Si tratta di una premessa che approda ad un obiettivo che faccia da contraltare? "Certo, perché al cospetto di questa staticità realizzativa, il Consorzio ZAI si erge, come detto, nel ruolo di 'città dei fatti'. Non ci limitiamo ad annunciare, a presentare studi, a promettere, ma creiamo vero sviluppo. Ci tengo a precisare che tale riflessione non si basa su un mero concetto autocelebrativo, ma poggia su fondamenta concrete. Guardando al nostro interno, infatti, i cantieri e le gru sono al lavoro, funzionano e costruiscono".*

### Le mie domande:

Se i progetti dovessero essere sottoposti alla V.I.A. e V.A.S. la situazione avrebbe una staticità realizzativa?

I cantieri e le gru sono al lavoro, funzionano e costruiscono senza alcuna sottoposizione alla V.I.A. e alla V.A.S.?

### Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:

*A proposito di concretezza, gli esempi sono numerosi, ma soprattutto rilevanti.*

*"Possiamo partire da due modelli come l'apertura del Terminal Gate e la recente inaugurazione della piattaforma V2. Non si tratta di semplici sigle senza significato, ma di fatti, di strutture tangibili, studiate, realizzate e inaugurate, all'interno delle quali gli operatori, italiani e stranieri, sono già al lavoro.*

*Nello specifico, Kuehne + Nagel, secondo operatore logistico europeo, con l'insediamento nella nuova piattaforma V2, non soltanto ha mantenuto i posti di lavoro che già aveva nell'ambito del Quadrante Europa, ma ha addirittura creato nuova occupazione. Il Consorzio ZAI ha ultimato la piattaforma in dieci mesi, andando oltre ogni più rosea aspettativa, tanto da far ricredere il committente finale su alcuni luoghi comuni che sembravano governare la sua considerazione nei confronti dell'efficienza italiana.*

*Il marchio tedesco, infatti, sapendo di operare in partner ship con un ente economico pubblico italiano, pur conscio del nostro livello di eccellenza raggiunto nel confronto con tutte le altre strutture di gestione interportuale europee, è rimasto positivamente impressionato quando, a fronte di una sua ipotesi di sfioramento dei termini per la chiusura dei lavori, abbiamo consegnato la piattaforma con quasi tre mesi di anticipo.*

*Al momento della stipula del contratto, volevano addirittura metterci di fronte all'eventualità di pagare una penale sui ritardi, cosa che, come abbiamo dimostrato, non aveva ragione di essere".*

### Le mie domande:

Il Terminal Gate e la Piattaforma V2 sono state realizzate senza V.I.A. e senza V.A.S.?

Strutture tangibili, studiate, realizzate e inaugurate senza alcuna V.I.A. e senza essere state sottoposte a V.A.S.?

L'efficienza italiana si basa sulla consegna una infrastruttura in dieci mesi, ma solo perché ha violato la V.I.A.?

La Kuehne + Nagel è stata informata che l'opera realizzata e consegnata tre mesi prima... perché è senza V.I.A.?

### Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:

*Quali altri progetti possono testimoniare i primati di operatività del Consorzio ZAI?*

*"Con il comparto P, sono stati avviati ad aprile i lavori per l'insediamento logistico del gruppo Eurospin che potrà utilizzare una struttura di 12 mila metri quadrati di magazzini refrigerati dedicati al 'freddo', ossia alle merci*

*deperibili. Anche questa è un'opera che verrà inaugurata in brevissimo tempo, nel giro di un paio di mesi, per un totale di cinque o sei mesi di lavoro, dalla posa della prima pietra all'insediamento operativo dell'azienda.*

*Il comparto P è fatto anche da componenti urbanistiche e viabilistiche, che stiamo avviando a conclusione, per un totale di 140mila metri quadrati di superficie. Ma vorrei aggiungere anche il comparto della Q3, con l'avvio dell'insediamento Iveco, considerato che entro la fine del 2010 procederemo all'inaugurazione delle Officine Brennero della Iveco, una piattaforma che si sviluppa su 65mila metri quadrati di lotto".*

#### **Le mie domande:**

Singolarmente i 12.000 mq dell'Eurospin forse potevano essere realizzati senza V.I.A. e senza V.A.S.?

Ma se l'insediamento dell'Eurospin... lo sommiamo al Terminal Gate e alla Piattaforma V2 servirebbe la V.I.A.?

Anche altri 140.000 mq del comparto P verranno realizzati senza V.I.A. e senza V.A.S.?

Se a questi aggiungiamo anche i 65.000 mq dell'insediamento IVECO, forse "cumulativamente" serve la V.I.A.?

Dalla progettazione alla realizzazione di interventi nel Quadrante Europa passano pochi mesi, perché senza V.I.A.?

#### **Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:**

##### **Ma non è tutto qui, vero?**

*"Ho elencato, solo per quel che riguarda lavori di una certa dimensione, quattro cantieri avviati e conclusione o vicini ad esserlo nell'arco di qualche mese.*

#### **Le mie domande:**

Quanti mesi sono che il sottoscritto chiede una Perizia Asseverata che elenchi tutti i lavori dal 1999 ad oggi?

Questi quattro cantieri sono solo quanto è stato approvato e realizzato nell'arco di qualche mese... e la V.I.A.?

Quale sarebbe la somma delle superfici interessate dagli altri lavori che sono sotto una certa dimensione?

#### **Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:**

*Non è noto a molti, ma il Consorzio ZAI sta operando anche nello sviluppo di un canale logistico non molto utilizzato sino ad ora.*

*"Infatti. Siamo impegnati in un altro grande progetto, che verterà sullo sviluppo della logistica su acqua, facendo arrivare all'Interporto di Verona nuove merci che giungeranno direttamente dal mare. Si tratta di un'idea in fase avanzata, della quale però mi limito ad un breve accenno, perché è nostra consuetudine limitare la declamazione di intenzioni progettuali, preferendo lavorare e usare le parole quando ad esse possano concretamente essere affiancati i fatti.*

#### **Le mie domande:**

Per descrivere la situazione di Caselle spesso affermo che: CI MANCA SOLO IL PORTO PER LE NAVI, verrà costruito?

#### **Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:**

##### **Qual è lo stato di avanzamento progettuale per l'area della Marangona?**

*"Vorrei fare una premessa: fondamentale, affinché le cose si realizzino, è la velocità con cui esse accadono nel mondo globalizzato. L'Italia passa per un paese sulla via dell'invecchiamento e dell'impoverimento, forse perché impiega troppo tempo a portare a termine ciò che inizia o progetta.*

*Nel 2005 il Consorzio ZAI ha presentato i piani urbanistici del PUA Quadrante Europa Nord al Comune di Verona e oggi, anno 2010, li dobbiamo ancora ritirare. Se dipendesse da ZAI, l'area della Marangona sarebbe già operativa, ma purtroppo esiste un sistema burocratico limitante. Siamo arrivati ad individuare le linee guida nell'urbanizzazione della Marangona, che prevedono, sul milione e mezzo di metri quadrati sui quali si sviluppa tale area, studi sugli aspetti viabilistici, dal punto di vista geologico, energetico, dell'impatto ambientale e altri.*

*Procederemo per gradi, iniziando con 300mila metri quadrati, e ciò che auspico è che tutti i passaggi d'avvio, che non dipendono da noi, vengano affrontati con velocità adeguata e come una priorità da parte del Comune; questo per rispondere al Comitato per la Marangona, alle aziende della ZAI storica che hanno bisogno di nuovi spazi, al mercato che ci sta guardando e che, magari, in attesa di decisioni che non arrivano potrebbe volgere lo sguardo altrove.*

*Il Piano Urbanistico Attuativo non può continuare a confrontarsi con i tempi biblici della burocrazia ancora per molto".*

#### **Le mie domande:**

L'Italia sarebbe un paese invecchiato e impoverito... se venisse applicata la Direttiva V.I.A. e V.A.S.?

I tempi tra la progettazione e l'inizio lavori non dovrebbero comprendere anche i tempi della V.I.A. e della V.A.S.?

Il P.U.A. - Piano Urbanistico Attuativo Quadrante Europa Nord è stato sottoposto a V.A.S.?

Se l'Area della Marangona si svilupperà su 1,5 milioni di metri quadrati il piano verrà prima sottoposto a V.A.S.?

O si procederà con interventi su superfici inferiori ai 40 ettari eludendo così la V.I.A. e anche la V.A.S.?

Il Presidente in questa frase ha dichiarato che verranno effettuati "studi dell'impatto ambientale"... la V.I.A. ?

Quando il Presidente dichiara che servono tempi biblici... per caso pensa ai tempi necessari per la VIA e la VAS?

#### **Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:**

***Limiti burocratici che non sembrano coinvolgere la realizzazione del nuovo casello autostradale.***

*"Con AutoBrennero, Provincia, Comune, Camera di Commercio e Aeroporto, abbiamo condiviso un progetto secondo il quale nelle vicinanze dell'aeroporto verrà realizzata un'uscita autostradale, che possa prevedere una bretella per il solo traffico pesante che vada a congiungersi con l'asse viabilistico del comparto Q3.*

Tutto ciò per avere a disposizione un nuovo accesso nell'area del Quadrante Europa sud, che, attraverso il sistema viabilistico già presente, porti ad una via di accumulo di tutto il traffico pesante in collegamento con i terminali ferroviari. Si tratterà, quindi, di una bretella di 1 km e 700 metri dedicata ai mezzi pesanti, che porterà un alleggerimento di tale traffico sulla tangenziale”.

**Le mie domande:**

La realizzazione di un nuovo casello Autostradale è evidente che deve essere sottoposto alla Direttiva V.I.A.?

**Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:**

***Interventi di decongestionamento già attuati in altre zone del territorio comunale.***

*“Proprio così. Abbiamo trasferito tutto il traffico ferroviario dello scalo merci di Santa Lucia all'Interporto Quadrante Europa, rispondendo così alla necessità che aveva il Comune di decongestionare il traffico nei quartieri di Golosine e Santa Lucia. Con la collaborazione di RFI, con i soci degli Interporti di Padova e Bologna e sacrificando, senza ripercussioni di alcun genere, la nostra società Net, abbiamo spostato il traffico di cinque coppie di treni all'interno dell'area interportuale, permettendole di colmare il vuoto creato dalla crisi sui traffici su rotaia. Infatti, da luglio del 2008, quando è stato registrato il massimo storico nel traffico merci su ferro, al dicembre 2009, quando si è verificato il picco minimo, siamo riusciti a colmare tale gap negativo con questo intervento di trasferimento strategico”.*

**Le mie domande:**

Spostare cinque coppie di treni dalla città al Quadrante Europa ha decongestionato i quartieri della città?

Quanti autocarri ora arrivano al Quadrante Europa necessari a riempire quelle cinque coppie di treni spostati?

**Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:**

***Interventi così numerosi e importanti che da soli giustificano un successo riconosciuto a livello europeo?***

*“La ‘città delle merci’ lo siamo di natura, un risultato dimostrato dai riconoscimenti internazionali che ci vengono tributati, ma ora siamo anche, lo ribadisco, la ‘città dei fatti’, perché ciò che annunciamo viene sempre portato a termine.*

**Le mie domande:**

Interventi così numerosi ed importanti annunciati... avrebbero dovuto essere sottoposti alla V.I.A. e/o alla V.A.S.?

Se gestire la “città dei fatti” è in netta violazione della normativa V.I.A. e V.A.S. ... di chi sono le responsabilità?

**Le frasi contenute nell'intervista al Presidente:**

***Ci può anticipare qualche progetto per il futuro che non abbia ancora avuto visibilità?***

*“E' stata consegnata ai tre soci del Consorzio ZAI, ossia Provincia, Comune e Camera di Commercio, una grande idea sulla riqualificazione e utilizzo dei Magazzini Generali, uno studio durato oltre un anno al quale hanno lavorato professionisti di elevata caratura nazionale. Anche su questo argomento mi limito ad un accenno, da inserire nell'elenco delle progettualità che testimoniano l'attività del nostro Ente.*

*Siamo gli unici, in Italia, che operano su così tanti fronti progettuali e lo posso dire con cognizione di causa e senza cedere ad una mancanza di umiltà, conoscendo approfonditamente la realtà interportuale del nostro Paese, nel confronto con la quale il Consorzio ZAI di Verona primeggia per quanto riguarda i fatti. Credo che mai come oggi, nella storia del nostro Ente, ci siano stati così tanti cantieri e interventi portati a termine, avviati e in fase di conclusione, nonostante la crisi.*

*Un'attività febbrile che riconosco a me stesso, come presidente, e alla struttura intera di ZAI. Le opere si realizzano con rapidità perché dietro c'è una realtà che non solo lavora, ma lavora e funziona, che utilizza procedure affidabili per l'aggiudicazione delle gare d'appalto, che segue le imprese appaltatrici, addirittura arrivando con anticipo alla meta.*

*ZAI è una grande struttura, con un presidente e un gruppo dirigente che scendono in campo in prima persona, visitando i cantieri, verificando lo stato e la progressione dei lavori. Un modus operandi vincente, anche quando la situazione sembra non essere delle più favorevoli. Alla crisi, il Consorzio ZAI risponde con investimenti di natura strategica, tralasciando gli entusiasmi e le scelte 'emozionali' che non siano basate su studi approfonditi, progettualità a lunga scadenza, valutazioni economiche, che partano da un'idea per approdare alla sua realizzazione pratica. L'obiettivo finale è realizzare economia e posti di lavoro, non costruire sui debiti, creandone di ulteriori. E' questa la filosofia della nostra 'città dei fatti'”.*

**Le mie domande:**

La riqualificazione e utilizzo dei Magazzini Generali verrà sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale?

Quanti sono i “fronti progettuali” che hanno eluso e/o evaso la Valutazione di Impatto Ambientale?

Quali sono i cantieri e gli interventi portati a termine, avviati e in fase di conclusione senza la V.I.A. e la V.A.S.?

Se le opere si realizzano con rapidità non è che forse perché ci si è dimenticati di chiedere la sottoposizione V.I.A.?

Perché il Presidente e il Gruppo Dirigente oltre a visitare i cantieri non si preoccupano della mancanza di V.I.A.?

Come mai tra gli studi approfonditi non vi sono studi sugli impatti ambientali creati dal Quadrante Europa?

Se la città dei fatti fosse stata costruita in netta violazione della V.I.A. e della V.A.S. di chi sono le responsabilità?

L'intera intervista è consultabile qui: [www.consorziozai.it/pubblicazioni/magazine/2010/luglio.pdf](http://www.consorziozai.it/pubblicazioni/magazine/2010/luglio.pdf)

Ho scritto questa integrazione alla precedente lettera del 27.7.2010, dopo aver letto il Decreto di Compatibilità Ambientale n° 374 dell'Interporto di Jesi del 16 Luglio 2010 che è relativo ad un progetto sottoposto alla V.I.A. che potrebbe essere così sintetizzato:

**PRESO ATTO CHE** il progetto riguarda l'ampliamento dell'interporto di Jesi per una ulteriore capacità di deposito che passa dagli 800.000 m<sup>2</sup> precedentemente valutati con decreto V.I.A. n. DEC/VIA/3557 del 4 febbraio 1999 ai 1.100.000 m<sup>2</sup> del nuovo progetto;

L'Interporto di Jesi, che era già in possesso del Decreto di Compatibilità Ambientale dal 4 Febbraio 1999, per poter aumentare la capacità di stoccaggio delle merci da 800.000 mc a 1.100.000 ha dovuto presentare un progetto che è stato sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale.

Se per un "piccolo ampliamento" dell'Interporto di Jesi è stata necessaria la sottoposizione alla V.I.A. come mai invece tutto quanto descritto dal Presidente del Consorzio Z.A.I. nella Sua lunga intervista sul loro Magazine, come realizzato, come in fase di costruzione e come pronto all'inaugurazione **non è mai stato sottoposto a V.I.A. e/o a V.A.S.?**

Con questa ultima domanda (oltre alle precedenti) termino questa integrazione alla lettera del 27.07.2010, insistendo che tutto quanto realizzato, ampliato, potenziato all'interno del perimetro del Quadrante Europa, deve e doveva essere sottoposto a V.I.A. e a V.A.S.

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

Un cittadino "nativo" di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

#### **P.S. Dimenticavo:**

Alla pagina 32 del MAGAZINE del CONSORZIO ZAI si comprende meglio quanto stanno realizzando e alla pagina 38 si comprende ancora meglio cosa "hanno appena inaugurato" e cosa "stanno costruendo" senza V.I.A. e senza V.A.S.

<b>Strategie di sviluppo</b>	<b>32</b>
<b>Nuovo centro logistico per il Gruppo Migross</b>	
Development strategies	
New logistics centre for the Migross Group	
Entwicklungsstrategien	
Neues Logistikzentrum für die Gruppe Migross	
<b>Kuehne+Nagel, multinazionale globale</b>	<b>38</b>
<b>a livello planetario sviluppa la logistica a Verona</b>	
Kuehne+Nagel, multi-national global company on	
a planetary level develops logistics in Verona	
Kühne+Nagel, ein international tätiges multinationales Logistik-	
und Gütertransportunternehmen baut seine Logistik in Verona aus	

Quanto relativo al Decreto V.I.A. dell'Interporto di Jesi, il materiale documentale è scaricabile qui:

[www.minambiente.it/opencms/export/sites/default/archivio/allegati/Decreti\\_VIA/2010/decreto\\_16\\_07\\_10\\_374.pdf](http://www.minambiente.it/opencms/export/sites/default/archivio/allegati/Decreti_VIA/2010/decreto_16_07_10_374.pdf)

[www.minambiente.it/opencms/export/sites/default/archivio/allegati/Decreti\\_VIA/2010/decreto\\_01\\_07\\_10\\_366\\_allegati.zip](http://www.minambiente.it/opencms/export/sites/default/archivio/allegati/Decreti_VIA/2010/decreto_01_07_10_366_allegati.zip)