Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

Documento conclusivo del Dibattito Pubblico del progetto

"Lotto 4 – Ingresso a Verona da nord"

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Allegato 1

Osservazioni pervenute in sede di Dibattito Pubblico

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

ENAC

30 giugno 2025

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Direzione Standardizzazione, Operatività e Sviluppo Aeroportualità Regionale

Spett.le
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Direzione Investimenti
Via mail: info@dpingressoveronanord.it

e, p.c.
Comune di Verona
Via PEC: protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

ENAC Servizi S.r.l.
Via PEC: enacservizi.srl@legalmail.it

Oggetto: Progetto "Quadruplicamento Fortezza-Verona – Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord" – Attraversamento dell'aeroporto di Boscomantico mediante Galleria Parona (GA02) e Scatolare Boscomantico (VI01). Art. 702 Cod. Nav. e necessità di preventiva approvazione ENAC.

Con riferimento a quanto indicato in oggetto, si ricorda fin da ora a Codesta Società che l'art. 702 del Codice della Navigazione dispone che l'**approvazione dei progetti di costruzione, ampliamento, ristrutturazione, manutenzione straordinaria e adeguamento delle infrastrutture aeroportuali spetta in via esclusiva all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**.

In altri termini, **qualsiasi intervento da realizzarsi all'interno del sedime aeroportuale demaniale** – quale è l'Aeroporto di Verona-Boscomantico, scalo civile destinato all'aviazione generale – **deve ottenere preventiva ed esplicita approvazione da parte di ENAC** prima della sua esecuzione.

Si evidenzia che tale obbligo giuridico-amministrativo discende dalla funzione istituzionale di ENAC quale Autorità competente a garantire la **conformità dell'intervento alle norme di sicurezza aeronautica e alle linee di pianificazione del settore**. L'ottenimento dell'approvazione da parte di ENAC non costituisce una mera formalità bensì una **condizione inderogabile** per procedere a opere che incidono su infrastrutture di volo e relative servitù aeronautiche. Pertanto, si invita Codesta Società, ai sensi dell'art. 702 Cod. Nav., a **non intraprendere alcuna attività progettuale o cantieristica nell'ambito dell'aeroporto di Boscomantico senza la dovuta** approvazione di ENAC. In mancanza di tale approvazione, qualsiasi intervento risulterebbe **privo di legittimazione** e passibile di sanzione.

Si fa inoltre presente che ENAC, anche tramite la propria società in house **ENAC Servizi S.r.l.**, ha recentemente assunto la gestione tecnico-operativa degli aeroporti demaniali, tra cui **Verona Boscomantico**. Ne consegue che il coordinamento con ENAC **fin dalle fasi preliminari** risulta essenziale: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi del citato art. 702, dovrà fornire tutti gli elementi tecnici necessari (piani, profili, studi di safety) affinché questo Ente possa verificare la rispondenza dell'opera alle normative aeronautiche e ai requisiti di sicurezza del volo. Solo a seguito di approvazione formale da parte di ENAC, il progetto potrà essere legittimamente inserito nel procedimento autorizzativo complessivo.

In conclusione, si **ricorda a Codesta Società di rispettare gli obblighi di legge** in materia di interventi in ambito aeroportuale demaniale, tra cui quello che prevede che in caso di utilizzo, anche provvisorio, del suolo del demanio aeroportuale è obbligatorio contattare, con ampio preavviso, per i seguiti di competenza sia il gestore ENAC Servizi S.r.l., che la Direzione ENAC Pianificazione Infrastrutture.
Si chiede, altresì, di avviare immediatamente l'iter di concertazione con la scrivente Autorità.
Si rimane in attesa di un riscontro formale in merito, confidando che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. voglia improntare la propria azione al più rigoroso rispetto del dettato normativo e alla leale collaborazione inter-istituzionale.

Distinti saluti.

Il Direttore
Ing. Davide Drago
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

ENAC

30 giugno 2025

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Direzione Standardizzazione, Operatività
e Sviluppo Aeroportualità Regionale

Spett.le
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Direzione Investimenti
Via mail: info@dpingressoveronanord.it

e, p.c.
Comune di Verona
Via PEC: protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

ENAC Servizi S.r.l.
Via PEC: enacservizi.srl@legalmail.it

Oggetto: Interferenza del Lotto 4 con Aeroporto di Boscomantico – Analisi di soluzioni costruttive alternative al "metodo Milano" per GA02 e VI01.

Con riferimento a quanto indicato in oggetto, nel contesto del Dibattito Pubblico avviato sul progetto RFI Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord", con la presente nota tecnica si forniscono, ai sensi dell'art. 40, comma 4, D.lgs. 36/2023, le osservazioni e le proposte relative all'attraversamento dell'area aeroportuale di Boscomantico. In particolare, si procede a una **valutazione comparativa delle alternative tecniche** al metodo costruttivo attualmente previsto ("metodo *Milano*") per la realizzazione della galleria artificiale **GA02 – Parona** e del manufatto **VI01 – Scatolare Boscomantico** nel tratto insistente sul sedime aeroportuale.

Come desumibile dalla documentazione progettuale ufficiale, il Lotto 4 prevede l'interramento in variante della nuova linea **in prossimità dell'Aeroporto di Boscomantico**, tramite una galleria artificiale di circa 740 m denominata GA02 "Parona", seguita dall'opera *scatolare* VI01 (cd. Viadotto Boscomantico) di approccio al nuovo ponte ferroviario sull'Adige. La **tecnica realizzativa adottata da RFI per l'intera GA02** è indicata essere **il "metodo Milano" (scavo in diaframmi con copertura dall'alto)**, analogo approccio essendo previsto per il manufatto VI01. Tale soluzione di *cut & cover* comporta uno scavo a cielo aperto attraverso il sedime aeroportuale, con inevitabili impatti sull'operatività di Boscomantico – in particolare la **chiusura prolungata della pista di volo** per tutta la durata dei lavori in quell'area.

Al fine di **evitare o minimizzare la chiusura dello scalo** (e le connesse ricadute sul piano di sviluppo aeroportuale e sulle attività in essere), si ritiene necessario che RFI valuti attentamente soluzioni costruttive alternative, già sperimentate in casi analoghi a livello nazionale e internazionale, che consentano di **attraversare l'area aeroportuale con minore interferenza**. Di seguito si illustrano le principali alternative tecniche individuate, in comparazione alla soluzione base "metodo Milano":

- **Galleria naturale in sotterraneo mediante TBM (Tunnel Boring Machine):** Consiste nello scavare un tunnel profondo al di sotto dell'area aeroportuale utilizzando talpe

Viale Castro Pretorio, 118
00185 Roma
centr. +39 06 445961
c.f. 97158180584
ACI

tel. +39 06 44596715
infrastrutture.territoriali@enac.gov.it
protocollo@pec.enac.gov.it
www.enac.gov.it

meccaniche, evitando così scavi in superficie sotto la pista. Questa soluzione **annulla praticamente le interferenze con l'esercizio aeroportuale**, in quanto il tunnel verrebbe realizzato interamente nel sottosuolo. *Esempi concreti*: la linea ferroviaria **Forrestfield–Airport Link di Perth (Australia)** è stata costruita con due TBM che hanno scavato circa 8 km di galleria **passando sotto le piste dell'aeroporto di Perth** (profondità fino a 26 m) **senza interrompere l'operatività dello scalo** (Forrestfield-Airport Link (Perth, AU) – TBM sotto pista, apertura linea 13-10-2022, Tunnel Business Magazine**).** Analogamente, la **metropolitana di Chengdu (Cina)** – Linea 10 – ha realizzato un doppio tunnel in scudo sotto la pista in esercizio dell'Aeroporto Shuangliu, dimostrando che il metodo **shield/TBM garantisce la stabilità della pavimentazione aeroportuale durante lo scavo** (Settlement and Stress Characteristics of the Ground in the Project of a Double-Line Tunnel Undercrossing an Airport Runway in a Sandy Cobble Region by Xuwei Zhao 1,Jia Li 2,3,*,Wei Liu 2,3 andWenge Qiu 1, 2022). L'opzione TBM presenta il vantaggio di eliminare la necessità di chiusura della pista (salvo forse limitate restrizioni durante le operazioni di varo delle talpe), a fronte di un investimento iniziale maggiore e di adeguate lunghezze di attacco per l'inserimento delle macchine. Considerata la **priorità di garantire la continuità operativa dell'aeroporto**, riteniamo che l'opzione galleria naturale con TBM meriti un'analisi approfondita da parte di RFI, anche valutando la possibilità di estendere o adeguare il tracciato per rendere tecnicamente attuabile lo scavo meccanizzato continuo sotto l'area di Boscomantico.

- **Tecnica del *box-jacking* (spinta di monolite prefabbricato):** Prevede la costruzione di uno o più elementi monolitici di galleria (scatolari in cemento armato) al di fuori dell'area interferita e la loro successiva *spinta* graduale sotto la pista tramite martinetti idraulici. Questo metodo *trenchless* consente di lavorare inizialmente senza intaccare l'infrastruttura in esercizio, richiedendo solo brevi interruzioni del traffico aereo nella fase finale di attraversamento. *Esempi pratici*: di recente la Long Island Rail Road (**LIRR**, New York) ha impiegato un sistema di box-jacking sviluppato da ingegneria italiana per inserire nuovi sottopassi ferroviari sotto linee attive **in un solo weekend di interruzione** per ciascun attraversamento. La tecnologia consiste nel far scorrere un monoblocco di calcestruzzo, già predisposto con la sagoma del doppio binario, nella sede finale scavata sotto la struttura esistente, nell'arco di poche ore. In ambito aeroportuale, il box-jacking può essere adottato per realizzare rapidamente la porzione di tunnel sotto pista: si potrebbe spingere un monolite della lunghezza corrispondente alla fascia di pista interferita, operando eventualmente in **fasce orarie notturne o in brevi finestre di chiusura totale** concordate (LIRR Expansion Project (New York, USA) – Underpass realizzato con box-jacking in un weekend, China Construction America, 06-09-2019). Studi internazionali confermano che tecniche di scavo in spinta **opportunamente progettate limitano i cedimenti del suolo a valori dell'ordine di pochi centimetri (circa 25 mm)**, pienamente **compatibili con la sicurezza operativa di una pista in esercizio**. Va infatti predisposto un efficace sistema di pre-sostegno (es. *pipe-roof* con tubi metallici interconnessi) atto a sorreggere il terreno sopra il monolite durante l'avanzamento. Considerato che **minimizzare i cedimenti e le vibrazioni in superficie è cruciale** per non danneggiare la pista, l'opzione box-jacking risulta altamente promettente e merita di essere sviluppata nel dettaglio da RFI (anche sulla base di analoghe esperienze europee e americane di gallerie spinte sotto infrastrutture sensibili).

- **Costruzione per fasi con pista temporaneamente accorciata:** In questa alternativa si accetta una **parziale riduzione temporanea dell'uso della pista**, pianificando però i lavori in modo da **evitare una chiusura totale prolungata**. Tecnicamente, l'attraversamento potrebbe essere suddiviso in più segmenti longitudinali o trasversali: ad esempio, si potrebbe lavorare su una porzione dell'area aeroportuale mentre il resto della pista rimane operativo, pur con lunghezza ridotta (mediante dislocazione della soglia di atterraggio). Al termine di una fase, la porzione completata verrebbe ripristinata e la successiva sezione di pista verrebbe interessata dai lavori. Tale **approccio modulare** è comunemente utilizzato per lavori di manutenzione su piste aeroportuali e consente di mantenere un minimo di traffico aereo (ad esempio solo velivoli leggeri, nel caso di pista accorciata). *Esempio concreto:* durante i lavori per il raddoppio ferroviario di collegamento a **Milano Malpensa**, è stato necessario interferire con una delle due piste principali; la soluzione attuata è stata di **accorciare temporaneamente la pista 35R/17L** e **chiuderne una sezione per soli 7 giorni consecutivi** (in due distinte finestre temporali), in modo da consentire la posa di binari interrati subito oltre la testata, **mantenendo però attiva l'altra parte della pista per decolli/atterraggi**. Nel caso di Boscomantico – disponendo di una sola pista – tale strategia richiederebbe una pianificazione ancora più accurata (ad es. accordi per operare solo voli leggeri su pista accorciata, o periodi di chiusura totale limitati al minimo indispensabile). In sintesi, la costruzione per fasi offre una flessibilità che può evitare la chiusura continuativa dello scalo, diluendo l'interferenza su intervalli brevi pianificati.
- **Ulteriori soluzioni internazionali già sperimentate:** Oltre alle opzioni sopra descritte, si segnala che in contesti internazionali sono state adottate con successo anche combinazioni delle tecniche citate. Ad esempio, la realizzazione di **gallerie poco profonde sotto piste in esercizio mediante scavo tradizionale sequenziale (NATM/SEM)**, associato a importanti opere di consolidamento del terreno e monitoraggio continuo, ha precedenti di rilievo. Studi condotti per il sottattraversamento dell'aeroporto di Burbank (Los Angeles) indicano che l'impiego congiunto di consolidamenti pre-scavo (es. **volte di tubi metallici interbloccati** a formare una "*cornice*" di sostegno) e scavo in avanzamento protetto può consentire la costruzione di **tunnel sotterranei sotto piste operative senza causare interruzioni o pericoli per l'esercizio aeroportuale**, mantenendo i cedimenti entro poche decine di millimetri (California High-Speed Rail, Burbank Airport Underpassing – Technical Memo "Constructability of Box and SEM Tunneling", Rev 2/2021). Anche importanti scali europei come **Amsterdam-Schiphol** e **London-Heathrow** hanno in passato integrato nel proprio layout tunnel stradali/ferroviari sotto piste o raccordi, grazie a tempistiche di cantiere coordinate con le chiusure notturne e all'impiego di sistemi di sostegno provvisori estremamente robusti. Tutte queste esperienze confermano che **esistono soluzioni tecniche valide per evitare scavi a cielo aperto prolungati in area di pista**, privilegiando lavorazioni in sotterraneo o in spinta e una programmazione lavori *ad hoc*. RFI è pertanto sollecitata a **prendere in esame ogni opzione progettuale alternativa** (o combinazione di esse) che consenta di **scongiurare la prolungata inattività dell'aeroporto di Boscomantico**. Ciò in coerenza con gli obiettivi dichiarati di progetto – ovvero minimizzare le interferenze con il territorio – e in ottemperanza al principio di precauzione, vista la rilevanza strategica che lo scalo aeroportuale riveste per il territorio.

Conclusioni e richiesta: Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si invita RFI a **integrare la documentazione progettuale** del Lotto 4 con uno studio comparativo dettagliato delle alternative tecniche qui delineate. In particolare, si chiede che, nell'ambito del Dibattito Pubblico e prima della selezione della soluzione definitiva, vengano approfondite: (a) la fattibilità tecnico-economica di una galleria completamente in sotterraneo (TBM) sotto l'aeroporto; (b) la praticabilità del *box-jacking* o metodologie affini per l'attraversamento in tempi ridotti; (c) un piano di cantierizzazione per fasi che garantisca una sia pur limitata operatività di Boscomantico lungo tutta la durata dei lavori. È fondamentale che la relazione conclusiva del Dibattito Pubblico e i successivi livelli di progettazione della stazione appaltante recepiscano le migliori soluzioni disponibili per **tutelare la continuità operativa aeroportuale**, evitando di vanificare gli investimenti di sviluppo già effettuati sullo scalo e scongiurando impatti socio-economici negativi (ad es. perdita di attività aeronautiche, scuole di volo, attività di manutenzione di aeromobili, turismo aereo) che deriverebbero dalla chiusura prolungata dell'aeroporto.

Si rimane in attesa di riscontro da parte di RFI su come intenda procedere in tal senso, confidando che queste osservazioni – presentate formalmente entro il termine del 4 agosto 2025, in conformità all'art. 40 Dlgs. 36/2023 – vengano tenute nella dovuta considerazione nell'interesse pubblico generale.

Distinti saluti.

Il Direttore
Ing. Davide Drago
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Boscomantico Servizi soc. cons. a R.L.

17 giugno 2025

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Francesco Righetti

Recapito personale (telefono o mail)

ufficiodipresidenza@boscomanticoservizi.it 3488714471

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Verona - Boscomantico

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Boscomantico Servizi Soc. cons. a rl.

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" – interferenze con l'operatività dell'aeroporto Verona Boscomantico

Documentazione in allegato

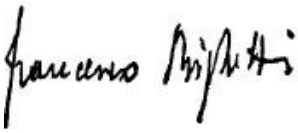
Modulo indicativo per la raccolta di contributi da inviare a: info@dpingressoveronanord.it

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Lettera con osservazioni

Data 17/06/2025



BOSCOMANTICO SERVIZI Soc Cons a r.l.
Via Angelo Berardi
37100 - Verona – Aeroporto Boscomantico
CF-P.IVA 03786580237- REA 365294
Cap. Soc. euro 50.000

RFI – Rete Ferroviaria Italiana
Pec: reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it
Mail: info@dpingressoveronanord.it

Comune di Verona
Pec: protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

e, p.c.

ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile
Pec: protocollo@pec.enac.gov.it

Direzione Standardizzazione, Operatività e Sviluppo Aeroportualita Regionale
Direzione Pianificazione Infrastrutture
Direzione Territoriale Nord- Est

ENAC SERVIZI Srl
Pec: enacservizi.srl@enac.gov.it

Verona, 17/06/2025

Oggetto: Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" – richiesta di nulla osta ENAC ex art. 702 C.d.N. e salvaguardia operatività dell'Aeroporto di Verona Boscomantico

Egregi Signori,

la nostra Società, cui ENAC ha affidato i servizi di radio-assistenza, antincendio e controllo accessi dell'Aeroporto di Verona Boscomantico (ordinanza ENAC-CVR-30/11/2011-0154730-P) e che rappresenta la totalità degli operatori (Aeroclub di Verona, Scuola Paracadutistica di Verona, Volo a Vela, Aster Aviation, Aviotechnologies, My Wings), desidera condividere alcune considerazioni di merito circa il quadruplicamento ferroviario Fortezza-Verona – Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord".

Com'è noto, l'intera area ricompresa nella recinzione aeroportuale appartiene al demanio aeronautico civile: di conseguenza qualsiasi occupazione, anche soltanto temporanea, è subordinata al preventivo nulla osta di ENAC ai sensi dell'articolo 702 del Codice della Navigazione. Senza tale provvedimento l'intervento risulterebbe privo di efficacia giuridica e, soprattutto, metterebbe a rischio i presìdi di safety e security che sovrintendono al traffico aereo.

Il tracciato di progetto colloca la nuova Galleria Parona – circa settecentoquaranta metri di manufatto realizzato con metodo "Milano" – esattamente in aderenza ad una delle due soglie pista (attuale testata 26). Ciò comporta l'installazione di pali diaframmati, gru di grande altezza e barriere temporanee all'interno o immediatamente a ridosso del sedime aeroportuale. In tale configurazione le superfici di limitazione ostacoli verrebbero sistematicamente violate, con l'effetto pratico – non già ipotetico – di dover procedere alla chiusura della pista per l'intera durata delle lavorazioni. La chiusura,

BOSCOMANTICO SERVIZI Soc Cons a r.l.
Via Angelo Berardi
37100 - Verona – Aeroporto Boscomantico
CF-P.IVA 03786580237- REA 365294
Cap. Soc. euro 50.000

anche se circoscritta a finestre di calendario plurimesi, avrebbe un impatto esiziale sul nostro ecosistema: oltre 16.000 movimenti l'anno, due scuole di volo per licenze commerciali (ATPL), una scuola di paracadutismo, una scuola di volo a vela, un'officina certificata Part-145, un ristorante, numerosi operatori privati e un centinaio di addetti rischierebbero la cessazione dell'attività o la improbabile migrazione verso altri scali. In parallelo il piano ENAC di manutenzioni straordinarie del valore di circa 10 milioni di euro – già stanziato per nuova pista e nuovi hangar nel triennio 2025-2027 – sarebbe totalmente vanificato e con esso tutta la filiera aeronautica locale.

Proprio per coniugare le legittime esigenze di sviluppo ferroviario con la continuità operativa dello scalo, riteniamo imprescindibile un percorso di coordinamento istituzionale che muova da tre pilastri:

1. **Attivazione immediata di un tavolo di concertazione con ENAC.** Nel quadro normativo vigente, è il solo strumento capace di legittimare l'occupazione del demanio aeronautico e di fissare oneri, modalità e tempistiche in coerenza con le prescrizioni dell'Ente Aviazione Civile.
2. **Ridefinizione della cantierizzazione.** Spostare le lavorazioni del cantiere dalla "critical area" della pista e programmare le lavorazioni a maggior impatto verticale in finestre notturne o comunque in orari di pista già chiusa consentirebbe di limitare le interruzioni operative a brevi periodi controllati, tutelando al contempo la sicurezza del cantiere e quella del traffico aereo.
3. **Accordo compensativo e monitoraggio congiunto.** Un tavolo tecnico permanente ENAC-RFI, dotato di clausole automatiche di indennizzo per fermi pista superiori a soglie predefinite, fornirebbe certezze economiche agli operatori e trasparenza agli stakeholder pubblici.

Siamo convinti che una governance ispirata al principio "win-win" possa far dialogare ferrovia e aviazione senza sacrificare alcun interesse pubblico: l'aeroporto, con la sua storia centenaria, continuerà a fungere da volano per la comunità veronese, mentre la nuova infrastruttura ferroviaria rafforzerà l'accessibilità del corridoio SCAN-MED. Per questo motivo chiediamo formalmente l'apertura tempestiva di un tavolo di confronto con ENAC e la revisione condivisa del layout di cantiere, affinché l'opera possa procedere nel pieno rispetto delle regole aeronautiche, della sicurezza e della sostenibilità economica.

Restiamo a disposizione per un incontro operativo volto a definire nel dettaglio le soluzioni tecniche più idonee e, con l'occasione, porgiamo i nostri più distinti saluti.

In rappresentanza anche dei Soci Consorziati: Asteraviation Srl, Aviotechnologies Srl, Aero Club di Verona Ettore Arduino, Asd Scuola Paracadutistica Veronese, My Wings Srl, Gruppo Piloti, Associazione Volovelistica Scaligera Asd.

Presidente
Dott. Raffaele Dynys

Vice Presidente
Dott. Francesco Righetti

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Associazione Maria Ausiliatrice

3 luglio 2025

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Manara Rita

Recapito personale (telefono o mail)

3384319092 rita_manara@libero.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Verona, Chievo, Via Giacomo Barucchi

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

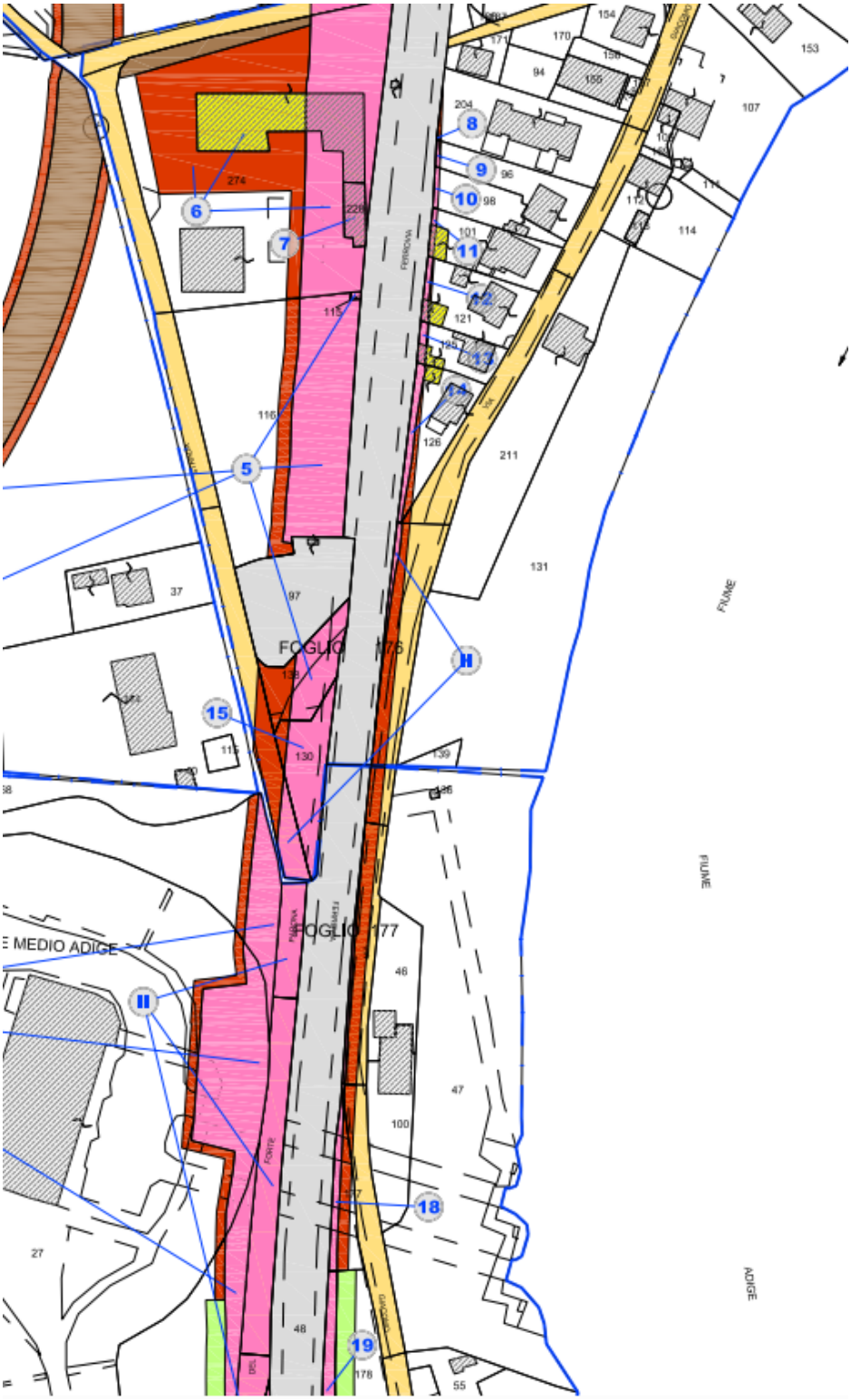
Associazione Maria Ausiliatrice Loc. Sorte di Chievo

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Come già presentato durante il dibattito pubblico del 24/06/2025 presso la sala Arazzi di palazzo Barbieri, si inviano le osservazioni riguardanti la situazione di Via Giacomo Barucchi.

1. Guardando il progetto si riscontra una inagibilità della strada di accesso per le circa 160 famiglie residenti della zona e l'impossibilità di passaggio per l'autobus e i mezzi di lavoro necessari per le aziende presenti nella località, in quanto è l'unica strada di accesso percorribile dai veicoli. Durante il dibattito l'Ing. Silvia Mischi ha risposto al nostro quesito dicendo che la viabilità di via Giacomo Barucchi non sarà interessata dai lavori, in quanto era già stato valutato che la strada era l'unica via di accesso percorribile e che i lavori sarebbero stati effettuati sul lato ovest del tracciato attuale ma ci è stato chiesto di inviare comunque questa segnalazione, specificando che oltre al servizio bus di ATV nella strada devono passare mezzi agricoli di grandi dimensioni (mietitrebbia e altro).
2. Nell'incontro svoltosi il 30/06/2025 in sala Lucchi in 3° circoscrizione è emerso anche il problema degli espropri sempre in via Barucchi. Nel Foglio 176 del progetto, si risconta l'esproprio di una porzione della proprietà a 7 abitazioni con l'abbattimento delle pertinenze a 4 proprietà. Si richiede gentilmente di valutare come già fatto per la viabilità della strada di spostare anche questi lavori sul lato ovest, in modo da permettere che i residenti possano continuare a parcheggiare all'interno della loro

proprietà i mezzi di trasporto e non doverli lasciare in una strada che risulta già di dimensioni ridotte e con tratti in divieto di sosta. Si evidenzia inoltre che in queste abitazioni sono presenti alcune persone anziane e dei disabili al 100% che non potranno più entrare agevolmente nella propria residenza in quanto la sede stradale è in discesa e si trova ad una quota più bassa rispetto all'entrata delle abitazioni stesse.



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Data 03/07/2025

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Aero Club di Verona

A.S.D.

11 luglio 2025

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Pec: reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it
Mail: info@dpingressoveronanord.it

ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile

Direzione Centrale Coordinamento Territoriale e Diritti del Passeggero
c.a. Avv. Fabio Marchiandi

Direzione Standardizzazione, Operatività e Sviluppo Aeroportualità Regionale
c.a. Ing. Davide Drago

Direzione Centrale Programmazione Economica e Sviluppo Infrastrutture
c.a. ing. Claudio Eminente

Direzione Pianificazione Infrastrutture
c.a. Ing. Costantino Pandolfi

Direzione Territoriale Nord-Est
c.a. Dott.ssa Chiara Scolpati

Pec: protocollo@pec.enac.gov.it

e, p.c.

ENAC SERVIZI Srl
c.a. Ing. Marco Trombetti

Pec: enacservizi.srl@legalmail.it

Comune di Verona

Pec: protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

Verona, 11/07/2025

Oggetto: Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" – attraversamento dell'aeroporto di Boscomantico - salvaguardia operatività dell'Aeroporto

Egregi Signori,

fin dal 1919 l'Aeroporto "Angelo Berardi" di Boscomantico – codice ICAO LIPN – è parte integrante del tessuto economico e culturale veronese. Sul sedime aeroportuale operano l'Aeroclub di Verona, una seconda scuola di volo, la scuola di paracadutismo "Skydive Verona", l'associazione di volo a vela, un'officina aeronautica certificata Part-145, diversi operatori di hangaraggio e un ristorante aperto al pubblico. Grazie a queste realtà, e al crescente flusso di voli business e leisure, il nostro scalo registra oltre 16.600 movimenti l'anno, con un trend di crescita medio del 4 % dal 2022 al 2024. In termini occupazionali parliamo di circa 110 addetti tra diretti e

indotti; applicando il moltiplicatore economico locale (1,7 Unioncamere Veneto 2024), il valore aggiunto generato raggiunge 8,3 milioni di euro annui.

La soluzione di tracciato prevista nel PFTE del Lotto 4 prevede lo scavo della galleria artificiale Parona – 740 metri di sviluppo – sotto l'area del sedime aeroportuale, con cantieri di imbocco che lambirebbero la runway strip della pista 08/26 (1.014 × 22 m). Ai sensi delle norme Europee (EASA CS-ADR-DSN) e del Regolamento ENAC "Costruzione ed Esercizio Aeroporti", qualunque presenza di mezzi di cantiere entro 150 m dall'asse pista invalida le superfici di limitazione ostacoli e impone la chiusura dello scalo. Le tempistiche di cantiere ipotizzate (6-9 mesi per la sola posa dei conci) determinerebbero un'interruzione prolungata delle operazioni di volo, con ripercussioni irreversibili sull'intero ecosistema aeronautico locale.

La chiusura temporanea vanificherebbe inoltre il piano di manutenzioni straordinarie che ENAC ha già finanziato con circa 10 milioni di euro per il triennio 2025-2027, destinati al rifacimento della pavimentazione della pista e alla costruzione di nuovi hangar. Il cantiere di RFI in questa situazione e programma temporale dei lavori comporterebbe alla dissoluzione della filiera che ruota intorno allo scalo.

Alla luce di queste criticità, ma nella consapevolezza dell'importanza strategica del Corridoio del Brennero, proponiamo due azioni complementari.

Primo: valutare con urgenza la variante nella planimetria e relative note di sintesi riprodotti in calce alla presente. Lo spostamento del binario consentirebbe di allontanare l'opera dalla pista, evitando lo scavo della galleria Parona e mantenendo completamente operativa l'infrastruttura aerea.

Secondo: qualora la variante non fosse integralmente adottabile, chiediamo che la cantierizzazione venga riprogettata per salvaguardare l'operatività aeronautica: imbocchi della galleria fuori dalla critical area della pista e lavori ad impatto verticale programmati esclusivamente in finestre notturne, quando lo scalo è già chiuso. Un tavolo tecnico permanente RFI-ENAC con cadenza periodica garantirebbe il coordinamento dei NOTAM di chiusura temporanea e la sicurezza simultanea del cantiere e del traffico aereo.

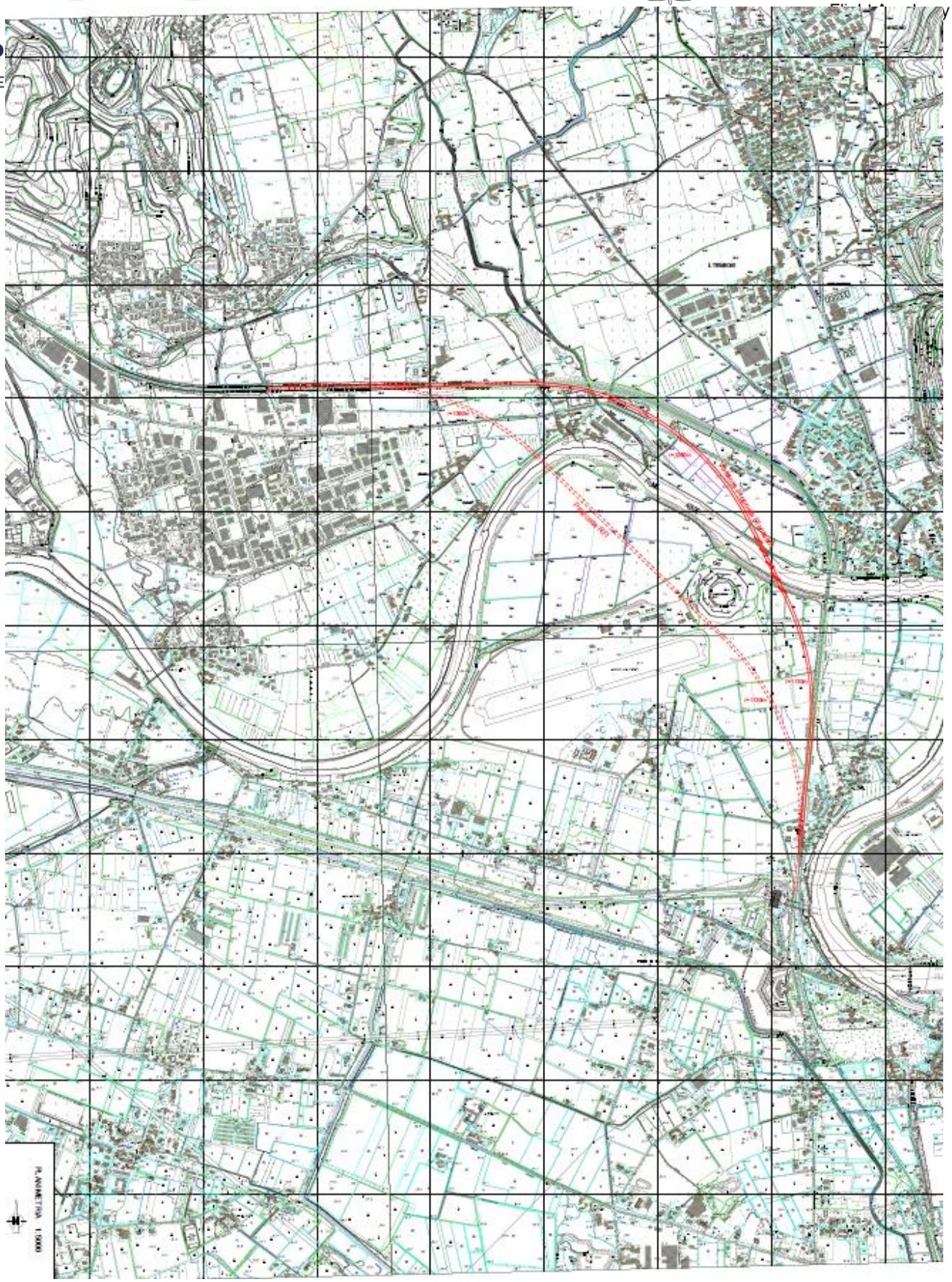
Riteniamo che tali misure permettano di conciliare l'interesse pubblico alla nuova infrastruttura ferroviaria con la salvaguardia di un aeroporto che da oltre un secolo contribuisce alla competitività e all'attrattività del territorio.

A disposizione per fornire i dettagli delle soluzioni proposte, si porgono distinti saluti.

Il Presidente
Dott. Francesco Righetti

Aero

ETTORE



Aero
ETTORE

Dr. Ing. Johann Röck
Dr. Ing. Hansjörg Weger
Dr. Arch. Raimund Hofer
Dr. Ing. Ivan Stuflesser
Dr. Ing. Sylvia Weger
Dr. Ing. Thomas Weger

Bolzano, il 30.09.2024

Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero

Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona

Lotto 4: ingresso a Verona da Nord

Obiettivi dell´intervento

Incremeno di capacità e velocità del corridoio e canalizzazione dei flussi che consentirà di dedicare la nuova linea "alta capacità" princimpalmente al traffico merci. L´adeguamnto della linea esistente sarà adibita prevalentemente al traffico passeggeri.

Intervento di progetto

Realizzazione del quadruplicamento della tratta Pescantina e Bivio S. Massimo della linea Fortezza – Verona. Il tratto di nuova linea rappresenta il quarto lotto funzionale della linea di Accesso Sud alla Galleria di base del Brennero.

L´intervento si sviluppa per ca. 9,50 km, con inizio del nuovo bivio S. Massimo e termina lato nord dell´abitato di Pescantina. In particolare l´intervento può essere suddiviso come segue:

4,50 km di tratto di affiancamento
2,50 km di tratto in variante
0,45 km di Galleria artificiale Parona
1,95 km di Galleria artificiale S. Massimo

Le criticità dell´intervento di progetto

Specialmente i 2,50 km di tracciato in variante tra Via Ca Brusà e Via Aeroporto A. Berardi spezza in due il maso storico Boscomatnico, il parco 800 e inerferrisce anche con l´areroporto Boscomatico. Per minimizzare l´impatto la studio Plan Team Srl ha elaborato una proposta di variante.

Proposta di Variante Plan Team Srl

La variante Plan Team Srl invece prevede un intervento con un andamento planimetrico differente, ma con gli stessi raggi di curvatura della soluzione RFI, una soluzione ugualmente efficiente al trasporto merci e passeggeri, ma molto meno invasivo per il maso storico di Boscomantico, il parco 800 e l´aeroporto Boscomatico.

Confronto tra proposta intervento RFI e Variante Plan Team Srl

Descrizione intervento RFI	Descrizione intervento Planteam Srl
Raggio curva ca. 1090m, prima del ponte sull´Adige "Nassar"	Raggio curva 1090m, prima del ponte sull´Adige
Lunghezza ponte Nassar ca. 150m, con tre campate, due d´approccio da 43 e	--

Plan Team GmbH/S.r.l. - Giottostraße 19/Via Giotto 19 - I-39100 Bozen/Bolzano - Tel. +39 0471 543 200 - Fax +39 0471 543 230 - info@planteam.it - www.planteam.it
Ges. Kap./Cap. Soc. € 100.000,00 - Eintr. HK BZ Nr./n. iscr. CCIAA di BZ 17036 - Steuer- u. Mwst.-Nr./Cod. fisc. e P. IVA 02317060214

la campata centrale di scavalco dell´Adige da 63m	
--	Lunghezza ponte Parona ca. 289m, con cinque campate, due d´approccio da 50 e le tre campate centrali di scavalco dell´Adige da 63m
Galleria atrificale "Parona" di 450 m	Non serve
Raggio curva ca. 1130m, a Via Boscomantico	Raggio curva 1130m, a Via Boscomantico

Con distinti saluti
Dr. Ing. Johann Röck

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Distretto Turistico Valpolicella

23 luglio 2025

Alla cortese attenzione degli Enti e delle Istituzioni competenti,

L'Associazione "Distretto Turistico Valpolicella", facendo seguito agli incontri del Dibattito Pubblico tenutisi con la nostra partecipazione a Verona, San Pietro in Cariano e Pescantina, desidera presentare alcune proposte volte a valorizzare il territorio della Valpolicella, un'area che **comprende 8 Comuni, conta circa 75.000 abitanti e contribuisce per il 25% al PIL della Provincia di Verona.**

In questo contesto si colloca la linea ferroviaria internazionale Verona – Brennero – Innsbruck – Monaco, il cui tracciato è oggetto del progetto "Ingresso a Verona Nord".

A seguito dell'attenta analisi di tale progetto, segnaliamo che la stazione di Parona sarà esclusa dalla nuova linea ferroviaria. Ciò apre un'opportunità significativa: riutilizzare il tracciato ferroviario storico per la creazione di un servizio di metropolitana di superficie, a beneficio di un bacino stimato di circa 25.000-30.000 abitanti della Valpolicella nord-orientale.

L'Associazione "Distretto Turistico Valpolicella" **evidenzia alcune iniziative concrete** per valorizzare il territorio attraverso il potenziamento della mobilità sostenibile e dei servizi turistici locali.

Per la stazione di Parona

Situata nel Comune di Verona, si propone la sua riattivazione con l'obiettivo di integrarla in un servizio ferroviario metropolitano intermodale. A supporto di questa infrastruttura, si immagina anche la **realizzazione di un bicigrill, dotato di noleggio biciclette, un infopoint turistico rivolto sia al pubblico nazionale che internazionale**, e altri servizi pensati per incentivare la mobilità dolce.

Per la stazione di Pescantina

Attualmente chiusa, si propone una riqualificazione completa. I piani superiori dell'edificio potrebbero essere destinati all'**accoglienza turistica**,

mentre al piano terra si potrebbe riattivare il **servizio ferroviario metropolitano intermodale.** Anche qui è prevista l'installazione di un bicigrill, noleggio biciclette con infopoint turistico, e si segnala la possibilità di ampliare l'area parcheggio per auto e autobus sfruttando lo spazio ferroviario oggi inutilizzato. Questa soluzione andrebbe a beneficio di un bacino stimato tra i 35.000 e i 40.000 abitanti della Valpolicella centrale.

Per la stazione di Domegliara

Già attiva nel Comune di Sant'Ambrogio di Valpolicella, si propone di potenziare il collegamento con il servizio ferroviario metropolitano intermodale, estendendolo fino al Comune di Dolcè, al confine con il Trentino. In questa sede, si prevede l'introduzione di un'area ristoro, un bicigrill attrezzato con noleggio biciclette e un infopoint turistico. Questa iniziativa potrebbe servire un bacino tra i 20.000 e i 25.000 abitanti della Valpolicella nord-occidentale.

Disponibilità al dialogo

L'Associazione si rende disponibile a collaborare con le istituzioni e gli enti preposti, proponendo l'avvio di un tavolo di confronto per valutare e attuare concretamente queste proposte. Si è convinti che tali iniziative possano dare un contributo significativo allo sviluppo sostenibile dell'intera area, favorendo una mobilità integrata e rispettosa dell'ambiente, la valorizzazione turistica su scala nazionale e internazionale, e la promozione delle eccellenze ambientali, storiche, architettoniche ed enogastronomiche che rendono unica la Valpolicella.

Con l'auspicio di un confronto costruttivo, porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Sergio Ragno
Presidente
Associazione "Distretto Turistico Valpolicella"

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Verona Domani

24 luglio 2025

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Marco Zandomeneghi

Recapito personale (telefono o mail)

assveronadomani@gmail.com

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Verona, via Napoleone I n. 22

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Associazione Verona Domani

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Si chiede la possibilità di non utilizzare l'area denominata "Parco dell'amicizia", in via Fratellanza, a Verona, come area di cantiere o di stoccaggio materiali, in quanto un area verde fondamentale per i cittadini della zona.

Si chiede di evitare l'uscita della futura stazione di S. Massimo, a Verona, verso l'area verde denominata "Parco dell'amicizia", in via Fratellanza per prevenire problematiche di sicurezza legate alla gestione futura di tale area.

Si chiede di avere maggiori specifiche legate ai percorsi dei mezzi pesanti all'interno delle aree abitate, durante il cantiere, a Verona, nella zona nord del quartiere Chievo. In particolare, qualora i mezzi dovessero passare da via Bionde e/o via De Pinedo, si richiede di procedere preliminarmente ad un ampliamento della sede stradale per permettere il passaggio, in sicurezza, dei mezzi.

Si chiede conferma che, a Verona, nel tratto stradale di collegamento tra la Valpolicella ed il quartiere Chievo, venga prima realizzata la viabilità alternativa e successivamente dato avvio ai lavori che andranno ad interessare l'attuale collegamento viabilistico.

Si chiede, se possibile con i tempi della cantierizzazione del lotto, di non avere sovrapposizione tra i lavori che interessano il cavalcavia di Corso Milano ed il cavalcavia di via Turbina, a Verona, per permettere di mantenere la viabilità su almeno uno dei due collegamenti verso l'area a nord del quartiere Chievo.

Si chiede che i sottopassi, lungo la Statale del Brennero, che saranno oggetto di lavori, vengano allargati, in modo tale che accanto alla sede stradale, sia possibile realizzare un passaggio ciclo-pedonale.

Si chiede la possibilità di realizzare un sottopasso in via Calandrine, che costituirebbe il collegamento tra il Comune di Pescantina ed il Comune di San Pietro in Cariano. Lo stesso era già previsto da un protocollo di intesa tra i due comuni e Rete Ferroviaria Italiana.

Si chiede, se è possibile, di valutare lo spostamento dei fabbricati tecnici previsti nel Comune di San Pietro in Cariano, con accesso da via Brizzi accanto al fabbricato della stazione di Balconi o di utilizzare direttamente il fabbricato della stazione, ora dismessa, in modo da evitare di espropriare aree agricole attualmente non interessate da infrastrutture ferroviarie. La stazione di Balconi ha un interesse storico monumentale (monumento Ex Internati) e pertanto potrebbe anche essere riqualificata tale area, ora in abbandono.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

/

Data 24/07/2025

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Settore Pianificazione Urbanistica Viabilità e Settore Trasporti – Provincia di Verona

30 luglio 2025

PROVINCIA DI VERONA

Settore Pianificazione Urbanistica Viabilità
U.O. Programmazione

Spett.li
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. –
Direzione Investimenti
info@dpingressoveronanord.it

e p.c. Regione del Veneto
infrastrutturetrasporti@PEC.regione.veneto.it

Comune di Verona
protocollo.informatico@pec.comune

Comune di Pescantina
pescantina.vr@cert.ip-veneto.net

Comune di San Pietro in Cariano
protocollo@comune.sanpietroincariano.vr.it

Oggetto: Dibattito pubblico relativo al Progetto di fattibilità tecnico economica per il "Quadruplicamento linea ferroviaria Verona–Fortezza – Ingresso a Verona da Nord". Osservazioni.

Con riferimento a quanto in oggetto, si trasmettono in allegato le osservazioni per quanto di competenza della Provincia di Verona.

Distinti saluti.

Il dirigente del settore pianificazione
urbanistica viabilità
ing. Carlo Poli
(firmato digitalmente e conservato ai sensi del CAD)

Indirizzo	Via Franceschine, 10 – 37122 Verona	rif. protocollo n.	
referente	Ing. Carlo Poli	codice fiscale	00654810233
telefono	0459288839	partita IVA	00654810233
e-mail	carlo.poli@provincia.vr.it	Indirizzo pec	sviluppoterritorio.provincia.vr@pecveneto.it
web	https://web.provincia.vr.it/index.php	allegati n.	

PROVINCIA DI VERONA

Settore Pianificazione Urbanistica Viabilità

QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA VERONA – FORTEZZA INGRESSO A VERONA DA NORD PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA DIBATTITO PUBBLICO

Osservazioni e contributi del Settore Pianificazione Urbanistica Viabilità e Settore Trasporti

Sulla base della documentazione resa disponibile, da una verifica e confronto con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente (DGRV 236/2015), tenuto conto delle differenze di scala, si rileva che le aree oggetto degli interventi previsti in progetto interessano i seguenti temi di piano:

• Elab. 1 "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale":
- Aree soggette a tutela:
  - Area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/04 art. 136 – ex L 1497/39) (Art. 5-6-7 delle NT);
  - Vincolo dei corsi d'acqua (Art. 5-6-7 delle NT);
- Fiume, torrente e corso d'acqua vincolato (Art. 5-6-7 delle NT);
- Tracciati Storico Testimoniali:
  - Strada Romana (Art. 8-9-10 delle NT);
  - Strada Statale Lombardo-Veneta (Art. 8-9-10 delle NT);
- Area protetta d'interesse locale (Art. 5-6-7 delle NT);
- Rete Natura 2000:
  - Sito di importanza comunitaria (SIC) (Art. 5-6-7 delle NT);
- Territorio coperto da foreste e boschi (Art. 5-6-7 delle NT);
- Area soggetta a vincolo forestale Art. 5-6-7 delle NT);

• Elab. 2 "Carta delle Fragilità":
- Fascia di ricarica degli acquiferi (Art. 21-22-24-40-41 delle NT);
- Elettrodotti: 132 kV (Art. 21-22-33-43 delle NT);
- Orlo di scarpata di erosione o di terrazzo fluviale (Art. 11-12-15-21-22-36 delle NT);
- Metanodotti: Rete di distribuzione (Art. 21-22-34 delle NT);
- Centrale di produzione (Art. 21-22-32-40 delle NT);

• Elab. 3 "Sistema Ambientale":
- Corridoio ecologico (Art. 46-47-48-49 delle NT);

- Area di connessione naturalistica (Art. 46-47-48-50 delle NT);
- Corso d'acqua (Art. 5-6-7 delle NT);
- Golena (Art. 21-22-36 delle NT);
- Sito di Importanza Comunitaria (SIC) (Art. 5-6-7 delle NT);
- Biotopo regionale (Art. 46-47-48-49 delle NT);
- Monumento botanico (21-22-36 delle N.T);

• Elab. 4 "Sistema Insediativo – Infrastrutturale":
- Linea ferroviaria esistente (Art. 84-85-86 delle NT);
- Linea Alta Capacità;
- Linea SFMR di progetto (Art. 84-85-86 delle NT);
- Rete viaria secondaria (Art. 75-76-77 delle NT);
- Aeroporto turistico;
- Superficie aeroportuale;
- Viabilità di progetto (Art. 75-76-77 delle NT);
- Rete viaria integrativa/di progetto (Art. 75-76-77 delle NT);
- Rete viaria principale/di progetto (Art. 75-76-77-78 delle NT);
- Itinerario ciclabile principale di progetto (Art. 75-76-83 delle NT);
- Strada mercato (Art. 75-81 delle NT);
- Linea metropolitana di superficie di progetto (Art. 84-85-86 delle NT);

• Elab. 5 "Sistema del Paesaggio":
- Ambito agrario: Vigneto (Art. 94-95-96 delle NT);
- Ambito agrario: Frutteto (Art. 94-95-96 delle NT);
- Strade del vino: Valpolicella Art. 94-95-96 delle NT);
- Corso d'acqua vincolato (5-6-7-94-95-96 delle NT);
- Contesto figurativo (Art. 8-9-10-94-95-96 delle NT);
- Strada romana (Art. 8-9-10-94-95-96 delle NT);
- Strada lombardoveneta (Art. 8-9-10-94-95-96 delle NT);
- Itinerario ciclabile (Art. 75-76-83-87-88-89-94-95-96 delle NT);
- Giardino e parco storico (Art. 8-9-10-94-95-96 delle NT);
- Elementi storici di carattere storico-tipologico: Archeologia industriale (Art. 8-9-10-94-95-96 delle NT).

e risultano in adiacenza o comunque limitrofi a:

• Elab. 1 "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale":
- Zona militare (Art. 5-6-7 delle NT);
- Centro storico maggiore (Art. 8-9-10 delle NT);
- Centro storico minore (Art. 8-9-10 delle NT);

• Elab. 2 "Carta delle Fragilità":
- Area esondabile (Art. 11-12-19 delle NT);
- Pozzo freatico (Art. 21-22-32-40 delle NT);
- Centrale di trasformazione e distribuzione (Art. 21-22-33-43 delle NT);

• Elab. 4 "Sistema Insediativo – Infrastrutturale":
- Area produttiva esistente (Art. 55-56-60 delle NT);
- Impianto sportivo (Art. 87-88-89 delle NT);
- Edificio scolastico (Art. 71-72-74 delle NT);
- Centro storico (Art. 8-9-10 delle NT);

- Centro storico di medio interesse (Art. 8-9-10 delle NT);

• Elab. 5 “Sistema del Paesaggio”:
- Villa veneta (Art. 8-9-10-94-95-96 delle NT);
- Corte storica (Art. 8-9-10-94-95-96 delle NT);
- Landmark (Art. 94-95-96 delle NT);
- Forte (Art. 8-9-10-94-95-96 delle NT);
- Archeologia industriale (Art. 8-9-10-94-95-96 delle NT);
- Centro storico (Art. 8-9-10-94-95-96 delle NT);
- Paleoalveo (Art. 94-95-96 delle NT);
- Traccia di fortificazione (8-9-10-94-95-96 delle NT).

Quanto sopra premesso, dato atto che l’intervento ferroviario risulta coerente con le previsioni del PTCP, si richiama l’attenzione in particolare su:

1) <u>Interferenze con il Sistema Ambientale / Rete Ecologica.</u>
Stanti i temi interferiti sopra indicati per l’Elab. 3 del PTCP, si richiamano in particolare:
- le previsioni dell’art. 47 “Definizione e identificazione”, c.1, lett. c) :
“…All’interno dei corridoi ecologici, così come rappresentati nel PTCP:
· è vietata l'alterazione geomorfologica del terreno e l’escavazione di materiali lungo gli argini, in particolare se occupati da vegetazione, nonché la captazione di quantitativi di acqua tali da compromettere l' habitat ripariale e fluviale, fatti salvi gli interventi di difesa idrogeologica;
· sono vietati gli interventi che interrompono o deteriorano le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici;”
- le previsioni dell’art. 48 “Attuazione della rete ecologica”, c.3):
“Le nuove attività previste all’interno delle aree della rete ecologica, con l’esclusione dei siti della rete Natura 2000 cui si applicano le disposizioni di cui al DPR 357/97 e ss.mm.ii., sono consentite previa redazione di uno studio particolareggiato che dimostri la loro compatibilità con le caratteristiche salienti dell’area ed indichi i necessari interventi a tutela del sistema della rete.”
- le previsioni dell’art. 49 “Area nucleo, isola ad elevata naturalità e corridoio ecologico”, c.1 lett. b) :
“1. (P) Fatto salvo il rispetto della procedura di valutazione di incidenza di cui agli artt. 5 e 6 del DPR 357/1997 e ss.mm.ii., nelle more dell’adeguamento dei piani di competenza comunale al PTCP, all’interno delle aree nucleo, delle isole ad elevata naturalità e corridoi ecologici è comunque ammessa:
…
b. la realizzazione di infrastrutture di interesse pubblico (strade, ferrovie, edifici, impianti, ecc.), adottando tecniche di bioingegneria e ingegneria ambientale.
- le previsioni dell’art. 49, c.2:
“(P) Fatto salvo il rispetto della procedura di valutazione di incidenza di cui agli artt. 5 e 6 del DPR 357/1997 e ss.mm.ii., all'interno delle aree nucleo, delle isole ad elevata naturalità e dei corridoi ecologici, con l’esclusione dei siti della rete Natura 2000, i progetti di nuova costruzione di infrastrutture di interesse pubblico (strade, ferrovie, edifici, impianti ecc) dovranno prevedere interventi di compensazione ambientale idonea a mantenere costante o migliorare l’indice di equilibrio ecologico esistente, quantificati con metodi analitici.”
- le previsioni dell’art. 50 “Area di connessione naturalistica”, c.1:
“(P) I progetti di nuova costruzione di infrastrutture di interesse pubblico (strade, ferrovie, edifici, impianti, ecc) dovranno prevedere interventi di compensazione ambientale idonea a mantenere costante o migliorare l’indice di equilibrio ecologico esistente, quantificati con metodi analitici.”

Si chiede quindi che il progetto sia corredato dagli appositi studi sopra richiamati che dimostrino la compatibilità dell’intervento con le caratteristiche salienti dell’area indicando e prevedendo i necessari interventi a tutela del sistema della rete e degli

interventi di compensazione ambientale idonei a mantenere costante o migliorare l'indice di equilibrio ecologico esistente, quantificati con metodi analitici.

La documentazione progettuale dovrà pertanto essere corredata, sulla base degli studi sopra richiesti, da apposita dichiarazione attestante che l'intervento non interrompe e non deteriora le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici, non prevede la captazione di quantitativi di acqua tali da compromettere l' habitat ripariale e fluviale e che l'indice di equilibrio ecologico post intervento rimane costante o migliora rispetto all'esistente.

Si richiama infine la necessità di ottemperare a quanto prescritto al punto 2.1.4 del Parere della commissione regionale Vas n. 180/2014 al PTCP unito in allegato, da applicarsi nella progettazione definitiva di qualsiasi tipo di infrastruttura in grado di originare una "barriera lineare" prevedendo negli elaborati progettuali le opere che si renderanno allo scopo necessarie.

2) Interferenza con Rete viaria secondaria: SP 1a "del Brennero".

2a) In corrispondenza dell'intersezione tra la SP 1a e via Mirandola è presente una coppia di fermate del TPL su gomma per le quali la Provincia ha previsto una ricollocazione per messa in sicurezza nel tratto stradale di SP1a compreso tra le strade comunali via Mirandola e via Ca'Brusà.
Si chiede che gli interventi sulla SP 1a nel tratto stradale compreso tra via Mirandola e via Ca' Brusà prevedano la sistemazione della coppia di fermate sopra indicata includendo nella progettazione golfi di fermata conformi alle previsioni del Codice della Strada e relativo regolamento.
Si chiede inoltre che siano condotte le opportune verifiche di visibilità sulla rotatoria e sui relativi rami di ingresso/uscita.

2b) In corrispondenza dell'intersezione tra la SP 1a e via XXV Aprile è presente una rotatoria non riportata sugli elaborati progettuali presentati negli incontri del dibattito pubblico.
Il tratto di adeguamento stradale di via XXV Aprile dovrà raccordarsi opportunamente con l'innesto/uscita dall'esistente rotatoria presente sulla SP1a.

3) Interferenza con Itinerario ciclabile denomiato "Ciclovia 06 dell'Adige" previsto dal PTCP e dal PRMC (Piano Regionale della Mobilità ciclistica).
Si premette che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) individua sul proprio territorio una rete ciclabile esistente e di progetto della quale fanno parte percorsi internazionali, nazionali, regionali e provinciali. In particolare distingue:
- rete ciclabile principale;
- rete ciclabile integrativa;
- rete ciclabile locale;
- assi di riqualificazione urbana.

La Provincia considera fondamentale per la qualificazione degli spazi urbani e rurali il sistema di piste e percorsi ciclabili che sono da considerarsi parte integrante del sistema di trasporti intermodali sia per quanto riguarda la mobilità sistematica per lavoro, sia per quanto riguarda la mobilità di tipo turistico-ricreativo di svago.

L'itinerario interferito attraversa l'intera Provincia di Verona; dal confine Nord con la Provincia di Trento (in Comune di Brentino Belluno) segue la destra Adige passando per Verona fino ad arrivare sempre in destra Adige, al confine Sud con la Provincia di Rovigo (in Comune di Castagnaro) dove poi prosegue fino alla foce del fiume nel Mar Adriatico.
Si segnala che il Comune di Verona sta procedendo alla realizzazione del tratto di percorso ciclopedonale di collegamento tra le piste dei canali Biffis e Camuzzoni già esistenti con esclusione proprio del breve tratto di sottopassaggio della ferrovia esistente su via Turbina.
La soluzione progettuale presentata negli incontri del Dibattito Pubblico, che prevede la realizzazione di un nuovo sottovia in sostituzione di quello esistente, pur contemplando un allargamento della piattaforma stradale ed un suo abbassamento di quota, non considera l'inserimento dell'itinerario ciclabile previsto dal PTCP, dal PRMC e in fase di realizzazione da parte del Comune.
Si chiede quindi che la risoluzione dell'interferenza ferroviaria con via Turbina preveda l'inserimento di tale itinerario cilcabile in apposita sede fisicamente separata dal traffico stradale raccordandosi opportunamente al citato intervento in fase di realizzazione da parte del Comune di Verona.

4) Predisposizione manufatti di attraversamento ferroviario/stradale per futuro inserimento di piste ciclabili e/o ciclopedonali.
Richiamate le premesse di cui al punto precedente per cui la Provincia considera fondamentale, per la qualificazione degli spazi urbani e rurali, il sistema di piste e percorsi ciclabili che costituiscono parte integrante del sistema di trasporti intermodali sia per quanto riguarda la mobilità sistematica per lavoro, sia per quanto riguarda la mobilità di tipo turistico-ricreativo di svago, **si chiede di predisporre tutti i nuovi manufatti di attraversamento ferroviario/stradale con geometrie che consentano, ove non già previsto, l'inserimento di piste ciclabili e/o ciclopedonali protette dal traffico veicolare (incluso il nuovo sottopassaggio stradale alla ferrovia sulla SP1a). Tale misura consentirà inoltre di ridurre gli effetti di cesura del territorio e di aumentare la sicurezza percepita da parte degli utenti deboli della strada.**

5) Nuova fermata San Massimo: Ingresso da via Fava e Parcheggio.
Sulla base di quanto illustrato negli incontri del Dibattito Pubblico si rileva che le dotazioni del parcheggio a servizio della fermata consterebbero di 19 stalli auto, 2 stalli PRM, 5 stalli kiss & ride e 120 stalli bici, ipotizzando una modalità di accesso al parcheggio stesso essenzialmente pedonale e ciclabile con una percentuale di circa l' 80-85% che pare piuttosto ottimistica.
Si rileva inoltre, che nel progetto della fermata San Massimo, il cui obiettivo dichiarato è *"realizzare connessioni con il territorio, rafforzando il legame tra la stazione e il proprio bacino d'utenza dove l'integrazione intermodale del sistema ferroviario con gli altri sistemi di trasporto pubblico e privato, con particolare attenzione a quello ciclopedonale, rappresenterà l'elemento costitutivo"*, non si ha evidenza di soluzioni progettuali di collegamento e integrazione della stessa con la Rete del trasporto pubblico locale su strada e, nello specifico, il collegamento, lato via Fava, con la viabilità urbana esistente (Corso Milano) non ha le geometrie adeguate a un eventuale futuro transito e sosta dei bus.
Quanto sopra risulterebbe in linea con il concetto espresso nel progetto di garantire una nuova accessibilità per il territorio incrementando la connessione con la rete esistente e di conseguenza incrementando l'accessibilità e le opportunità di mobilità per le comunità interessate.
Al fine di garantire la miglior fruizione intermodale della fermata ferroviaria, che risulta tra l'altro situata in posizione strategica sul lato Ovest della città di Verona, si

chiede quindi che la fermata stessa sia adeguatamente collegata alla rete del TPL su gomma prevedendo a tal fine anche le necessarie sistemazioni dell'intersezione via Fava / corso Milano.
Si ritene inoltre opportuno un approfondimento degli studi che hanno condotto alla individuazione e quantificazione delle modalità di accesso alla fermata e alla definizione del numero di stalli previsti tenendo conto delle specificità della mobilità locale veronese particolarmente incline all'uso del mezzo automobilistico privato (il n. di 19 stalli auto a servizio della fermata pare sottostimato).
In ogni caso si suggerisce di individuare, già in fase progettuale, possibili soluzioni per eventuali ampliamenti futuri del parcheggio.

6) Interferenza con Corso Milano / Via Croce Bianca.
Sulla base della documentazione presentata nel Dibattito Pubblico si rileva che la viabilità di progetto sarà di tipo E locale con 2 corsie nel senso di marcia Est-Ovest e una nel senso Ovest-Est; marciapiedi su entrambi i lati e isola divisionale centrale.
Poichè il Biciplan del PUMS di Verona prevede il passaggio delle ciclabili B2 "Lugagnano - Castelvecchio" e B3 "Casone – Ponte di Castelvecchio" **si invita a valutare con il Comune di Verona se, per il tratto interferito dall'intervento, sia il caso di prevedere un ampliamento della sede stradale separando i percorsi ciclabili dai marciapiedi pedonali.**

7) Interferenze con Aeroporto turistico: Aeroporto Boscomantico.
Nel corso del Dibattito Pubblico sono emerse possibili interferenze cantiere / esercizio aeroportuale.
Si invita pertanto RFI ad adottare le soluzioni tecnico-costruttive maggiormente idonee a contemperare le esigenze di mantenimento della funzionalità/operatività dello scalo aeroportuale, evitando o minimizzando eventuali chiusure dello stesso, con quelle relative alla realizzazione dell'opera ferroviaria.

8) Riqualificazione infrastrutture ferroviarie esistenti.

8a) Tratta ferroviaria esistente per la quale è prevista la dismissione e stazione ferroviaria di Parona.
Dalla documentazione disponibile si rileva che l'interramento di tratti di tracciato per un'estensione di circa 2,5 km nel contesto dei quartieri di San Massimo e Parona, rende disponibile un'area di circa 82.000 mq da destinare alla fruizione pubblica attraverso l'implementazione di un Masterplan di progetto (definito attraverso un protocollo d'intesa siglato tra il Comune di Verona e RFI con ultimo aggiornamento al 2021) che prevede la realizzazione di nuove aree a verde e di un corridoio ciclopedonale con relative interconnessioni.
Il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) di Verona approvato in data 12 ottobre 2023 pare invece prevedere un utilizzo delle aree in dismissione quale parti del *"Nuovo sistema metropolitano ferroviario per Verona ed il suo territorio"* organizzato in parte su fermate già esistenti (tra cui Parona, attualmente dismessa, Porta Nuova e Porta Vescovo) e in parte su una serie di nuove fermate in corrispondenza di grandi poli attrattori.
Ravvisato quindi che le previsioni del Masterplan, in merito al tratto ferroviario esistente che include la stazione di Parona e per il quale è prevista la dismissione, paiono contrastare con quelle del PUMS di Verona, **si invita a valutare un coordinamento tra il Masterplan proposto per la linea da dismettere e il PUMS approvato anche conducendo una**

valutazione comparativa al fine di supportare le decisioni che dovranno essere assunte al riguardo dalle Amministrazioni e dagli Enti coinvolti.
Al riguardo si rammenta che il nuovo PRT (Piano Regionale dei Trasporti) della Regione Veneto prevede, tra l'altro, *"estensione e miglioramento generale dell'offerta di trasporto su ferro al fine di aumentare la quota di trasporto passeggeri verso la componente ferroviaria. Riqualificazione delle stazioni per aumentare la sicurezza percepita e realizzazione di nuove fermate/stazioni."* e *"Riqualificazione delle stazioni ferroviarie e dei nodi intermodali degradati o abbandonati di stazione"*.

8b) Stazione ferroviaria di Pescantina.
Considerato lo sviluppo del lotto funzionale con interconnessione al tracciato esistente nei pressi della stazione di Pescantina, attualmente chiusa, riprese le indicazioni del PRT e del PUMS di Verona sintetizzate al punto precedente, **si ravvisa l'opportunità di condurre studi volti a valutare una possibile riattivazione della stazione stessa come fermata a servizio del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) previsto nella pianificazione Regionale e recepito dal PTCP.**

Il dirigente del settore pianificazione
urbanistica viabilità
ing. Carlo Poli
(firmato digitalmente e conservato ai sensi del CAD)

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Infrastrutture Viarie e Mobilità – Comune di Verona

31 luglio 2025

Comune di Verona
Infrastrutture Viarie e Mobilità

TRASMISSIONE MEZZO PEC

Verona, data del protocollo

Spett.le
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
info@dpingressoveronanord.it

OGGETTO: Progetto del Lotto 4 “Ingresso a Verona da Nord” quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona. Invio osservazioni

NV01) Via Piatti:
Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre ai relativi marciapiedi e alla pista ciclabile già presente.
(SL01) Ponte di via Piatti:
la proprietà della nuova infrastruttura, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture dell’opera, delle barriere sicurvia e dei giunti stradali dovranno rimanere di competenza di RFI durante tutta la vita utile.
(NV02) Adeguamento Via della Spianà:
Valutazione della fattibilità di allargamento della sezione stradale della Via Spianà per tutta la sua lunghezza, dall’intersezione con Via Albere, fino alle PK 0+100 compreso il sovrappasso sulla tangenziale T4-T9, con corsie pari a 3,5 m oltre alle banchine.
(NV02.1) Adeguamento Via Sogare:
Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.
(NV11) Via San Marco:
Realizzazione di un collegamento ciclopedonale che dal lato est ferroviario di Via San Marco colleghi al quartiere di San Massimo (da valutarsi percorso ciclabile Via San Marco, Via Spianà, via Brigata Sassari, San Massimo).
(NV03) Via Casarini:
Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.
(NV14) Corso Milano:
Mantenimento di almeno una corsia per senso di marcia durante l'esecuzione dei lavori, ad eccezione di lavorazioni notturne o nel periodo luglio-agosto.

Infrastrutture Viarie e Mobilità
Grandi opere e ponti
Indirizzo: largo Divisione Pasubio, 1 – 31722 Verona
Telefono: 0458078609
E-Mail direzione.strade@comune.verona.it PEC strade@pec.comune.verona.it
Codice fiscale e Partita IVA 00215150236
Codice Univoco Ufficio: 5HGMKH

(NV06) Via Monte Crocetta:
Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.
(NV05) Via Fava:
Il nuovo tratto stradale di via Fava cade all'interno del piano urbanistico attuativo convenzionato n. 722-04 della ditta CEMS srl, le cui opere, comprendenti un parcheggio P2 ad uso pubblico, sono già state realizzate pertanto occorre tener conto di tal interferenza. Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.
(NV07) Via Turbina Via Bionde:
Al fine di risolvere l'interferenza tra la nuova pista ciclabile Biffis Camuzzoni già realizzata lungo via Turbina e Via Aeroporto Berardi e la sede ferrioviaria che la interrompe, è necessario prevedere l'allargamento della sezione del sottopasso di progetto e di quello esistente, per una larghezza di almeno 3 m, in modo da dare continuità all'itinerario ciclabile.

Per quel che concerne gli aspetti generali del progetto si richiede che:

- vengano progettate e realizzate apposite infrastrutture di attraversamento in corrispondenza delle intersezioni di C.so Milano, via Sassari e via San Marco, in modo tale da consentire la continuità del percorso ciclo-pedonale, previsto dal Master Plan sul vecchio sedime della ferrovia. Si propone che tale intervento possa essere considerato come misura di mitigazione, anziché di compensazione, pertanto con progettazione e realizzazione a cura di RFI;
- tutte le strade oggetto di modifiche alla viabilità dovranno essere ripavimentate;
- durante la fase di progettazione e di esecuzione delle lavorazioni dovrà essere coinvolta la Polizia Locale per la discussione e il coordinamento della cantierizzazione.

Distinti saluti.

Il Dirigente
Ing. Michele FASOLI
(firmato digitalmente si sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i.)

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Associazione Giuseppe Barbieri

31 luglio 2025

ASSOCIAZIONE GIUSEPPE BARBIERI

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

CONTRIBUTO COLLABORATIVO AL DOCUMENTO PRELIMINARE PER IL NUOVO PAT DI VERONA

Osservazioni dell'Associazione Giuseppe Barbieri

associazione accreditata.

31 Luglio 2025

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Sommario

L'ingresso a Nord come occasione di ripensamento delle infrastrutture di mobilità a nord-ovest di Verona

Gian Arnaldo Caleffi per l'Associazione Giuseppe Barbieri.

L'Associazione Giuseppe Barbieri, attraverso i propri tecnici e consulenti, formula 2 proposte migliorative del progetto: una riguarda la rigenerazione del tratto ferroviario da dismettere, l'altra il sistema delle stazioni/fermate locali a partire da quella prevista a San Massimo. Con l'occasione viene proiettata la rigenerazione del ponte di Parona inserendola nel disegno della viabilità perimetrale di cui Verona ha estremo bisogno e nella più ampia rete ciclabile urbana indirizzata anche verso la Valpolicella.

Formuliamo, quindi, un'osservazione che ha una doppia valenza:

- è un'osservazione al tracciato del **Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord** nell'ambito del **Dibattito Pubblico** consistente in una proposta per la stazione di San Massimo, che proponiamo di riconvertire in **Fermata,** ed una per una nuova **Stazione** della Valpolicella (1);
- è un contributo collaborativo tardivo al **Documento Preliminare al PAT di Verona** consistente nelle modalità di rigenerazione del ponte sull'Adige e dei due tratti in rilevato che lo precedono e lo seguono inserendoli nel più ampio tracciato della viabilità carrabile perimetrale della città e della rete ciclabile intra ed extraurbana.

(1) La differenza tra **stazione** e **fermata** su una linea ferroviaria riguarda la presenza di infrastrutture e funzioni operative:

Stazione
- Ha **binari di incrocio o precedenza** oltre a quelli di corsa
- Può gestire **manovre**, **scambi**, e **segnalamento**
- Può essere **presenziata** da personale ferroviario
- Permette **incroci e sorpassi** tra treni
- Serve anche per operazioni logistiche (merci, sosta tecnica)

Fermata
- Ha solo i **binari di corsa** (quelli su cui transitano i treni)
- Nessuna possibilità di incrocio o manovra
- Generalmente **non è presenziata**
- Serve solo per **salita/discesa passeggeri**

In sintesi: **tutti i treni possono fermarsi in una stazione**, ma **solo transitare o fermarsi brevemente in una fermata**, senza possibilità operative aggiuntive.

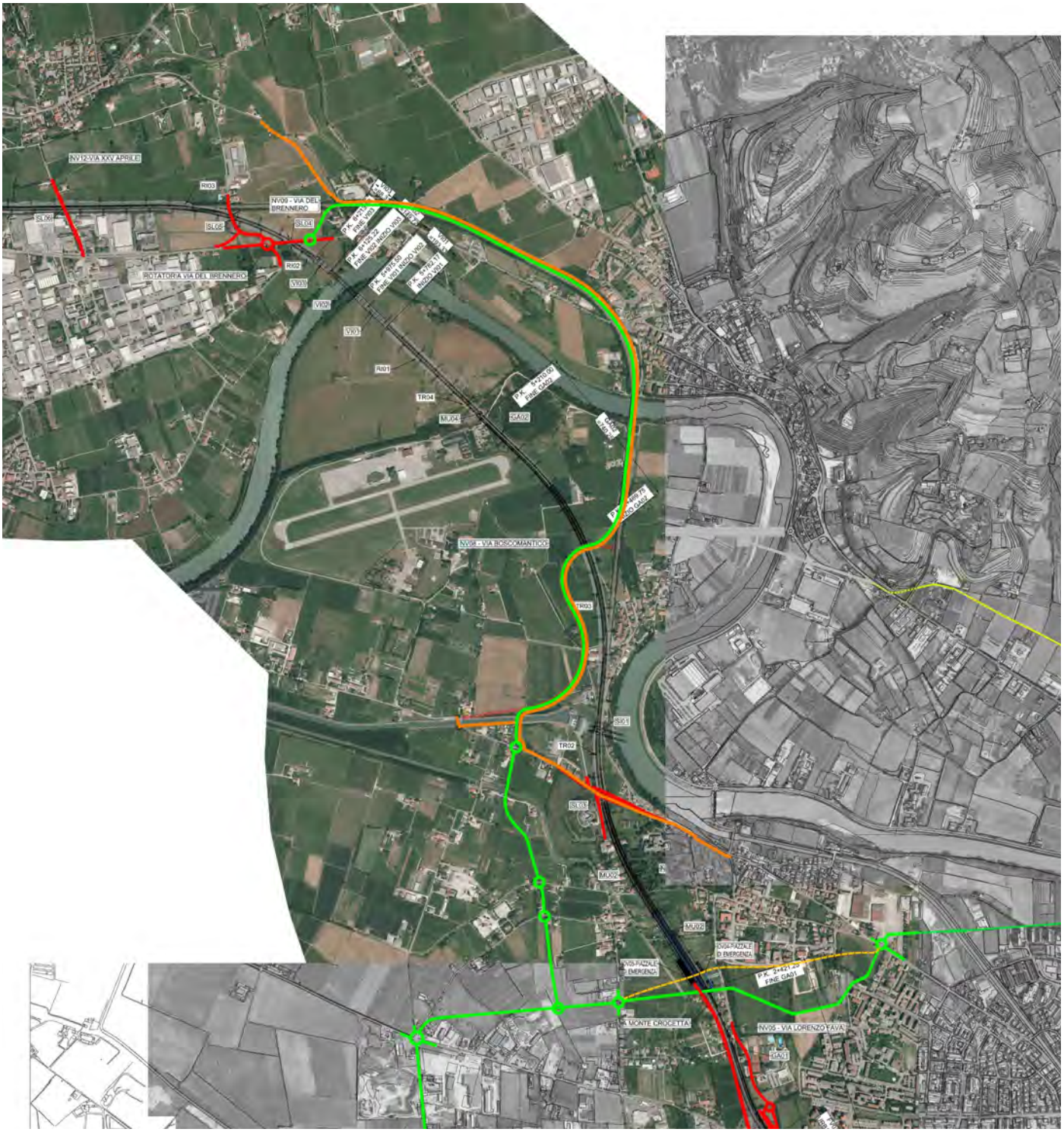
Il riuso del ponte dismesso, un'alternativa ecologica per il Passante Nord

Tullo Galletti

Con la prospettiva dell'abbandono da parte di RFI del vecchio ponte ferroviario di Parona e la conseguente possibilità di riqualificazione e riuso dello stesso a fini viabilistici e ciclopedonali alternativi e/complementari all'attraversamento dell'abitato di Parona si ritiene possa essere eliminata la previsione del proseguimento del "passante nord" (percorso giallo) a suo tempo presentato nell'osservazione al PAT. Tale previsione infatti avrebbe comportato la costruzione di un nuovo ponte sull'Adige (a suo tempo previsto dal progetto Technital) in un contesto peraltro delicatissimo quale quello del paleoalveo in curva caratterizzato anche da un isolotto e sede di barie specie di uccelli acquatici.

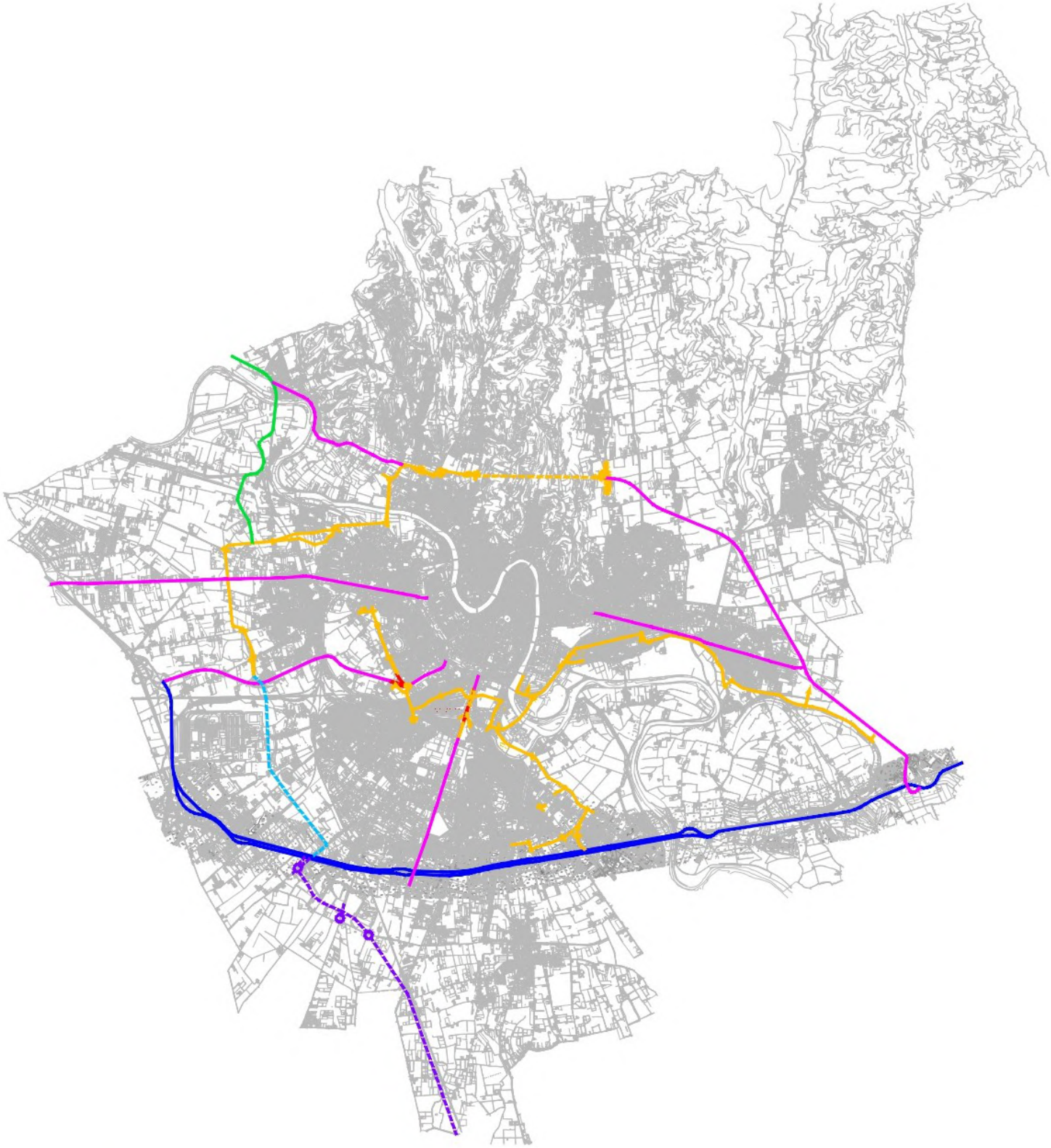
Il riuso del ponte ferroviario, opportunamente rimodellato come Ponte S. Francesco per ospitare una pista ciclabile, si presta a configurare un sistema di arterie di penetrazione in città -collaborative fra loro- da quella storica della SP 5 della Valpolicella attraverso Parona a quella della via Galvani (Chievo) a C.so Milano sfruttando i nuovi raccordi viari (adeguatamente integrati: percorso viola) proposti da RFI in zona La Sorte e S. Massimo.

Va sottolineato che una ciclovia che attraversi l'Adige consentirebbe un collegamento diretto attraverso La Sorte con l'attuale pista ciclabile che dal Chievo (dalla diga) si snoda lungo il Camuzzoni giungendo fino a Porta Palio e alla Stazione di Porta Nuova.



Viabilità carraia

Posta ciclopedonale



Viabilità già proposta in nostre precedenti osservazioni

Tangenziale sud

Viabilità sul ponte/rilevato da rigenerare

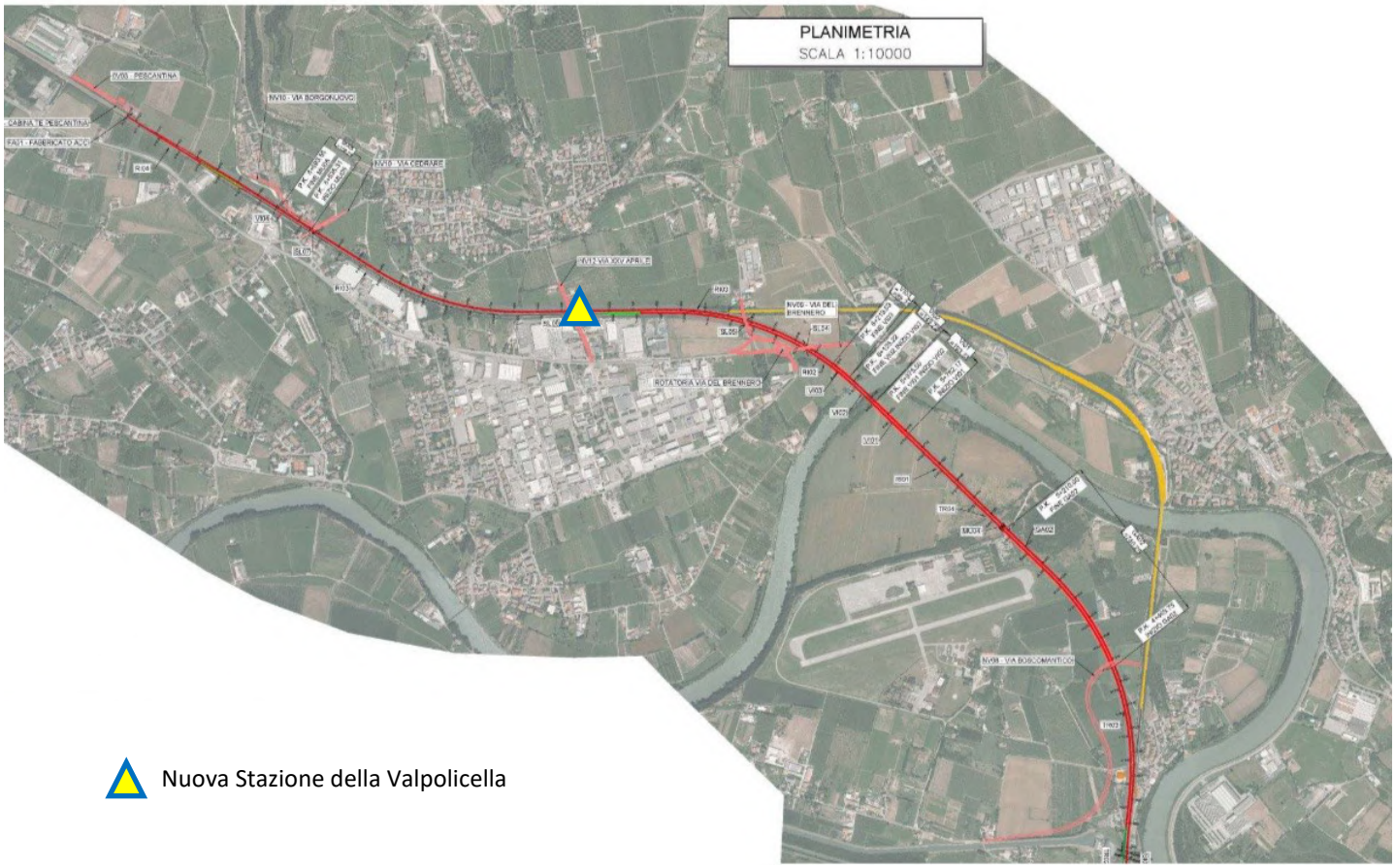
Arterie di penetrazione in città

Strada di gronda

Variante alla SS12

Lungo una linea di cintura si fanno semplici fermate (sul modello delle S-bhan tedesche). Allo sfioccamento fra nuovo impianto AV/riposizionamento linea storica (viaggiano appaiate) ci vuole una stazione terminal probabilmente con 1 solo binario di servizio per consentire l'inversione di marcia.

Proponiamo una **Stazione della Valpolicella** sita fra l'area abitativa di **Corrubbio** di San Pietro in Cariano e l'area produttiva di **Settimo** di Pescantina in grado sia di servire questo primo tratto della Valpolicella che di fare da scambiatore per gli utenti diretti in città.



Ponte della Ferrovia (Parona) - da Wikipedia

Il ponte della Ferrovia è uno dei due ponte ferroviari situati lungo il fiume Adige all'interno del territorio comunale di Verona, più precisamente nella frazione di Parona.

Storia e descrizione

L'opera venne realizzata dal Governo austriaco per farvi transitare la ferrovia che doveva collegare la piazzaforte di Verona con la città di Monaco di Baviera; la sua realizzazione fu pertanto sottoscritta dall'Impero austriaco e dal Regno di Baviera nel 1847 e la progettazione e direzione lavori affidata a Luigi Negrelli, ingegnere trentino noto per aver progettato il canale di Suez. La ferrovia del Brennero fu poi inaugurata nel 1858, ma il ponte subì ulteriori lavori negli anni venti del Novecento, quando la linea venne raddoppiata, e nel 1941, quando fu elettrificata.

Durante la seconda guerra mondiale fu naturalmente un obiettivo importante per gli alleati, che lo bombardarono in più occasioni per tagliare i collegamenti con la Germania nazista; in particolare, il 9 e il 10 marzo 1945 fu colpito da ben 533 tonnellate di bombe, e pertanto quasi completamente distrutto. Il ponte venne prontamente ripristinato nel 1946, a guerra conclusa, inoltre venne aggiunto un passaggio pedonale sul lato a valle dell'opera

Il ponte ferroviario è lungo 100 metri ed è caratterizzato da cinque campate di 16 metri con pile alte 17 metri; la sede ferroviaria venne realizzata già in origine larga 8 metri, in previsione del futuro possibile raddoppio dei binari.

La rigenerazione del ponte della Ferrovia

Filippo Bonini

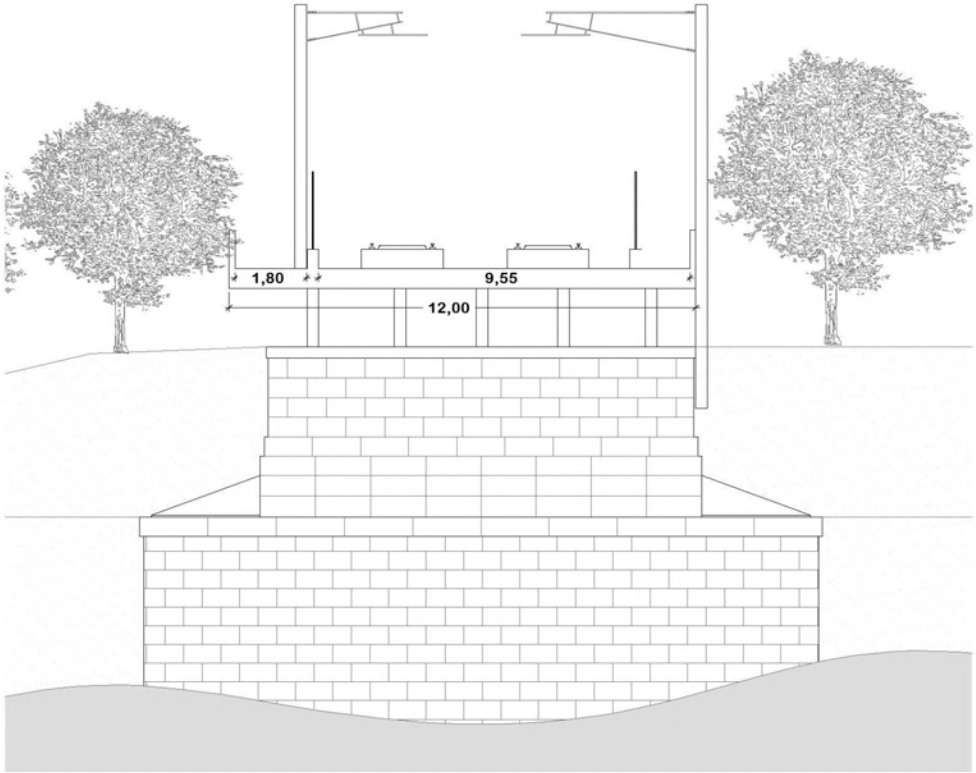
Il ponte della Ferrovia posto in corrispondenza della Frazione di Parona è uno dei due passaggi ferroviari lungo il fiume Adige nel territorio comunale di Verona.

L'opera venne realizzata dal Governo austriaco per farvi transitare la ferrovia che doveva col legare la piazzaforte di Verona con la città di Monaco di Baviera; la sua realizzazione fu per tanto sottoscritta dall'Impero austriaco e dal Regno di Baviera nel 1847 e la progettazione e direzione lavori affidata a Luigi Negrelli.

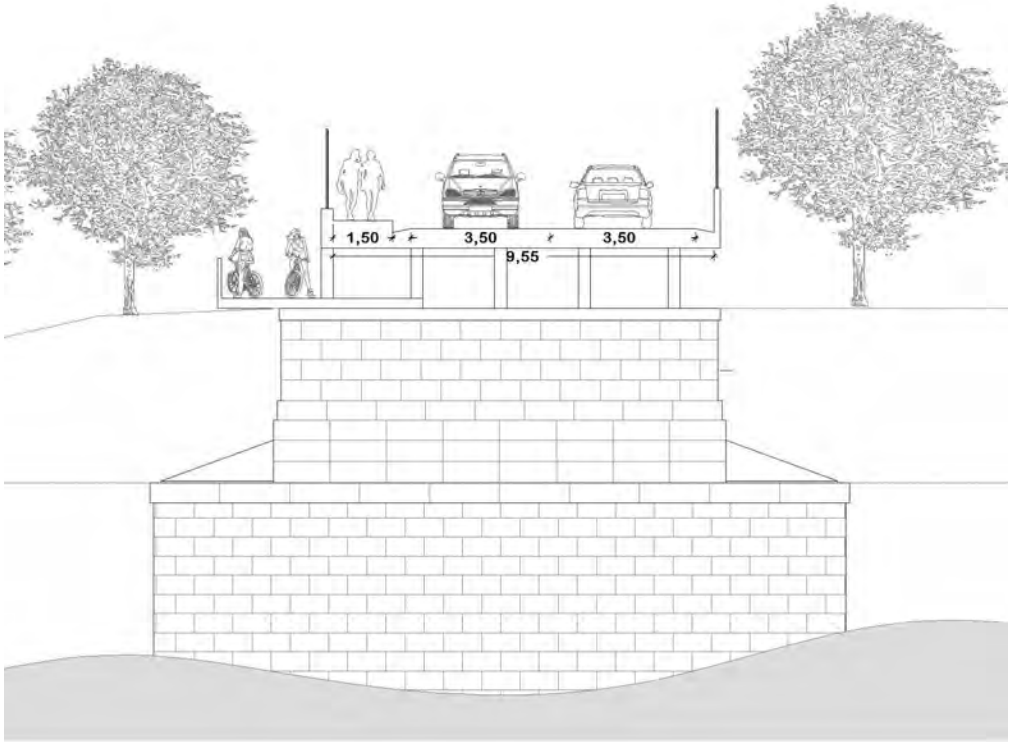
Il ponte subì la completa distruzione a seguito dei bombardamenti della seconda guerra mondiale e venne ricostruito nel 1946, differendo dall'originale per l'aggiunta in corrispondenza del lato Sud di un marciapiede pedonale che permettesse il collegamento tra le due sponde.

Il ponte misura una lunghezza di circa 100 metri ed è caratterizzato da cinque campate di 16 metri con pile di altezza 17 metri, trasversalmente invece l'opera misura circa 12 metri, comprensivi del marciapiede pedonale, senza quest'ultimo, quindi nel suo aspetto originale prima della ricostruzione a sezione misura circa 9 metri e mezzo.

Sezione Stato di fatto



Andando ad analizzare la sezione del ponte si evince come sia composta da un doppio senso di marcia del treno, da due muri in calcestruzzo posti a delimitazione dei binari, dal marciapiede pedonale e da una piccola banchina di servizio al personale dedicato alle manutenzioni posta dalla parte opposta rispetto al camminamento pedonale.



Sezione Stato di progetto

Nello stato di progetto che viene presentato, si riporta l'opera allo stato originale, quindi eliminando il marciapiede a sbalzo, e si ipotizza di creare una strada a doppio senso di marcia, con un marciapiede di 1,5 metri, e una banchina dalla parte opposta.
La parte innovativa della proposta risiede nel realizzare una pista ciclabile ad una quota inferiore rispetto alla via del ferro, a circa 6 metri di altezza rispetto alla sede stradale sottostante.

Questa differenza di quota rispetto alla futura sede stradale permette di ridurre notevolmente il dislivello da entrambe le sponde cosi da collegarsi in modo più lineare e dolce con l'intero percorso ciclopedonale attualmente presente ed in fase di progettazione, sia verso il Comune di Verona, sia verso la Valpolicella, e darebbe l'occasione di avere un nuovo punto di vista paesaggistico sulla suggestiva frazione di Parona da un lato e sulla prima Valpolicella dall'altro versante

Due simulazioni della passerella ciclopedonale

Proposta di accesso alla nuova Fermata San Massimo sulla linea Verona-Brennero

Giuseppe Ottaviani

L'Associazione AGB, a seguito dell'analisi tecnica condotta sul progetto della nuova fermata interrata "San Massimo", prevista da RFI nell'ambito del quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Brennero, conferma la piena coerenza dell'accesso interrato su Corso Milano, già previsto nei documenti di progetto, quale naturale interfaccia urbana verso sud e primo punto di contatto della fermata con il tessuto urbano consolidato.

Tuttavia, in relazione al secondo accesso attualmente ipotizzato in corrispondenza del Parco della Fratellanza e in quota dello stesso, si segnala la forte contrarietà da parte di una porzione significativa della cittadinanza del quartiere San Massimo, preoccupata del potenziale degrado e dell'indesiderata frequentazione del parco stesso, qualora divenisse punto di uscita diretta dalla fermata.

In tale contesto, AGB propone una soluzione alternativa che garantisce al contempo l'accessibilità funzionale e la tutela della sicurezza e della qualità urbana:

Spostamento del secondo accesso dall'attuale posizione prevista presso il Parco della Fratellanza a una nuova uscita verso Via Spaziani su Borgo Milano, posta a breve distanza ma a quota inferiore rispetto il livello altimetrico di San Massimo e del Parco.

Questo nuovo accesso verrebbe collegato esternamente alla ciclo-pedonale prevista sul sedime della ferrovia interrata alla quota altimetrica del quartiere di San massimo, tramite una rampa pedonale e ciclabile con pendenza regolamentare, così da garantire l'accessibilità universale e favorire un collegamento dolce tra la fermata e il quartiere. Tale soluzione, inoltre, si pone come obbiettivo di connettere le due porzioni di territorio attualmente divise dalla ferrovia (Borgo Milano e San Massimo), consentendo un incremento e valorizzazione della rete dei percorsi presenti e futuri attraverso una vera e propria integrazione tra paesaggio e l'infrastruttura .

Questa configurazione prevede inoltre la completa recinzione e protezione del Parco della Fratellanza, evitando di renderlo accessibile direttamente dalla stazione, rispondendo così alle esigenze manifestate dai residenti.

Previsione di un terzo accesso intermedio, direttamente sulla nuova ciclo-pedonale di superficie, in corrispondenza del punto di maggiore penetrazione verso San Massimo. Questo accesso verticale, dotato di ascensore pubblico, offrirebbe un ulteriore collegamento diretto e sicuro alla banchina interrata, posizionandosi tra gli estremi della stessa,

migliorando la distribuzione dei flussi e l'accessibilità complessiva.

Tale configurazione a tre accessi complessivi (Corso Milano – Via Spaziani – ciclo pedonale con ascensore) consente di:

- soddisfare le esigenze funzionali di accessibilità e distribuzione del traffico pedonale e ciclabile,
- integrare pienamente la nuova infrastruttura ferroviaria nel tessuto urbano esistente,
- rispettare e valorizzare gli spazi pubblici sensibili come il Parco della Fratellanza,
- connettere le due porzioni di territorio attualmente divise dalla ferrovia, promuovere un uso sicuro e inclusivo della nuova fermata interrata.

L'Associazione AGB resta a disposizione per il confronto con i progettisti, le istituzioni e i cittadini, affinché la nuova Fermata San Massimo possa diventare un esempio virtuoso di infrastruttura al servizio della città e dei suoi quartieri.

Planimetria della fermata ferroviaria interrata di San Massimo con le 3 uscite proposte e la penetrazione nei quartieri

Render uscita Via Spaziani (Borgo Milano) salita di collegamento alla ciclo-pedonale

Render collegamento verticale con ascensore della fermata interrata di San Massimo alla ciclo- pedonale, in corrispondenza della penetrazione al quartiere di San Massimo

La rete ciclabile cittadina estesa verso la Valpolicella

Ansel Davoli

Si intende sottoporre all'attenzione dei progettisti e degli enti competenti un aspetto strategico legato alla rigenerazione del ponte ferroviario di Parona. Si propone che l'intervento includa la realizzazione di una **passerella ciclopedonale laterale**, posta a un livello inferiore rispetto alla sede carrabile, al fine di garantire **accessibilità universale e sicurezza** per tutte le fasce d'età, evitando dislivelli eccessivi e barriere architettoniche.

Questa soluzione progettuale rappresenterebbe un **nodo fondamentale per la continuità e l'attrattività della rete ciclabile urbana**, fungendo da collegamento tra percorsi esistenti e futuri previsti dal **Biciplan** nell'ambito del **PUMS** (Deliberazione della Giunta Comunale n.

347/2020).

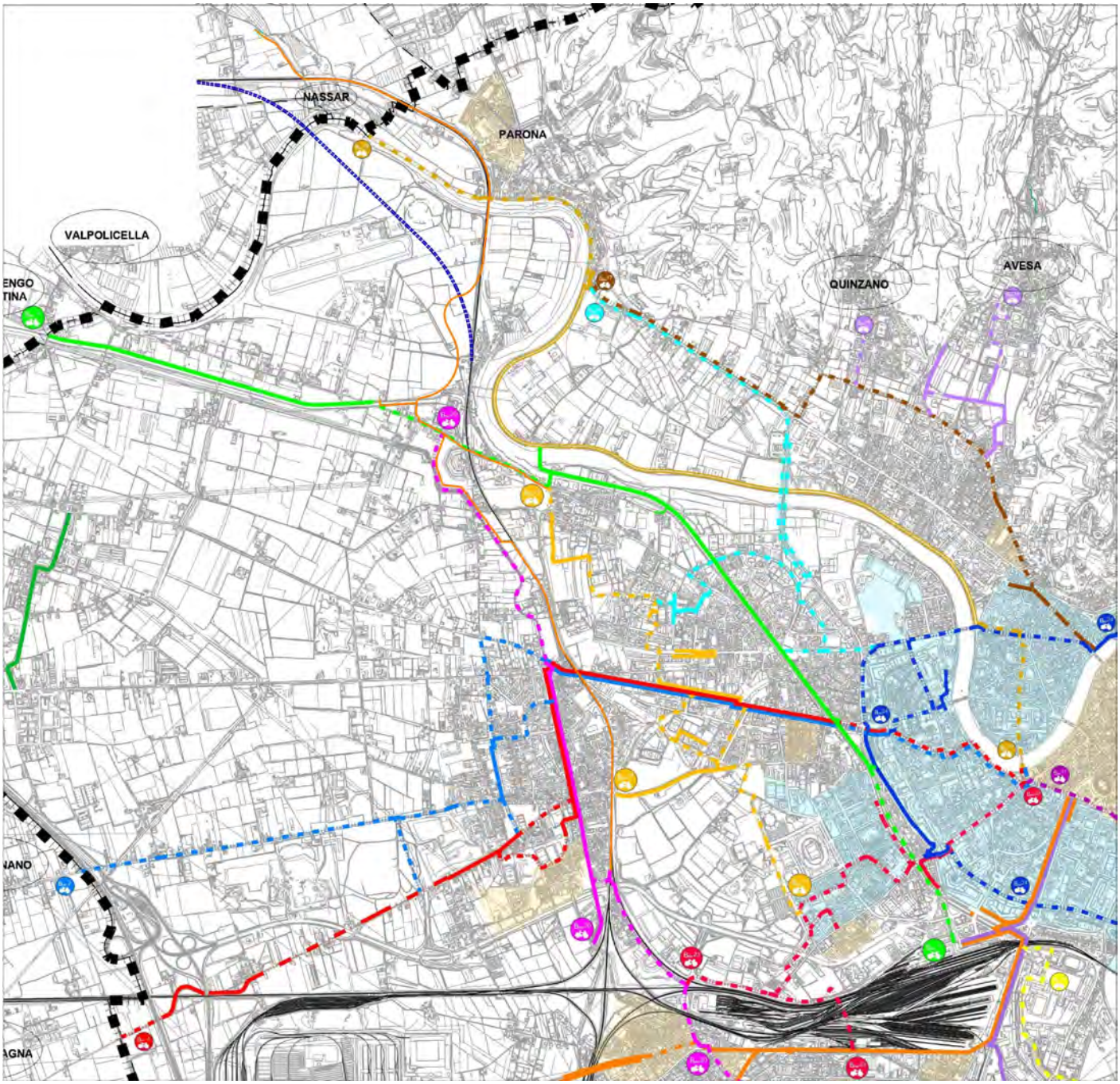
In particolare, la passerella permetterebbe una **connessione diretta e continua tra nord e sud**, lungo l'asse della linea ferroviaria dismessa e della nuova linea interrata, creando un corridoio ciclabile tra la **Valpolicella**, **Parona** e i quartieri di **Chievo**, **San Massimo** e **Borgo Milano**. Ciò consentirebbe all'utenza ciclistica di accedere a itinerari oggi difficilmente raggiungibili.

Nel dettaglio, il percorso ciclabile n. 19 "Parona – Borgo Trento", situato a nord dell'Adige, verrebbe connesso attraverso il ponte ferroviario e la linea dismessa ai seguenti itinerari:

1. **Itinerario n. 1 "Biffis – Stazione F.S. Verona Porta Nuova"**, asse strategico est-ovest tra i comuni di Bussolengo e Pescantina e la stazione ferroviaria principale della città.
2. **Itinerario n. 20 "Forte Chievo – via Legnago"**, che si interseca con:
   - **l'itinerario n. 2 "Lugagnano – Castelvecchio"**
   - **l'itinerario n. 3 "Casone – Ponte di Castelvecchio"**

proseguendo poi attraverso il quartiere di San Massimo.

Questa osservazione intende quindi sottolineare **l'importanza strategica della rigenerazione del ponte ferroviario di Parona**, che potrebbe diventare uno **snodo primario della rete ciclabile del quadrante nord-ovest della città**, nonché un punto di partenza per nuovi collegamenti sovracomunali verso i comuni di **Negrar** e **San Pietro in Cariano**.



Il Biciplan integrato con la nostra proposta

Tracciato della ciclopedonale della nostra proposta e dell'ipotesi di ciclopedonale sopra le ferrovia interrata

Il gruppo di lavoro che ha redatto la proposta

Soci dell'Associazione Giuseppe Barbieri:

- **Gian Arnaldo Caleffi**, architetto, già assessore all'urbanistica - coordinatore
- **Filippo Bonini**, architetto e imprenditore nel settore Automotive
- **Ansel Davoli**, ingegnere, già consigliere comunale delegato alle piste ciclabili
- **Giuseppe Ottaviani**, architetto, esperto CasaClima, docente Università di Roma

Consulente esterno per gli aspetti viabilistici e trasportistici:

- **Tullo Galletti**, architetto urbanista, già docente di Trasporti al Politecnico di Milano

L'Osservazione al progetto del **Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord** è stata redatta da un gruppo di 6 tecnici, 5 soci dell'Associazione ed il consulente esterno arch. Tullo Galletti che ringraziamo per la professionalità e la disponibilità.

FILIPPO BONINI

Segretario dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in Architettura presso l'università IUAV di Venezia
- Architetto Libero Professionista
- Imprenditore nel settore Automotive

GIAN ARNALDO CALEFFI

Presidente dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in architettura allo I.U.A.V.
- Abilitato alle professioni di pianificatore territoriale e di architetto
- Socio, legale rappresentante e direttore tecnico della società di ingegneria *Architer srl*
- Ha pianificato Piani di Assetto del Territorio e Piani degli Interventi, oltre che Piani Urbanistici Attuativi e varianti ai Piani Regolatori generali.

E' stato:

- Consulente dell'Aeroporto Catullo per la redazione del *Piano di sviluppo del sistema aeroportuale del Garda* (aeroporti Catullo e D'Annunzio)
- membro della Commissione Edilizia di Verona e della Commissione Tecnica Regionale del Veneto
- Consigliere di Amministrazione di *AMT*
- coordinatore della *procedura di VIA della tranvia di Verona*
- Presidente dell'Ordine degli Architetti della provincia di Verona
- membro del Consiglio direttivo della sezione Veneto dell'*Istituto Nazionale di Urbanistica*
- Assessore all'urbanistica del Comune di Verona ed in precedenza ai Lavori Pubblici e all'Arredo Urbano.

ANSEL DAVOLI

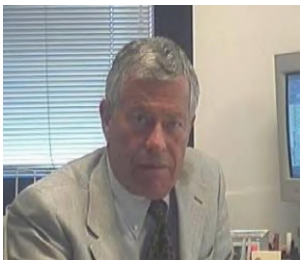
Socio dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in Ingegneria Meccanica, specializzato in energie rinnovabili, presso il Politecnico di Milano
- Responsabile dell'Ufficio Tecnico di Volkswagen Group Italia

- E' stato Consigliere Comunale di Verona delegato alle piste ciclabili. Nell'ambito di questa delega ha sviluppato i seguenti progetti dedicati alla ciclabilità:
  - ◊ Pista ciclabile "Saval – San Zeno – Castelvecchio" (parte degli attuali itinerari n° 18 e n° 24)
  - ◊ Pista ciclabile "Lungadige San Giorgio" (parte dell'attuale itinerario n° 24)
  - ◊ Pista ciclabile "Via Marotto – AIA – San Martino Buon Albergo" (parte dell'attuale itinerario n° 11)
  - ◊ Pista ciclabile "Biffis – Conagro - Chievo"
  - ◊ Illuminazione pista ciclabile di Viale Piave
  - ◊ Istituzione giornata della bicicletta
  - ◊ Coordinatore "Commissione ciclabilità"
  - ◊ Progetto scuole "BMX"
  - ◊ Progetto scuole "Balance Bike"
  - ◊ Progetto Europeo "Rurbance"
  - ◊ Posizionamento segnaletica cicloturistica per la Rete Escursionistica Veneta
  - ◊ Posizionamento rastrelliere

TULLO GALLETTI

Consulente esterno



- Laureato in Architettura al Politecnico di Milano
- Laureato in Urbanistica all'I.U.A.V di Venezia
- Dirigente *Divisione Pianificazione Urbanistica e dei Trasporti* della Provincia di Verona
- In quella sede ha redatto il *Piano dei Trasporti Integrati di Bacino della Provincia di Verona* (approvato) e il primo *Piano Territoriale della Provincia di Verona* – progettista coordinatore (adottato)
- Ha redatto (individualmente e in associazione) numerosi Piani di Bacino (Prov. Venezia, Mantova, Rovigo) e piani di Traffico tra cui il *Piano Particolareggiato di Mestre* e il PRUSST *Arco di Giano* di Padova (per conto Technital – Verona), il *Piano della sosta e dei parcheggi di Verona*, nonché consulenze per ristrutturazione TPL (APT VR)
- Docente a contratto dal 1980 al 2014 del Politecnico di Milano di *Trasporti Urbani e Metropolitani*
- Vicepresidente Nazionale per due mandati *dell'Associazione per l'Ingegneria del Traffico e dei Tra-*

GIUSEPPE OTTAVIANI

Membro del Consiglio Direttivo dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in Architettura allo IUAV
- Abilitato alla professione di architetto
- Titolare dello studio di architettura VeronaEnergia specializzato nella progettazione e consulenza per la realizzazione di edifici pubblici e privati a bassissimo consumo energetico CasaClima, Passiv Haus e NZEB
- Docente e auditore CasaClima e tecnico ufficiale BioSafe
- Collabora con Agenzia CasaClima di Bolzano e Agenzia Fiorentina per l'Energia tenendo corsi formativi e convegni.
- Abilitato all'esecuzione del Blower Door Test
- Collabora con Provincia di Verona e comune di Sona per la consulenza e progettazione di istituti scolastici certificati CasaClima School e CasaClima School R, tra cui il Polo scolastico di Lugagnano di Sona e l'ampliamento dell'istituto Alberghiero di Valeggio sul Mincio finanziato con il PNRR.

E' stato:
- Docente universitario a contratto ai Master CasaClima di secondo livello all'Università La Sapienza di Roma e alla LUMSA di Roma
- Ideatore, fondatore e Presidente dell'AGAV
- Fondatore e Vice Presidente del Network CasaClima Verona
- Relatore in diversi convegni sul tema del risparmio energetico negli edifici CasaClima e Nzeb

CERCHIAMO IL DIALOGO

Ecco, questa è la sintesi della proposta che raccoglie le competenze accumulate negli anni con le nostre professionalità.

La presentiamo nell'ambito del ***Dibattito Pubblico Ingresso a Verona da Nord*** *e all'Amministrazione comunale alle prese con* ***i contributi collaborativi al Documento Preliminare al nuovo PAT****, e siamo disponibili a confrontarci anche con le Circoscrizioni, le Associazioni culturali, le forze politiche, i comitati di quartiere, le organizzazioni imprenditoriali, professionali, sindacali e quanti altri riterranno di volerla discutere.*

Anche con l'intento di perfezionarla.

Il tutto per concorrere a migliorare Verona.

Associazione Giuseppe Barbieri

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

FIAB Verona

2 agosto 2025

Spett.le
Rete Ferroviaria Italiana SpA
info@dpingressoveronanord.it

Verona, 31 luglio 2025

OGGETTO: Invio osservazioni di FIAB Verona APS sul Progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord", quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona.

L'auspicio generale della nostra associazione, che da oltre 40 anni promuove la mobilità ciclistica a Verona e provincia e con oltre 1300 soci è la più grande tra le associazioni italiane aderenti a FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), è che gli interventi di progetto non condizionino la mobilità ciclistica esistente in negativo ma anzi, ove possibile, la migliorino anche con l'inserimento di nuove infrastrutture dedicate. Nell'affidarci in questo alla sensibilità e competenza dei progettisti ci limitiamo ai pochi suggerimenti puntuali che seguono.

VIA TURBINA / VIA AEROPORTO BERARDI (NV07) - L'intervento dovrebbe dare continuità su sedi stradali separate sia al traffico ordinario a motore che alla mobilità ciclistica lungo la pista ciclabile attualmente in costruzione su via Turbina e via Aeroporto Berardi a opera del Comune, con separazione fisica a norma di quest'ultima dalle corsie per il traffico ordinario a motore. In particolare, il nuovo sottopasso stradale dovrebbe essere adeguatamente più largo dell'attuale.

CORSO MILANO (NV14) - L'intervento dovrebbe prevedere un collegamento ciclabile bidirezionale continuo e sicuro tra le parti ovest (rotonda stradale di Croce Bianca) ed est (pista ciclabile già esistente su corso Milano), con particolare attenzione all'incrocio con via Fava.

VIA FAVA (NV05) - L'intervento di nuova viabilità dovrebbe prevedere anche una sede ciclopedonale in sede propria e protetta.

VIA SAN MARCO (NV11) - L'intervento dovrebbe collegarsi e dare continuità alla pista ciclabile già presente a est su via San Marco.

VIA SPIANÀ (NV02), VIA CASARINI (NV03) - Gli interventi di nuova viabilità dovrebbe prevedere anche una sede ciclopedonale in sede propria e protetta.

TRATTO DI SEDIME DELLA LINEA STORICA TRA NASSAR E CHIEVO - La prevista dismissione del tratto

di sedime della linea storica tra Nassar e Chievo costituisce un'importante occasione di sviluppo per la mobilità sostenibile del nostro territorio. Sappiamo che è attualmente in corso una riflessione sul futuro di tale sedime, che potrebbe essere usato per una rete ferroviaria metropolitana o una nuova pista ciclopedonale: senza voler dare un nostro parere su queste possibilità, entrambe interessanti, crediamo che un contributo di rilievo al miglioramento della mobilità cittadina di area vasta potrebbe essere dato se, con opportune scelte progettuali, l'intervento permettesse comunque alla fine di ottenere un nuovo e sicuro collegamento ciclabile tra Chievo (porta nord-ovest della città) e Nassar (porta sud della Valpolicella, posta in prossimità dell'argine sinistro dell'Adige e da cui si raggiungono facilmente Corrubbio lungo via Ca' Brusa' e Arbizzano lungo la nuova viabilità di via del Terminon).

Ringraziando per l'attenzione e restando a disposizione per eventuali ulteriori contatti porgiamo distinti saluti.

Corrado Marastoni
FIAB Verona APS - Presidente
corrado.marastoni@fiabverona.it
+39 340 1710939

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Comitato Salviamo Parona e Arbizzano

3 agosto 2025

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

PAOLO SERGIO CUCINI

Recapito personale (telefono o mail)

+393514123209 sergiocucini@gmail.com

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

VERONA fraz.Parona

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

COMITATO SALVIAMO PARONA E ARBIZZANO

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

In virtù della trasversalità dell'area a cui appartengono i tesserati del Comitato, tra San Pietro Incariano, Pescantina, Negrar e Verona, abbiamo raccolto le istanze di cittadini e tecnici per osservazioni sulle indicazioni progettuali per opere sia a nord che a sud dell'alveo dell'adige.

Pensiamo che le allegate ragioni dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova vadano appoggiate e prese in seria considerazione per le seguenti ragioni:
la stessa Azienda Agricola è proprietaria in loco di una Corte storica risalente al 1820 (dato ricavato dal fondo Bevilacqua presso l'archivio di Stato di Verona) che scomparirebbe secondo la bozza di progetto RFI (si tratterebbe di un fatto gravissimo) quando invece, con gli accorgimenti proposti dalla stessa Azienda Agricola nelle note qui allegate:

i) verrebbe salvaguardato il fabbricato abitativo principale di recente ristrutturato, assai prestigioso ed oggetto di riconoscimenti e premi anche internazionali, del quale, nella suddetta bozza, è prevista l'integrale demolizione per esigenze di cantiere;

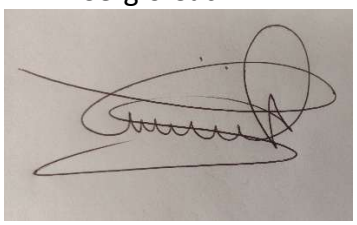
ii) verrebbero salvati anche diversi altri fabbricati abitativi, pure pregevoli, facenti parte integrante della Corte stessa e precisamente quelli che si trovano sul tracciato ferroviario ipotizzato da RFI ed anche dei quali pertanto è prevista l'integrale demolizione;

iii) verrebbe altresì risparmiato il fondo agricolo dell'Azienda agricola (vicino alla Corte) al centro di un importante progetto di imboschimento già in fase di attuazione, coperto da pubblico finanziamento per ragioni di pubblico interesse (bosco perenne di ben 90.000 mq., periurbano, realizzato per il miglioramento del clima e della qualità dell'aria e un domani fruibile come parco pubblico dalla collettività, mentre invece la bozza di progetto RFI manderebbe tutto all'aria perché prevede che l'area in questione venga "tagliata" dalla nuova viabilità pensata dalla stessa RFI

Confidando di aver dato un contributo propositivo all'attività progettuale, attendiamo riscontro e di essere tenuti aggiornati per le prossime tappe del progetto.
Con stima

Verona 3 agosto 2025

Per SALVIAMO PARONA E ARBIZZANO
Il presidente
P.Sergio Cucini



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

AVAC_VR_Nord - Lotto 4 - Lettera Ambı

2025071617411130 2.pdf

2025071617590254 8 (1).pdf

Data

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Aero Club di Verona A.S.D. aggiornamento

4 agosto 2025

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Pec: reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it

Mail: info@dpingressoveronanord.it

ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile

Direzione Standardizzazione, Operatività e Sviluppo Aeroportualità Regionale
c.a. Ing. Davide Drago

Direzione Territoriale Nord-Est
c.a. Dott.ssa Chiara Scolpati
Pec: protocollo@pec.enac.gov.it

e, p.c.

ENAC SERVIZI Srl

Pec: enacservizi.srl@legalmail.it

Comune di Verona

Pec: protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

Oggetto: Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" – attraversamento dell'aeroporto di Boscomantico - salvaguardia operatività dell'Aeroporto – osservazioni aggiuntive.

Ad integrazione delle Osservazioni presentate dallo scrivente Aero Club di Verona A.S.D. in data 11.7.2025, qui di seguito formuliamo alcune importanti osservazioni aggiuntive i cui contenuti sono stati maturati in questi ultimi giorni di approfondimenti e contatti.

Premettiamo che esse si riferiscono tutte alla prima delle due soluzioni alternative da noi caldeggiata nelle Osservazioni già presentate: quella dello spostamento parziale del tracciato ferroviario, in assoluto preferibile in quanto l'unica a garantire la non-interferenza dell'opera pubblica progettata con la struttura aeroportuale di Boscomantico, scongiurandone il fermo prolungato e quindi a consentirne la sopravvivenza.

1. La soluzione ora detta è decisamente preferibile anche perchè comporterebbe tutta una serie di ulteriori importanti vantaggi di natura principalmente pubblica, ma anche privata. Tali vantaggi sono sinteticamente così descrivibili :
   Vantaggi ambientali: La soluzione proposta da Italfer, specialmente nei 2,50 km di tracciato in variante tra Via Ca Brusà e Via Aeroporto A. Berardi, divide in due parti:

-l'ambito agricolo ricompreso nell'ansa dell'Adige (proprietà Guggesmantico s.r.l.);
-l'ambito storico del Bosco Mantico;
-il complesso storico monumentale di F.te Albrecht- Parco 800;
-l'ambito dell' Azienda Agricola Corte Cà Nova comprendente la corte rurale di notevole pregio storico-architettonico e l'ampio territori agricolo di pertinenza perché edificato ed inoltre interferisce anche con l'aeroporto di Boscomatico arrecando il prolungato fermo delle attività aeroportuali . La proposta di variante oltre a evitare di danni sopra esposti presenta ulteriori vantaggi tecnico economici.

Soluzione tecnica: Dal punto di vista della soluzione tecnica le due proposte (Italfer e la nostra proposta alternativa) sono sicuramente equo-paragonabili perché il raggio di curvatura con 1.090 m per entrambi le soluzioni prima dell'attraversamento dell'Adige rimane uguale, l'attraversamento dell'Adige stesso avviene in entrambi i casi tramite un ponte con più campate, e anche il raggio di curvatura per il ricollegamento alla linea storica con 1.130 m rimarrebbe identico per entrambe le soluzioni.

Vantaggio economico: La soluzione da noi proposta è sicuramento più economica, perché:

- **Riduce significativamente il consumo di suolo;**
- **Riduce le superfici da espropriare ai privati;**
- **Riduce gli impatti e le interferenze sui fabbricati esistenti in prossimità del tracciato;**
- **Evita la realizzazione delle gallerie e quindi delle rampe in entrata ed in uscita;**
- **Riduce lo sviluppo del tracciato;**
- **Riduce notevolmente i costi.**
- **Riduce enormemente gli impatti ambientali, paesaggistici su territorio contermine e non interferisce con ambiti sottoposti a vincoli ambientali D.Lgs. 42/2004 parti II e III.**

Si fa inoltre presente che detta soluzione alternativa, da noi proposta, non solo salvaguarderebbe l'aeroporto, ma anche – senza alcun pregiudizio per l'interesse pubblico alla nuova infrastruttura ferroviaria – arrecherebbe rilevanti benefici pure ad altre importanti realtà esistenti ed operanti nella zona, che di seguito vengono elencate.

2. quanto a **Parco Ottocento** perché eviterebbe l'interferenza con il complesso fortificatorio di forte Albrecht. Esso costituisce una poderosa quanto originalissima opera fortificata Absburgica che, sia pure allo stato di rovina, si rivela come un grandissimo esempio di architettura militare. Il suo valore testimoniale, dimenticato dopo l'ultima funesta guerra europea, è fissato nelle opere murarie, in parte divelte, fratturate, sbrecciate, e nelle possenti opere di terra, di geometrica conformazione, ancora costellate dai crateri delle bombe d'aereo. Dal complesso, sottoposto alle tutele monumentali previste dal codice dei Beni Culturali D.Lgs. 42/2004 parte II e III, dopo una parziale ancorché attenta campagna di caratterizzazione archeologica, sono emerse porzioni superstiti di apprezzabile consistenza e

valore architettonico-testimoniale, tanto da incoraggiare la proprietà nel programmare un lento ma costante processo di recupero e restauro.
Attualmente l'ambito, sul quale si erge forte Albrecht, ha una consistenza pari a circa 11 ha; si presenta come un parco riccamente vegetato e sottratto alla colpevole incuria della proprietà precedente. Esso dopo imponenti opere di pulizia e manutenzione si offre come piacevole meta di svago e relax a migliaia di cittadini Veronesi oltreché ospitare numerosissime attività sociali rivolte gratuitamente alla popolazione in forza del patto di sussidiarietà orizzontale stipulato con in Comune di Verona.

3. quanto alla proprietà **Guggesmantico s.r.l.** perché eviterebbe lo smebramento della stessa alterando un unicum paesaggistico secolarizzato. Essa con i i suoi 52 ha di estensione occupa la suggestiva piana campestre ed è confinante: a sud con Via Boscomantico e a nord con il fiume Adige occupandone l'ampia ansa concava.
Necessario ribadire che la proprietà di cui trattasi non è un comune appezzamento di terreno ma un vero e proprio ambito storico consolidato, esaltato da un contesto naturalistico di grande suggestione ambientale e testimoniale, nonché tutelato, analogamente a forte Albrecht dal D.Lgs. 42/04 parte III.
Il complesso che attualmente mantiene la sua vocazione agricola ed è coltivato a cereali e foraggio a supporto della filiera lattiero casearia che la proprietà gestisce anche in altre proprietà fuori Verona.

Là proprietà già appartenuta al sig. Vinco dal 1960 e prima dall'Ing. Alfonso Amista, si compone anche di edifici rurali tra i quali spicca la storica villa, sorta, forse, in luogo di un antico monastero. Essa si sviluppa su due piani più seminterrato, adibito a magazzino. Sul tetto un minuscolo campanile a vela, con campanella, che serviva per richiamare i tenutari in passeggiata nell'ampio podere. In passato il bosco copriva tutta la scarpata dell'Adige, fino alla zona dove é poi sorto l'aeroporto.

Ancor oggi si accede alla villa da via Boscomantico, attraverso un viale di tigli lungo circa 400 metri, che porta al cortile, nel quale sorge il capitello di S. Antonio Eremita, eretto dalla sig.ra Faettini il 28 settembre 1865, sembra, nel luogo dove anticamente sorgeva la prima chiesa di tutta la zona poiché l'originario nucleo abitativo di Chievo doveva essere proprio al Mantico, sull'altopiano dei Casalini.

4. quanto alla Azienda Agricola Corte Cà Nova (sede in Verona-Chievo via Boscomantico 3), costituita sia da una Corte storica risalente al 1820 (dato ricavato dal Fondo Bevilacqua presso l'archivio di Stato di Verona) composta da pregevoli fabbricati che godono di un'importante dignità storica ed architettonica tra i quali primeggia un fabbricato abitativo

di recente ristrutturato, assai prestigioso ed oggetto di riconoscimenti e premi anche internazionali, sia da terreni circostanti, perché il suddetto spostamento parziale del tracciato: i) potrebbe evitare la demolizione di una buona parte di tali pregevoli fabbricati facenti parte integrante della Corte e precisamente di quelli che si trovano in corrispondenza del tracciato della nuova linea ferroviaria così come oggi ipotizzata; ii) comportando il venir meno della necessità della galleria artificiale "Parona", salverebbe il citato prestigiosissimo fabbricato abitativo del quale, nell'attuale bozza di progetto RFI, è contemplata l'integrale demolizione per esigenze di cantiere; iii) infine comporterebbe una alquanto opportuna modificazione della viabilità, nel senso che eviterebbe di doversi sacrificare, con il passaggio di una strada prevista in tale bozza di progetto RFI, il fondo agricolo di proprietà dell'Azienda Agricola al centro di un importante progetto di imboschimento già in fase di attuazione, coperto da pubblico finanziamento per ragioni di pubblico interesse (bosco perenne di ben 90.000 mq, periurbano, realizzato per il miglioramento del clima e dell'aria e un domani fruibile come parco pubblico dalla collettività)"

Ci auguriamo che, anche in considerazione di queste osservazioni aggiuntive, la nostra richiesta di spostamento parziale del tracciato venga accolta.

A disposizione per fornire i dettagli delle soluzioni e per ogni confronto si porgono distinti saluti.

Verona-Boscomantico 4 agosto 2025

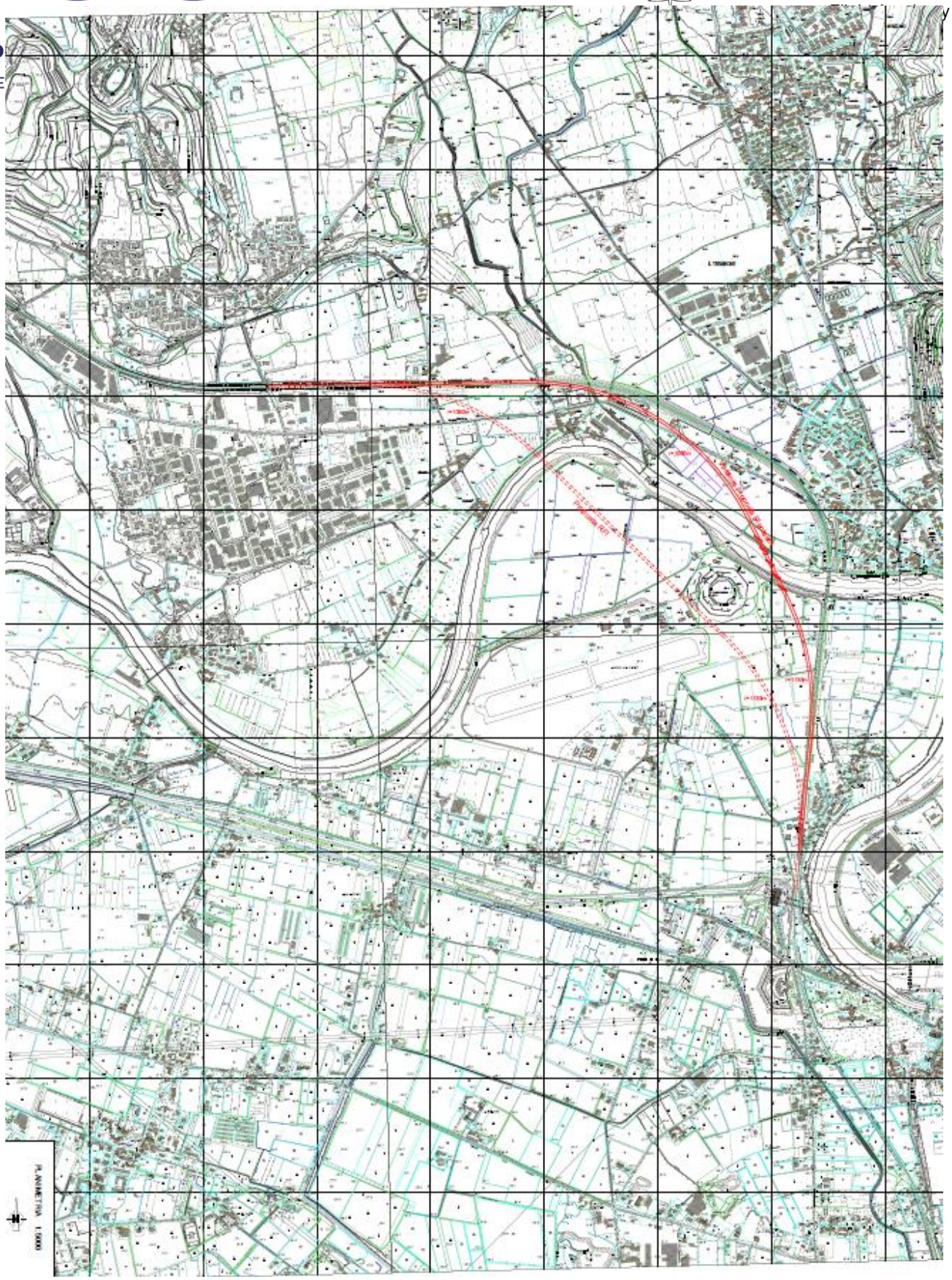
Il Presidente

Dr. Francesco Righetti

All. schema planimetrico della proposta alternativa

Aero

ETTORE



Dr. Ing. Johann Röck
Dr. Ing. Hansjörg Weger
Dr. Arch. Raimund Hofer
Dr. Ing. Ivan Stuflesser
Dr. Ing. Sylvia Weger
Dr. Ing. Thomas Weger

plan team

Bolzano, il 30.09.2024

Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero

Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona

Lotto 4: ingresso a Verona da Nord

Obiettivi dell´intervento

Incremeno di capacità e velocità del corridoio e canalizzazione dei flussi che consentirà di dedicare la nuova linea "alta capacità" princimpalmente al traffico merci. L´adeguamnto della linea esistente sarà adibita prevalentemente al traffico passeggeri.

Intervento di progetto

Realizzazione del quadruplicamento della tratta Pescantina e Bivio S. Massimo della linea Fortezza – Verona. Il tratto di nuova linea rappresenta il quarto lotto funzionale della linea di Accesso Sud alla Galleria di base del Brennero.

L´intervento si sviluppa per ca. 9,50 km, con inizio del nuovo bivio S. Massimo e termina lato nord dell´abitato di Pescantina. In particolare l´intervento può essere suddiviso come segue:

4,50 km di tratto di affiancamento
2,50 km di tratto in variante
0,45 km di Galleria artificiale Parona
1,95 km di Galleria artificiale S. Massimo

Le criticità dell´intervento di progetto

Specialmente i 2,50 km di tracciato in variante tra Via Ca Brusà e Via Aeroporto A. Berardi spezza in due il maso storico Boscomatnico, il parco 800 e inerferrisce anche con l´areroporto Boscomatico. Per minimizzare l´impatto la studio Plan Team Srl ha elaborato una proposta di variante.

Proposta di Variante Plan Team Srl

La variante Plan Team Srl invece prevede un intervento con un andamento planimetrico differente, ma con gli stessi raggi di curvatura della soluzione RFI, una soluzione ugualmente efficiente al trasporto merci e passeggeri, ma molto meno invasivo per il maso storico di Boscomantico, il parco 800 e l´aeroporto Boscomatico.

Confronto tra proposta intervento RFI e Variante Plan Team Srl

Descrizione intervento RFI	Descrizione intervento Planteam Srl
Raggio curva ca. 1090m, prima del ponte sull´Adige "Nassar"	Raggio curva 1090m, prima del ponte sull´Adige
Lunghezza ponte Nassar ca. 150m, con tre campate, due d´approccio da 43 e	--

Plan Team GmbH/S.r.l. - Giottostraße 19/Via Giotto 19 - I-39100 Bozen/Bolzano - Tel. +39 0471 543 200 - Fax +39 0471 543 230 - info@planteam.it - www.planteam.it
Ges. Kap./Cap. Soc. € 100.000,00 - Eintr. HK BZ Nr./n. iscr. CCIAA di BZ 17036 - Steuer- u. Mwst.-Nr./Cod. fisc. e P. IVA 02317060214

la campata centrale di scavalco dell´Adige da 63m	
--	Lunghezza ponte Parona ca. 289m, con cinque campate, due d´approccio da 50 e le tre campate centrali di scavalco dell´Adige da 63m
Galleria atrificale "Parona" di 450 m	Non serve
Raggio curva ca. 1130m, a Via Boscomantico	Raggio curva 1130m, a Via Boscomantico

Con distinti saluti
Dr. Ing. Johann Röck

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Comitato TAC C1 Verona

4 agosto 2025

SPETT.

R.F.I. - RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A

mail: info@dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

AI SENSI DELL'ART. 40, COMMA 4 DEL D.LGS. 36/2023

NELL'AMBITO DEL DIBATTITO PUBBLICO AVENTE AD OGGETTO IL LOTTO 4 DELLA LINEA FERROVIARIA DENOMINATA *"INGRESSO A VERONA DA NORD" INTERVENTO DI QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA-VERONA".*

Il sottoscritto **DAVIDE PRANDO**, C.F. PENDVD74D16L781G, nato a Verona residente in via Brigata Regina 34, 37139 Verona in rappresentanza del **COMITATO TAC C1 – VERONA** con sede in Verona, via Brigata Regina 34, 37139 Verona rappresentato e difeso come da mandato in calce al presente atto dall'avv. Renzo Fausto Scappini del Foro di Verona, con studio in 37122 Verona, Vicolo Ghiaia 7, pec avvrenzofaustoscappini@puntopec.it presso il quale elegge domicilio

presenta le seguenti

OSSERVAZIONI

1) Legittimazione attiva del Comitato TAC C1 – Verona.

Il Comitato TAC C1 Verona rappresenta un gruppo di cittadini, tutti abitanti nei quartieri di San Massimo di Verona, Croce Bianca, Chievo e Sorte, che, loro malgrado, sono interessati dalla linea dell'Alta Velocità Verona – Brennero.

Sulla base del Piano Particellare di Esproprio pubblicato sul sito indicato da R.F.I. per il Dibattito Pubblico, molte delle loro abitazioni saranno abbattute per far posto alla linea, altre abitazioni diventeranno incompatibili con l'esercizio della linea a causa della loro vicinanza, altre, infine, subiranno un rilevante danno ai sensi dell'art. 44 del D.P.R. n. 327/2001. Infine, altre abitazioni saranno interessate dall'esecuzione dei lavori di realizzazione della linea, sia mediante occupazione temporanea sia a causa dell'intollerabilità delle immissioni che verranno prodotte con i lavori.

Pertanto, al Comitato TAC C1 Verona, in quanto rappresentante dei soggetti sopra descritti, si deve riconoscere la legittimazione prevista dell'art. 40, comma 4 del D. lgs. n. 36/2023

ed anche quella prevista dagli artt. 15 e seguenti del D.P.R. n. 327/2001.

*** *** ***

2) Oggetto delle osservazioni.

Il Comitato TAC C1 Verona ha come oggetto proprio ed unico quello di tutelare gli espropriati consentendo loro di programmare con tempi certi la propria vita futura laddove, invece, la realizzazione della linea, pur avendo subito un'accelerazione, ha ancora tempi incerti che, oltre ad incidere economicamente sul loro diritto di proprietà, incide anche sulla qualità della loro vita scandita dall'incertezza di quello che è sinora successo e di quello che succederà dopo la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

L'obbiettivo del Comitato TAC C1 Verona, pertanto, riguarda i soggetti espropriati e/o danneggiati anche ai sensi dell'art. 44 del D.P.R. n. 327/2001, ed in questo senso si è posto e si porrà in un'ottica collaborativa e partecipativa con l'ente espropriante essendo, tuttavia, chiaro, che ciò non significa alcuna rinuncia anticipata e/o a priori ad utilizzare tutti gli strumenti di tutela previsti dall'Ordinamento a favore dei soggetti espropriati e/o danneggiati.

Ad oggi, il Comitato TAC C1 Verona è formato da 75 iscritti, tutti interessati a vario titolo dalla realizzazione dell'opera pubblica e dal successivo esercizio.

Trattandosi di dibattito pubblico, al fine di tutelare la riservatezza delle persone, non verranno resi pubblici i nomi degli iscritti (lo si farà in una fase successiva direttamente ad R.F.I.) e non vi saranno osservazioni che interessano singole persone.

Il Comitato TAC C1 Verona intende invece formulare delle proposte di carattere generale legate all'approvazione del progetto definitivo e di individuare alcune criticità che verranno provocate dai lavori di realizzazione della linea e dalla successiva gestione, e che rappresentano una sintesi di una serie di osservazioni formulate da ciascun soggetto interessato.

*** *** ***

3) Osservazioni di carattere generale.

Dal Piano Particellare di Esproprio pubblicato nell'ambito della procedura di Dibattito Pubblico si evince che nei quartieri di San Massimo, Croce Bianca, Chievo e Sorte di Verona, verranno demoliti oltre 50 immobili che interferiscono con il tracciato della linea. Numerosi altri immobili, pur se non demoliti, diverranno incompatibili sia con il successivo esercizio della linea sia con l'occupazione temporanea dovuta ai cantieri ed alle immissioni dovute alle lavorazioni.

Nella maggior parte dei casi la gravità degli effetti dell'opera pubblica costringerà i

proprietari o comunque i residenti, ad abbandonare l'abitazione ricercando soluzioni che evitino il più possibile la compromissione della propria qualità della vita.

Si premette che la Costituzione impone alla Repubblica la tutela della proprietà privata, ma anche il diritto dei cittadini a vivere in un ambiente salubre. Inoltre tutela la salute come un fondamentale diritto dell'individuo ed un interesse della collettività.

L'art. 42 della Costituzione rappresenta una norma di carattere fondamentale in quanto riconosce valore costituzionale alla proprietà privata che deve essere garantita dalla legge nelle modalità di godimento. La disposizione costituzionale riconosce altresì il potere dello Stato di realizzare le opere pubblica e prevede che la proprietà privata può essere, nei casi previsti dalla legge, espropriata per motivi d'interesse generale ma che essa deve essere indennizzata.

La giurisprudenza costituzionale maturata negli anni ha portato a riconoscere che il sacrificio imposto con l'esproprio ai cittadini deve essere indennizzato per intero in tutte le voci che ledono il diritto di proprietà ed il suo esercizio.

E' stato approvato, pertanto, il D.P.R. n. 327/2001 che, oltre a regolamentare il procedimento espropriativo mediante apposite tutele procedimentali, partecipative e giurisdizionali, determina le modalità di individuazione del giusto indennizzo della proprietà.

Tutto questo per dire che, a parere degli scriventi, le richieste che verranno formulate nel prosieguo delle presenti osservazioni:

- corrispondono alle previsioni costituzionali di tutela della proprietà e di individuazione del giusto indennizzo;

- sono compatibili, ed anzi realizzano, le previsioni procedimentali e partecipative previste dal D.P.R. n. 327/2001;

- consentono di realizzare una effettiva tutela del soggetto espropriando non solo in relazione alle previsioni del giusto indennizzo ma anche e soprattutto in relazione al diritto dei soggetti espropriandi ad una tutela estesa alla loro qualità della vita, al loro diritto di programmarla e di avere certezze in relazione ad un bene essenziale della loro vita e cioè la propria abitazione;

- consentono di ottemperare ai principi previsti dall'art. 97 della Costituzione e dall'art. 1 della legge n. 241/1990. Sia la disposizione costituzionale che la legge sul procedimento amministrativo impongono alla Pubblica Amministrazione di operare in base ai principi di buon andamento e di imparzialità nonché in base ai criteri di economicità, di efficacia, di pubblicità e di trasparenza, di collaborazione e di buona fede.

In sintesi, la proposta del Comitato TAC C1 Verona, valevole per gli iscritti al Comitato ma che può valere a livello generale per l'intera tratta, è riassumibile come segue:

a) predeterminazione di concreti criteri qualitativi e quantitativi di indennizzo ed individuazione di un protocollo d'intesa da utilizzare con ogni singolo soggetto espropriando al fine di predeterminare tempi certi sia per la quantificazione sia per la corresponsione dell'indennizzo al fine di consentire al soggetto interessato dalla realizzazione della linea il tempo di programmare l'abbandono dell'immobile e, se del caso, di realizzare il nuovo immobile da abitare;

b) sottoscrizione di accordi separati con ciascun soggetto interessato dalla realizzazione della linea sulla base del protocollo d'intesa di cui al precedente punto a) che determini tempi certi sia per l'espropriando, sia per R.F.I. nella corresponsione dell'indennizzo e nella liberazione dell'immobile evitando in tal modo qualsiasi contenzioso;

c) anticipazione dei tempi della procedura espropriativa per consentire, mediante la sottoscrizione degli accordi di cui al punto sub b) la programmazione, soprattutto da parte del soggetto espropriando, della propria vita prima ancora della demolizione del proprio immobile.

In relazione al punto a) si osserva che i criteri indicati nel D.P.R. n. 327/2001 indicano degli elementi generali di indennizzo, ma sono troppo generici e consentono all'ente espropriante una eccessiva discrezionalità per potervi fare affidamento e rinunciare alla tutela giurisdizionale. Essi, pertanto, dovranno essere il più possibile specificati sulla base delle caratteristiche tipiche della zona in cui avverrà la realizzazione della linea ed in relazione alle specificità di ciascun immobile.

Dovrà anche essere considerato che almeno una parte dei soggetti interessati dalla realizzazione della linea sono intenzionati a ricostruire altrove la propria abitazione, e, pertanto, considerando che con l'approvazione del progetto definitivo verrà già dichiarata la pubblica utilità dell'opera, si dovranno individuare dei tempi anche in relazione ai pagamenti dell'indennizzo.

Peraltro, l'individuazione di protocolli d'intesa il più possibile specifici, da porre alla base dell'individuazione dell'indennità, non rappresenta una novità.

Nella realizzazione della linea AV/AC Brescia – Verona il documento denominato "Relazione generale di tratta" allegato al progetto definitivo ed approvato dal CIPE contiene un intero capitolo contenente i criteri di stima dell'indennità di esproprio.

Inoltre, allorchè il CIPE ha approvato il progetto definitivo con deliberazione n. 42/20107, ha inserito la prescrizione n. 44 che recita *"44. Sottoscrivere un Protocollo d'intesa con l'Organizzazione degli Agricoltori, conforme ad analogo protocollo già sottoscritto nell'ambito dei lavori della AV Treviglio-Brescia in esito alla sentenza della Corte costituzionale del 16 luglio 2011n. 181"*.

Infatti, il 04.10.2018 è stato sottoscritto tra il General Contractor e le organizzazioni professionali agricole un protocollo d'intesa inerente le modalità ed i criteri di esproprio.

Per quanto riguarda il punto b) è evidente che ogni soggetto dovrà sottoscrivere degli accordi separati in quanto il Comitato TAC C1 Verona non ha il potere di imporre ai singoli espropriandi un accordo collettivo ma ha sicuramente una possibile funzione di coordinamento per evitare la parcellizzazione delle richieste ed una sostanziale omogeneità, pur nell'ambito di ogni specifica situazione, dei criteri da utilizzare per determinare l'indennizzo.

Inoltre, solo la sottoscrizione di singoli accordi tra le parti interessate ha un valore giuridico che tutela sia l'ente espropriante nella predeterminazione dei tempi di liberazione dell'immobile, sia del soggetto espropriato per il rispetto delle condizioni concordate.

In relazione al punto c) l'anticipazione dei tempi della procedura espropriativa stà a significare che gli eventuali accordi con i singoli soggetti espropriati devono anticipare, sia sul piano economico che su quello programmatico, i tempi ordinari della procedura espropriativa che, normalmente, dal momento della determinazione dell'indennità provvisoria sino all'occupazione del bene (o addirittura all'occupazione di urgenza) sono talmente brevi da essere incompatibili con la programmazione la cui necessità è alla base della presente proposta.

Del resto, il Dibattito Pubblico dovrebbe servire proprio per fornire gli elementi utili per la predisposizione del progetto definitivo che contiene la dichiarazione di pubblica utilità.

Non risulta essere presente alcun divieto legislativo che impedisce la sottoscrizione di accordi aventi valore giuridico obbligatorio per entrambe le parti e, quantomeno a partire dall'approvazione del progetto definitivo, R.F.I. ovvero il soggetto espropriante avrà la disponibilità delle somme destinate all'attività espropriativa e potrà quindi erogarle, naturalmente sulla base di precisi obblighi giuridici assunti da tutte le parti.

*** *** ***

4) Osservazioni di carattere particolare.

Come si è detto in questa sede, trattandosi di Dibattito Pubblico, si è deciso di non presentare osservazioni che riguardano casi specifici proprio per tutelare la riservatezza degli iscritti.

Tuttavia, nell'ambito del procedimento espropriativo e prima che R.F.I. predisponga il progetto definitivo, si illustreranno tutte le situazioni specifiche inerenti agli iscritti al Comitato TAC C1 Verona.

Premesso ciò si illustrano una serie di criticità che gli iscritti hanno formulato a questo Comitato.

*** *** ***

4.1) La preoccupazione in assoluto più impellente e frequente è rappresentata dall'incertezza derivante dai tempi della realizzazione dell'opera pubblica.

Della linea ferroviaria si parla da tantissimi anni e, soprattutto nell'ultimo periodo, la consapevolezza che molte abitazioni che si trovano in adiacenza della linea storica potrebbero subire l'esproprio o comunque potrebbero dover affrontare una situazione incompatibile con la permanenza delle persone, hanno di fatto ingessato qualsiasi programma familiare e/o personale degli abitanti potenzialmente interessati.

Non solo il loro immobile è diventato incommerciabile, perdendo quasi integralmente il suo valore, ma sono state di fatto sospese anche tutte quelle attività che caratterizzano la vita ordinaria di una persona e di una famiglia.

In difetto di indicazioni certe sul progetto finale e sui tempi di realizzazione dell'opera, dell'obbligo di rilasciare l'immobile e di quantificazione/corresponsione dell'indennità, i privati che sono destinati ad affrontare l'esproprio della casa d'abitazione subiscono il massimo dei pregiudizi anche perché per la stragrande maggioranza delle persone non diventa possibile ricercare soluzioni abitative alternative, in assenza di certezze economiche riguardanti la quantificazione dell'indennità.

Tale preoccupazione costituisce l'essenza dell'oggetto del Comitato TAC C1 Verona: programmare per tempo con ciascuno dei soggetti la cui permanenza diverrà incompatibile con la realizzazione della linea ferroviaria e con la successiva gestione, lo spostamento della propria residenza e comunque **riuscire a gestire in una situazione ordinata un evento così drammatico**.

Si ricorda che l'esproprio del proprio immobile, soprattutto per coloro che lo abitano, rappresenta uno degli eventi più drammatici della vita delle persone.

La programmazione tempestiva di un simile evento rappresenta quindi un obbligo, non solo morale ma anche giuridico, dell'ente espropriante al fine di dare concreta attuazione agli artt. 42 e 97 della Costituzione e all'art. 1 della legge n. 241/1990.

E' inequivocabile che una simile programmazione puntuale e tempestiva non solo risponde alle necessità dei soggetti espropriandi ma evita anche all'ente espropriante dei possibili lunghi e dispendiosi procedimenti giudiziali e rende maggiormente certi i tempi di realizzazione dell'opera pubblica.

*** *** ***

4.2) Un ulteriore elemento di preoccupazione riguarda le caratteristiche del Piano

particellare di Esproprio. L'ente espropriante ha indicato le aree che, a vario titolo, sono necessarie per l'opera. Tuttavia, vi sono situazioni nelle quali rimangono delle aree residue, non oggetto di attività espropriativa o di occupazione che divengono inutilizzabili.

E' necessario che l'ente espropriante si faccia carico di indennizzare anche tali aree. Si ricorda a tal proposito che l'art. 16, comma 11 del D.P.R. n. 327/2001 stabilisce che "*11. Nei casi previsti dall'articolo 12, comma 1* (dichiarazione di pubblica utilità – ndr), *il proprietario dell'area, nel formulare le proprie osservazioni, può chiedere che l'espropriazione riguardi anche le frazioni residue dei suoi beni che non siano state prese in considerazione, qualora per esse risulti una disagevole utilizzazione ovvero siano necessari considerevoli lavori per disporne un'agevole utilizzazione*".

Naturalmente è chiaro allo scrivente Comitato che nella predisposizione del progetto l'ente espropriante non è a conoscenza della situazione specifica di ciascun espropriato ma l'esigenza prospettata di un accordo preliminare è un ulteriore elemento che rafforza la richiesta del Comitato e cioè quella di una programmazione anticipata di quelli che saranno gli effetti sui singoli soggetti espropriandi ed un accordo che consenta all'ente espropriante di predisporre un progetto definitivo nel quale le problematiche prospettate possono essere già risolte.

*** *** ***

4.3) Un ulteriore elemento di preoccupazione, non frequente ma comunque significativo, riguarda la previsione di abbattimenti parziali degli immobili.

E' chiaro che in simili ipotesi l'indennità deve riguardare l'intera proprietà.

*** *** ***

4.4) Molti espropriandi hanno fatto presente che sarà importante valutare anche la qualità degli immobili da demolire in quanto diversi soggetti espropriandi hanno eseguito delle recenti ristrutturazioni dei propri immobili, installando anche quei sistemi tecnologici che aumentano la classe energetica del proprio immobile.

Nella relazione generale, il capitolo espropri prevede la possibilità di valutare gli indennizzi sulla base dei valori individuate dall'Osservatorio Immobiliare dell'Agenzia delle Entrate. La proposta può essere in linea di massima condivisibile fatta salva la possibilità di valutare le specifiche situazioni che possono discostarsi dai valori indicati dall'OMI.

*** *** ***

4.5) Alcuni espropriandi hanno evidenziato l'irragionevolezza, almeno apparente, di alcune previsioni progettuali.

Nella fase che precede l'approvazione del progetto definitivo si chiede di poter illustrare

tali situazioni per verificare la possibilità di limitare espropri ed occupazioni solo a ciò che è strettamente indispensabile per l'opera e di predisporre i cantieri affiancando al principio di economicità delle scelte progettuali quello della ragionevolezza e del minor impatto possibile per i soggetti interessati dall'opera a vario titolo.

*** *** ***

4.6) Molti soggetti espropriandi sono preoccupati per gli effetti dei cantieri e per i possibili danni e disagi che verranno provocati.

Ricordiamo che l'attività espropriativa si manifesta non solo con la privazione della proprietà del bene ma anche con la limitazione del suo godimento.

Pertanto, qualora gli effetti dei cantieri dovessero provocare danni e disagi, i primi dovranno essere indennizzati e per i secondi dovrà essere individuato un criterio di determinazione dell'indennizzo per la diminuzione del godimento dell'immobile e degli effetti negativi sulla qualità della vita.

Si tratta di situazioni che si sono presentate in tutte le tratte dell'alta velocità e ciascun ente espropriante ha trovato delle soluzioni che hanno consentito l'indennizzo della temporanea diminuzione del godimento del bene.

*** *** ***

4.7) Molti soggetti (espropriandi e non espropriandi) sono preoccupati per gli effetti che i cantieri ed i lavori di realizzazione dell'opera potranno avere sugli immobili non direttamente interessati dalla demolizione. La preoccupazione riguarda soprattutto la stabilità del proprio immobile e le immissioni prodotte. Si ritiene necessario, pertanto, che il progetto definitivo individui una fascia il più estesa possibile, prevedendo per gli immobili che vi si trovano all'interno, la realizzazione di un testimoniale di stato antecedente a qualsiasi lavorazione anche solo preparatoria.

*** *** ***

4.8) Molti soggetti espropriandi hanno segnalato che le loro abitazioni, pur trovandosi all'interno della fascia che riguarda la linea ferroviaria (di colore rosa ed indicata nella legenda quale "*area da espropriare per sede stabile FS e sue dipendenze*"), non hanno la medesima indicazione di "fabbricati in demolizione" che hanno altri immobili (indicati in giallo con strisce oblique ed indicata nella legenda come "*demolizioni fabbricati*").

In base alla relazione pubblicata per il Dibattito Pubblico i lavori di realizzazione più impattanti sono rappresentati dalla galleria artificiale (San Massimo - GA01) che raggiungerà una

profondità massima del p.f. variabile fra 9 m e 15 m circa rispetto al piano campagna esistente. E' evidente, a parere degli scriventi, che si tratta di una profondità assolutamente incompatibile con la permanenza di abitazioni al di sopra della galleria non solo per la sicurezza statica degli immobili ma anche per le invitabili immissioni che con altissima probabilità saranno intollerabili.

E' necessario, pertanto, chiarire qualsiasi equivoco e prevedere che tutte le abitazioni che si trovano all'interno del percorso della galleria e delle opere accessorie siano indicate come fabbricati oggetto di demolizione al fine di evitare qualsiasi discussione sul calcolo dell'indennizzo.

*** *** ***

4.9) Alcuni soggetti espropriandi hanno segnalato che le loro abitazioni, pur non trovandosi all'interno della fascia che riguarda a linea ferroviaria, possono essere compromesse dallo scavo della galleria artificiale.

Si chiede di indicare dei criteri il più possibile oggettivi, rispettando comunque il principio comunitario di massima precauzione, per individuare anche i fabbricati che pur non essendo direttamente interessati dallo scavo, possono vedere compromessa la loro stabilità strutturale e sismica.

A questo ultimo proposito si ricorda che modifiche come quelle che provocherà lo scavo della galleria, con le tipologie di lavorazione che talvolta diventano assai impattanti, unitamente alla modifica di classe sismica della Provincia di Verona imporranno un'attenta analisi strutturale e sismica sui fabbricati non direttamente interessati dalle lavorazioni, prevedendone l'incompatibilità, ed il conseguente indennizzo, nel caso in cui i risultati di tale analisi renda oggettiva o quantomeno probabile un'alterazione strutturale e sismica dell'edificio.

*** *** ***

4.10) Moltissimi soggetti, anche non espropriandi, hanno segnalato le loro preoccupazioni per le immissioni dovute alle lavorazioni per la realizzazione della linea ferroviaria ed alla successiva gestione.

Si chiede all'ente espropriante di predisporre un accurato ed oggettivo studio sugli impatti temporanei e definitivi, e di mettere in atto misure compensative e di mitigazione (barriere acustiche e/o altre soluzioni) per attenuare il disagio dei proprietari e/o possessori di tali fabbricati, al fine di ridurre al minimo possibile le interferenze, e laddove non sia possibile eliminarle del tutto, di prevedere un indennizzo per la diminuzione di valore della proprietà e per il peggioramento della qualità della vita, come del resto prevede l'art. 44 del D.P.R. n. 327/2001.

*** *** ***

4.11) Qualche soggetto espropriando segnala che il Piano particellare di Esproprio prevede la realizzazione di opere accessorie e/o temporanee alla linea ferroviaria. Si chiede, laddove possibile, di spostare tali opere accessorie, in zone che appaiono libere da immobili abitati.

*** *** ***

4.12) Infine qualche soggetto espropriando segnala che i lavori di realizzazione dell'opera ferroviaria potrebbe compromettere i sottoservizi delle abitazioni. E' evidente che tutto ciò che verrà compromesso dai lavori dovrà essere ripristinato a spese dell'ente espropriante.

*** *** ***

5) Ulteriori considerazioni del Comitato TAC C1 Verona.

5.1) Come risulta dalla "*Relazione Illustrativa Generale*" del Lotto 4 - ingresso a Verona da nord "*Le aree maggiormente urbanizzate dei quartieri S. Massimo, Croce Bianca e Chievo sono state oggetto di un approfondito studio acustico che ha portato alla mitigazione dal rumore grazie all'inserimento di un tratto delle due linee in galleria artificiale, della lunghezza di circa 1950.* ***L'interramento delle due linee permette inoltre la restituzione di porzioni di territorio alla città offrendo la possibilità di una ricucitura territoriale delle aree ora attraversate dalla linea esistente***".

Si è detto precedentemente che sempre dalla "*Relazione Illustrativa Generale*" (capitolo 11.1) risulta: "***11.1 Galleria S. Massimo (GA01).*** *La Galleria artificiale San Massimo (GA01) rappresenta l'opera interrata più importante e lunga dell'intervento. Si sviluppa nel tratto iniziale sud per circa 1833 m, dalla pk 0+588 alla pk 2+421. La GA01 è realizzata in una zona del tracciato di progetto interferente con i binari esistenti, e sarà quindi realizzata per fasi. In particolare, nella macrofase I si prevede l'esecuzione della sola canna est, in cui viene realizzato il doppio binario della linea EST. La galleria in tutta la sua estensione è realizzata in luogo molto antropizzato e raggiunge una profondità massima del p.f. variabile fra 9 m e 15 m circa rispetto al piano campagna esistente*".

Secondo quanto risulta allo scrivente Comitato le gallerie artificiali si effettuano quando la scarsa copertura consente di aprire una trincea, costruirne la struttura e poi effettuare la ricopertura. La costruzione della galleria artificiale determinerà l'abbattimento di tutto ciò che si trova nell'area di scavo ma di questo si è già detto precedentemente.

Quello che in questo punto specifico vuole rilevare il Comitato TAC C1 Verona è che la minima profondità progettuale della galleria determinerà quasi sicuramente la possibilità che il treno ad alta velocità determini propagazioni di rumori, di vibrazioni, di onde elettromagnetiche e di qualsiasi altro tipo di immissioni sul terreno e sugli immobili di superficie.

Questo fenomeno propagatorio, ed ancor prima la movimentazione del terreno di scavo,

e l'eventuale rinforzo del terreno laterale alla galleria, mediante infissione di palancole o di pali trivellati, porrà serie problematiche alla stabilità ed alle caratteristiche sismiche degli edifici circostanti anche se non interessati dall'esproprio diretto. L'insieme dei fenomeni descritti potrebbe provocare immissioni intollerabili durante l'esercizio della tratta ed ancor prima durante i lavori anche a causa del fenomeno di subsidenza del terreno.

Il Comitato TAC C1 Verona non dubita che l'interramento delle due linee permette la restituzione di porzioni di territorio alla città offrendo la possibilità di una ricucitura territoriale delle aree ora attraversate dalla linea esistente. Tuttavia è preoccupato per ciò che potrà succedere ai residenti non interessati dall'esproprio o interessati solo in modo parziale.

Pertanto, il Comitato invita l'ente espropriante ad adottare le migliori tecnologie disponibili non solo durante l'esecuzione dello scavo della galleria artificiale ma anche nella realizzazione della linea. In particolare chiede ad R.F.I. di prevedere nel progetto definitivo ed esecutivo di realizzare le rotaie utilizzando le migliori tecnologie che consentono, sin dallo scorrimento del treno sulle rotaie, il massimo della riduzione di vibrazioni e rumori che propagandosi nel sottile strato di copertura potrebbero determinare i suddetti fenomeni di subsidenza del terreno con le possibili conseguenze di alterazione dell'equilibrio statico e sismico degli immobili e comunque immettere nelle abitazioni vibrazioni e rumori intollerabili.

*** *** ***

5.2) Dalla "*Relazione Illustrativa Generale*" si evince che le opere di mitigazione acustica (capitolo 15.2) si riducono alla messa in opera di barriere antirumore. Si ritiene che questo non sia sufficiente soprattutto laddove il treno scorre in galleria.

Anche gli interventi sugli edifici (capitolo 15.2.1) dovranno garantire un efficace abbattimento dei rumori al di sotto del limite della normale tollerabilità e soprattutto livelli acustici all'interno degli ambienti abitativi entro specifici valori di tollerabilità.

Diversamente la permanenza di un disturbo ulteriore rispetto alla situazione attuale dovrà essere indennizzata.

*** *** ***

5.3) Dalla "*Relazione Illustrativa Generale*" si evince che sono state fatte delle indagini vibrazionali (capitolo 15.3). Tuttavia non si comprende in affiancamento alle indagini, che si riferiscono solo convogli ferroviari di categoria eurostar, regionale, merci ed intercity, utilizzate sia per la caratterizzazione dell'emissione vibrazionale della sorgente ferroviaria sia per la determinazione della propagazione delle onde vibrazionali nel terreno e quindi le modalità di

attenuazione degli effetti di disturbo, siano in previsione specifici interventi anche sulla realizzazione delle rotaie tenendo conto che l'impatto della categoria eurostar, regionale, merci ed intercity è diverso da quello dell'alta velocità e che l'indagine sembra essere riferita solo a passaggio in superficie del treno e non alle immissioni che possono astrattamente derivare dal passaggio del treno all'interno della galleria artificiale.

*** *** ***

5.4) Leggendo la "*Relazione Illustrativa Generale*" si evince che nell'ambito dell'intero tracciato verranno modificate alcune strade esistenti con modifiche del loro tracciato (a titolo meramente esemplificativo ci si riferisce a Via della Spianà e Via Sogare – capitolo 11.4.2, a Via Casarini – capitolo 11.4.4, all'interferenza di Via Brigata Sassari ed alla nuova connessione con Via del Fortino e Via Casarini – capitolo 11.4.5 I, all'interferenza Via del Fortino che determinerà lo spostamento del tratto Nord di Via del Fortino per adeguare l'intersezione a raso su Corso Milano, alla nuova configurazione della linea ferroviaria in galleria con la fermata urbana San Massimo – capitolo 11.4.6 (NV04).

L'adeguamento stradale interferirà con diverse abitazioni e quindi si chiede di considerare anche tali abitazioni tra quelle che riceveranno danni diretti e/o indiretti e alle quali, pertanto, spetterà l'indennizzo.

*** *** ***

5.5) Infine particolare preoccupazione desta il progetto ambientale della cantierizzazione (capitolo 16). Il Comitato TAC C1 Verona esprime la sua forte preoccupazione per gli effetti della cantierizzazione e dei lavori sulla popolazione che si troverà nell'immediata vicinanza dei cantieri e che subirà tutte le ripercussioni per la commistione tra viabilità ordinaria e viabilità di cantiere e per le immissioni di rumori, vibrazioni e polveri.

Sotto il profilo della commistione tra viabilità ordinaria e viabilità di cantiere si osserva che dalla stessa "*Relazione Illustrativa Generale*" (capitolo 14) si evince che "*Tale viabilità è costituita da piste di cantiere, realizzate specificatamente per l'accesso o la circolazione nelle aree di lavoro* ***e dalla rete stradale esistente. Si prevede di utilizzare la rete stradale esistente per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione ed il trasporto dei materiali scavati, diretti ai centri di smaltimento".***

Pertanto sulla rete stradale esistente, sulla quale passano ordinariamente migliaia di vetture al giorno, passerà anche l'intero sistema di approvvigionamento dei materiali da costruzione ed il trasporto dei materiali scavati. Si tratta di una situazione che non si limiterà a produrre

inquinamento e disturbi di vario genere ma che rappresenterà una fonte di gravissimo pericolo per la circolazione dei soggetti che utilizzano le strade per svolgere la loro routine quotidiana. Si rammenta che in una situazione analoga (tratta Brescia – Verona – Comune di Peschiera del Garda) la commistione tra mezzi di cantiere e circolazione ordinaria ha provocato incidenti gravissimi.

Si chiede ad R.F.I. di porre rimedio a tale previsione predisponendo un progetto definitivo che riduca al minimo indispensabile l'utilizzo della viabilità ordinaria per i lavori e gli approvvigionamenti di cantiere.

Sotto il profilo delle immissioni di rumori, vibrazioni e polveri, si osserva che la stessa "*Relazione Illustrativa Generale*" (capitolo 16.3) contiene una tabella che si riporta per la sua significatività:

			Risorse naturali				Emissione e produzione					Risorse antropiche e paesaggio		
LIVELLI SIGNIFICATIVITÀ EFFETTI	Pianificazione e tutela ambientale	Popolazione e salute umana	Suolo	Acque superficiali e sotterranee	Biodiversità	Materie prime	Clima acustico	Vibrazioni	Aria e clima	Rifiuti e materiali di risulta	Scarichi idrici e sostanze nocive	Patrimonio culturale e beni materiali	Territorio e Patrimonio agroalimentare	Paesaggio
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
A														
B	•	•									•	•	•	•
C			•			•				•				
D				•	•		•	•	•					
E														

Legenda	
A	Effetto assente, stima attribuita sia nei casi in cui si ritiene che gli effetti individuati in via teorica non possano determinarsi, quanto anche laddove è possibile considerare che le scelte progettuali operate siano riuscite ad evitare e/o prevenire il loro determinarsi
B	Effetto trascurabile, stima espressa in tutti quei casi in cui l'effetto potrà avere una rilevanza non significativa, senza il ricorso ad interventi di mitigazione
C	Effetto mitigato, giudizio assegnato a quelle situazioni nelle quali si ritiene che gli interventi di mitigazione riescano a ridurne la rilevanza. Il giudizio tiene quindi conto dell'efficacia delle misure e degli interventi di mitigazione previsti, stimando con ciò che l'effetto residuo e, quindi, l'effetto nella sua globalità possa essere considerato trascurabile
D	Effetto oggetto di monitoraggio, stima espressa in quelle particolari circostanze laddove si è ritenuto che le risultanze derivanti dalle analisi condotte dovessero in ogni caso essere suffragate mediante il riscontro derivante dalle attività di monitoraggio
E	Effetto residuo, stima attribuita in tutti quei casi in cui, pur a fronte delle misure ed interventi per evitare, prevenire e mitigare gli effetti, la loro rilevanza sia sempre significativa

Tabella 16 - Livelli significativi effetti

Per quanto riguarda il clima acustico, le vibrazioni e l'aria ed il clima (immissioni di polveri)

il livello di significatività degli effetti è rappresentato nella misura quasi massima.

E' evidente, dunque, che le preoccupazioni del Comitato TAC C1 – Verona sono confermate dallo stesso ente espropriante.

E' indispensabile, dunque, da una parte che le situazioni incompatibili con il cantiere e con l'esercizio della linea ferroviaria, vengano esaminate in modo approfondito ed oggettivo con ampio anticipo ponendo i soggetti che subiranno gli effetti nelle condizioni di programmare la loro vita altrove, e dall'altra, che coloro la cui situazione non sarà incompatibile, vengano comunque tutelati adeguatamente per consentire loro di condurre una vita dignitosa in un ambiente vivibile.

E' assolutamente indispensabile che tutte queste situazioni vengano previste e risolte già con il progetto definitivo in quanto l'esperienza ha portato a verificare che, nella realtà, l'inserimento nel progetto definitivo di prescrizioni non ha l'efficacia voluta e molto spesso la risoluzione di tali problematiche vengono rinviate all'esecuzione dei lavori ma a quel punto la ditta appaltatrice ha come unico riferimento i tempi di consegna dell'opera e l'utilità economica dell'appalto mentre anche le istituzioni create per il controllo della corretta esecuzione del progetto (ad esempio gli Osservatori Ambientali delle infrastrutture ferroviarie) hanno, a parere dello scrivente Comitato, scarsa incisività sulla concreta realizzazione del progetto.

*** *** ***

In definitiva e con riserva di depositare ulteriori osservazioni sul progetto in tutte le fasi che precedono l'approvazione del progetto definitivo, il Comitato TAC C1 Verona, per conto dei suoi iscritti, invia le seguenti osservazioni con le quali chiede l'accoglimento dele seguenti

CONCLUSIONI

Ai sensi dell'art. 40, comma 6 del D. Lgs. n. 36/2023 si chiede a R.F.I. che nell'elaborazione del successivo livello di progettazione e prima di approvare il progetto definitivo contenente la dichiarazione di pubblica utilità, anche mediante incontri con i rappresentanti del Comitato TAC C1 Verona, venga sottoscritto un protocollo di intesa con tutti i soggetti interessati dalla realizzazione della linea ferroviaria, e in particolare con quelli interessati dalla demolizione delle abitazioni e/o dalla loro incompatibilità con i lavori e con il successivo esercizio della linea ferroviaria e/o che subiscono danni ai sensi dell'art. 44 del D.P.R. n. 327/2001, che determini criteri certi ed oggettivi di valutazione dell'indennizzo spettante e che consenta a coloro che devono abbandonare la loro abitazione di predeterminare con anticipo le proprie decisioni, consentendo altresì ad R.F.I. e/o all'ente espropriante di poter disporre degli immobili in tempi utili a rispettare

il cronoprogramma da approvare con il progetto definitivo evitando ogni tipo di contenzioso che potrebbe ritardare l'inizio dei lavori.

Le presenti osservazioni, con il mandato in calce, verranno inviate dall'avv. Fausto Scappini all'indirizzo mail **info@dpingressoveronanord.it** indicato da R.F.I. nell'indizione del dibattito pubblico.

Verona 4 agosto 2025

Davide Prando

Avv. Fausto Scappini

PROCURA ALLE LITI

Il sottoscritto **DAVIDE PRANDO**, C.F. PENDVD74D16L781G, nato a Verona residente in via Brigata Regina 34, 37139 Verona in rappresentanza del **COMITATO TAC C1 – VERONA** con sede in Verona, via Brigata Regina 34, 37139 Verona delega a rappresentarlo e difenderlo, nel presente procedimento di approvazione del progetto definitivo avente ad oggetto il lotto 4 della linea ferroviaria denominata *"ingresso a Verona da nord" intervento di quadruplicamento della linea Fortezza-Verona"* l'avv. Renzo Fausto Scappini (cod. fisc.: SCPRZF53R20E349V; PEC: avvrenzofaustoscappini@puntopec.it) con studio in (37122) Verona, Vicolo Ghiaia n. 7 (fax n. 045-590299), presso il quale elegge domicilio. Allo stesso è conferita ogni facoltà di legge inerente alla procura alle liti, ivi compresa la fase stragiudiziale e quella giudiziale, tra cui la facoltà di sottoscrivere gli atti, depositare osservazioni, ricorrere, appellare, chiamare terzi in causa, transigere e conciliare giudizialmente, rinunciare agli atti e accettare rinunce, deferire e riferire giuramenti decisori, incassare somme e rilasciare quietanze, farsi sostituire da altri avvocati e procuratori ai quali vengono concesse le medesime facoltà. Dichiaro di essere stato informato, ai sensi dell'art. 4, co. 3, d.lgs. n. 28/2010, della possibilità di ricorrere al procedimento di mediazione ivi previsto e dei benefici fiscali di cui agli artt. 17 e 20 del medesimo decreto, nonché dei casi in cui l'esperimento del procedimento di mediazione è condizione di procedibilità della domanda giudiziale. Dichiaro, inoltre, di essere stato informato, ai sensi dell'art. 2, co. 7, d.l. n. 132/2014, conv. in l. n. 162/2014, della possibilità di ricorrere alla convenzione di negoziazione assistita da uno o più avvocati, disciplinata dagli artt. 2 e ss. del suddetto decreto legge. La presente è sottoscritta anche ai sensi e per gli effetti di quanto disposto in ordine al trattamento dei dati personali, l'autorizzazione al trattamento dei quali deve intendersi limitata a quanto necessario per lo svolgimento del mandato difensivo, dando atto anche di aver preso piena visione dell'informativa di cui all'art. 13, d.lgs. 30 giugno 2003, n. 196 e di cui all'art. 13 del Regolamento europeo (UE) 2016/679. Ratifico sin d'ora il suo operato.

Verona 4 agosto 2025

per il Comitato TAC C1 – Verona
Davide Prando

La sottoscrizione è autentica.
Avv. Fausto Scappini

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Comune di Pescantina

4 agosto 2025

Comune di Pescantina

(Provincia di Verona)

Area Tecnica – Ufficio lavori Pubblici

Pescantina, 04/08/2025

Spett.li
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Direzione Investimenti
info@dpingressoveronanord.it

Oggetto: Dibattito pubblico relativo al Progetto di fattibilità tecnico economica per il "Quadruplicamento linea ferroviaria Verona–Fortezza – Ingresso a Verona da Nord". OSSERVAZIONI Comune di Pescantina

Con la presente, con riferimento a quanto in oggetto, si trasmettono in allegato le osservazioni per quanto di competenza del Comune di Pescantina.

Distinti saluti

Il Responsabile dell'Area Tecnica
Ing. Bruno Fantinati

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi e con gli effetti di cui agli artt. 20 e 21 del d.lgs n. 82/2005; sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa

Allegato:
Osservazioni - Pescantina 2025-07-29.pdf

Comune di Pescantina - *Ufficio Lavori Pubblici*
Via Madonna, n. 49 - Pescantina (VR)
Tel. 045 6764237 – 257 - 221
llpp@comune.pescantina.vr.it;
PEC: pescantina.vr@cert.ip-veneto.net

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Aldo Vangi (Sindaco pro-tempore del comune di Pescantina - VR)

Recapito personale (telefono o mail)

segreteria@comune.pescantina.vr.it, Telefono 045 6764209
vangi.aldo@gmail.com,

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Pescantina

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Comune di Pescantina (VR)

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

In merito al progetto ferroviario in oggetto, si ritiene necessario formulare alcune osservazioni finalizzate a una maggiore compatibilità dell'intervento con il contesto paesaggistico, storico e viabilistico esistente.

Si propone innanzitutto la salvaguardia e conservazione della muratura in sasso presente lungo il tracciato della Strada Provinciale, elemento di pregio che testimonia le tecniche costruttive tradizionali del territorio e che contribuisce alla memoria storica del paesaggio.

Tali manufatti, laddove compatibili con la sicurezza e la funzionalità della infrastruttura, andrebbero preservati ed integrati nel progetto. In particolare si precisa che tale muratura è soggetta a prescrizione che ne vieta la demolizione o alterazione senza adeguato procedimento autorizzativo in quanto elemento paesaggistico culturale riconosciuto. La sua demolizione prevista nel progetto "NV09" contrasta quindi con le NTA e le direttive del PAT che ne prevedono interventi mirati, alla conservazione, valorizzazione e recupero.

Si segnala inoltre la necessità di tutelare integralmente il parco della villa storica oggetto di vincolo ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Qualsiasi intervento che comporti un'alterazione dell'assetto vegetazionale o visivo del parco del *brolo* risulterebbe in contrasto con i principi di tutela paesaggistica.

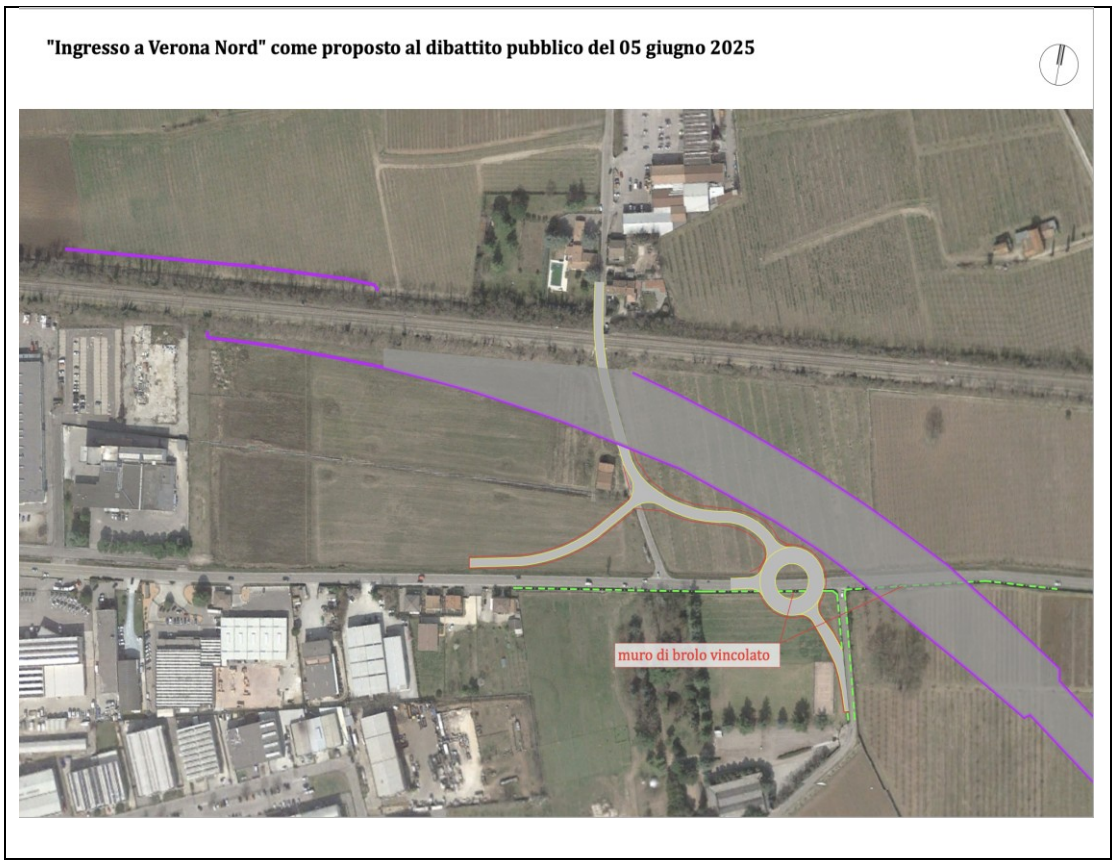
Si precisa inoltre che l'area privata della villa storica ospita un complesso scolastico con importanti ristrutturazioni già approvate e in fase avanzata di realizzazione.

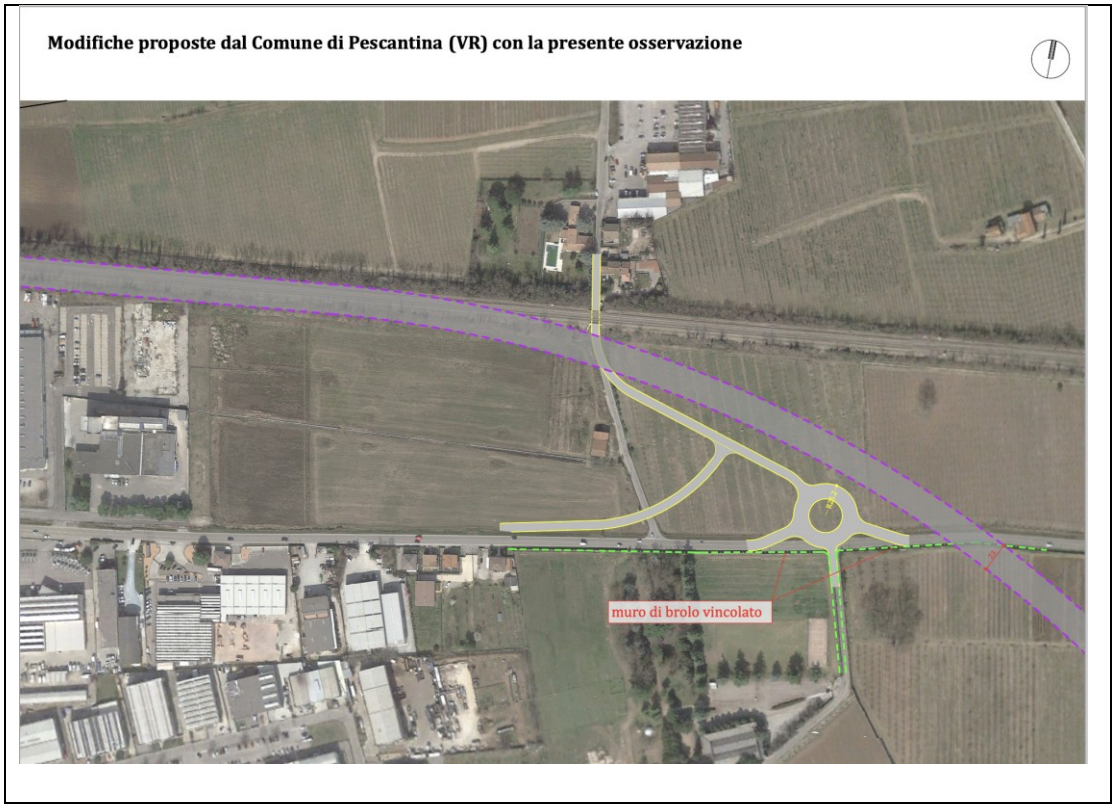
Si propone inoltre, come alternativa migliorativa, la traslazione verso nord-est della prevista rotatoria su viabilità provinciale, al fine di migliorare l'assetto viabilistico con particolare riferimento alla sicurezza e minimizzare l'impatto sul verde storico.

In sostituzione del tratto ferroviario progettato su terrapieno, si richiede la realizzazione di un sopravvia in cemento armato con disegno architettonico semplice ma integrato nel paesaggio, soluzione che consentirebbe una maggiore permeabilità fisica del territorio ed una riduzione dell'impatto ambientale, migliorando al contempo la sicurezza e la fluidità della rete stradale

sottostante. Tali modifiche da apportare al progetto rappresentano un equilibrio virtuoso tra le esigenze infrastrutturali ed il rispetto del contesto culturale, paesaggistico ed ambientale.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo





Data, 04/08/2025

Comune di Pescantina (VR)
il Sindaco

_____

Comune di Pescantina

(Provincia di Verona)

Area Tecnica – Ufficio lavori Pubblici

Pescantina, 04/08/2025

Spett.li
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Direzione Investimenti
info@dpingressoveronanord.it

Oggetto: Dibattito pubblico relativo al Progetto di fattibilità tecnico economica per il "Quadruplicamento linea ferroviaria Verona–Fortezza – Ingresso a Verona da Nord". INOLTRO OSSERVAZIONI TRASMESSE DA SOGGETTO PRIVATO (Rif. Lotti in Loc. Nassar)

Con la presente, con riferimento a quanto in oggetto, si inoltrano in allegato le osservazioni pervenute al Comune di Pescantina (al protocollo n. 21541 del 04/08/2025) dall'Avv. Luisa Rolandi, proprietaria del compendio immobiliare, situato in loc. Nassar nel Comune di Pescantina, contraddistinto catastalmente come di seguito indicato:

- Catasto fabbricati – Foglio [redacted], mappal[redacted]
- Catasto terreni – Foglio [redacted], mappali [redacted]

In allegato la documentazione trasmessa dall'Avv. Luisa Rolandi:
Lettera al Comune di Pescantina 01.08.2025
1-Certificato catastale Nassar
2-Relazione storico artistica
3-Posizionamento delle opere con distanze dalla proprietà Rolandi
4-n.7 fotografie

Distinti saluti

Il Responsabile dell'Area Tecnica
Ing. Bruno Fantinati

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi e con gli effetti di cui agli artt. 20 e 21 del d.lgs n. 82/2005; sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa

Comune di Pescantina - *Ufficio Lavori Pubblici*
Via Madonna, n. 49 - Pescantina (VR)
Tel. 045 6764237 – 257 - 221
llpp@comune.pescantina.vr.it;
PEC: pescantina.vr@cert.ip-veneto.net

STUDIO LEGALE SELLA
[redacted]

Avv. ANTONIO DOMENICO SELLA
Patrocinante in cassazione

Avv. LUISA ROLANDI

Verona, 1 agosto 2025

Spettabile
Comune di Pescantina
Via Madonna n. 49
37026 PESCANTINA (VR)
via pec:
pescantina.verona@cert.ip-veneto.net
e-mail
protocollo@comune.pescantina.vr.it

Egregio Signor
Ing. Bruno Fantinati
e-mail
bruno.fantinati@comune.pescantina.vr.it

Oggetto: Osservazioni relative alla prevista realizzazione di ponte/viadotto ferroviario nell'ambito dell'Alta Capacità Verona-Fortezza - Accesso Verona-Nord

La sottoscritta avv. Luisa Rolandi è proprietaria del compendio immobiliare in località Nassar del Comune di Pescantina (VR), contraddistinto catastalmente come segue:

- Comune di Pescantina - Catasto Fabbricati, foglio [redacted] mappali n. [redacted] (sub [redacted];
- Comune di Pescantina - Catasto Terreni, foglio [redacted] mappali [redacted] (doc.1 - Certificato catastale).

Si tratta di un complesso monumentale denominato "*Villa Mariani-Calabi-Negri*" che rappresenta un tipico esempio di residenza storica signorile di campagna, inserito in un contesto ambientale di valore assoluto e da conservare. Parte integrante del tipico borgo Nassar e affacciantesi direttamente nell'ansa del fiume Adige.

La relazione storico artistica del dr. Riccardo Battiferro Bertocchi che si allega (doc.2 - Relazione storico artistica), alla

Avv. ANTONIO DOMENICO SELLA
Patrocinante in cassazione

Avv. LUISA ROLANDI

quale si rimanda, ne descrive le peculiari valenze ambientali e paesaggistiche e ne colloca la realizzazione nel '500/'600.

L'area appena oltre il predetto complesso monumentale, secondo le progettualità che qui si considerano, è destinata alla elevazione del nuovo ponte/viadotto sul fiume Adige su cui scorrerà la nuova linea ferroviaria ad alta velocità proveniente dal Brennero.

Nell'area predetta è altresì prevista, con espropriazione temporanea, la zona a cantiere con il deposito materiali, attrezzature e mezzi e il conseguente incessante accesso e recesso di personale e lavoratori nonché di macchinari, anche di ingombranti dimensioni, ed a forte impatto per vibrazioni e rumorosità.

***

Il contesto, quindi ed anzitutto, deporrebbe per un ripensamento sulla scelta del percorso di accesso alla città di Verona utilizzando altre possibilità, come ad esempio, la vecchia linea esistente.

In ogni caso non potrà non essere considerato che l'intera zona risulta:

- Classificata e tutelata come "Sito di Interesse Comunitario (S.I.C.) e Zona di Protezione Speciale (Z.P.S.)" vincolata, ai sensi del D.Lgs.42/2004, per motivi paesaggistici e architettonici;
- Inserita in un contesto agricolo e fluviale (Ansa del fiume Adige) di elevatissimo pregio ambientale.

Di qui la necessità di valutare, come si è detto, la possibilità di una localizzazione alternativa del percorso e salva la necessità di acquisire (il che, allo stato, non risulta) ogni necessaria preventiva autorizzazione.

***

Da altro punto di vista circa l'eventuale realizzazione dell'opera, si osserva quanto in appresso.

Si sottopone all'attenzione la necessità di valutare l'impatto che le matrici acustica e vibrazionale avranno su occupanti ed immobili delle particelle riportate in tabella 1 in fase di cantiere ed esercizio.

STUDIO LEGALE SELLA
[redacted]

Avv. ANTONIO DOMENICO SELLA
Patrocinante in cassazione

Avv. LUISA ROLANDI

COMUNE	COORDINATE	FOGLIO	MAPPALE	CATEGORIA
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]		
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]		
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]		
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]		
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]		
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]		
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]		[redacted]
PESCANTINA (VR)	[redacted]	[redacted]		
SAN PIETRO IN CARIANO (VR) Sez. A	[redacted]	[redacted]		
SAN PIETRO IN CARIANO (VR) Sez. A	[redacted]	[redacted]		[redacted]

Tabella 1 - Inquadramento Catastale

Avv. ANTONIO DOMENICO SELLA
Patrocinante in cassazione

Avv. LUISA ROLANDI

Figura 1 - Ortofoto area di intervento

Si noti che, come rilevato dallo stralcio di elaborato che riporta il posizionamento dell'opera, sussiste una palese prossimità dell'asse ferroviario rispetto ai ricettori più esposti con conseguente inevitabile disturbo acustico e impatto vibrazionale non trascurabile. Da un punto di vista acustico si configura una evidente esposizione dei ricettori ricadenti, nel caso del rumore di esercizio, nella tipica fascia di pertinenza ferroviaria che, per infrastrutture di nuova realizzazione, fissa limiti di immissione come riportati in tabella 2.

FASCIA DI PERTINENZA IN RELAZIONE AL TIPO DI INFRASTRUTTURA		SCUOLE, OSPEDALI, CASE DI CURA E DI RIPOSO		ALTRI RICETTORI	
		Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)
Infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h	250	50	40	65	55
Infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h	Fascia A: 100 m	50	40	70	60
	Fascia B: 150 m			65	55

Avv. ANTONIO DOMENICO SELLA
Patrocinante in cassazione

Avv. LUISA ROLANDI

Infrastrutture esistenti	Fascia A: 100 m	50	40	70	60
	Fascia B: 150 m			65	55

Tabella 2 - Fasce di pertinenza delle ferrovie e relativi limiti (DPR 459/98, Allegato 1)

Relativamente alla fase di cantiere, sarà opportuno fare riferimento ai limiti assoluti di immissione ed emissioni previsti dal piano di zonizzazione acustica comunale del Comune di Pescantina che inquadra le particelle in classe 1 così come evidenziato in figura 2

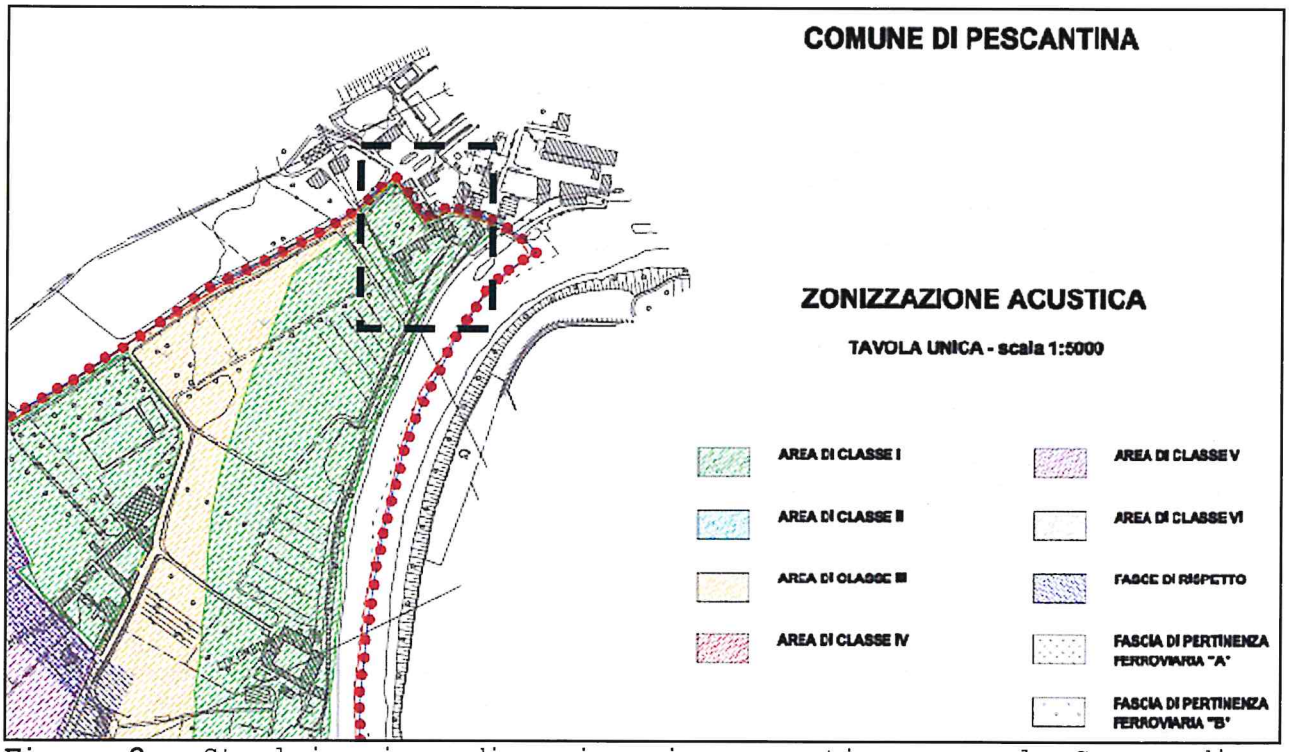


Figura 2 - Stralcio piano di zonizzazione acustica comunale Comune di Pescantina (VR)

Il comune di San Pietro in Cariano non dispone di una tavola grafica per i territori extraurbani. Si precisa, tuttavia, nella Relazione Tecnica che correda il Piano che nelle zone di confine con il comune di Pescantina si considera valida la Classe I per ragione di continuità territoriale. Evidenza di quanto espresso è data in figura 3.

Avv. ANTONIO DOMENICO SELLA
Patrocinante in cassazione

Avv. LUISA ROLANDI

Tabella II.6
Aree del Comune di Pescantina confinanti con il territorio di San Pietro in Cariano

Tipologia dell'area (est a ovest)	Classificazione acustica
1. Tratto di S.S. n. 12 (80 metri circa); area presso il confine con in Comune di Verona, tra la S.S. n. 12 ed il Fiume Adige; località Nassar; insediamenti residenziali al confine	I
2. Tratto di S.S. n. 12 (280 metri circa); nessun insediamento	III
3. Tratto di S.S. n. 12 (350 metri circa); alcuni insediamenti residenziali c/o la strada	I
4. Tratto di S.S. n. 12 (1150 metri circa); insediamenti a prevalente destinazione produttiva, con abitazioni isolate; fasce di transizione (larghezza 50 m circa) ai due estremi	V
5. Tratto di S.S. n. 12 (100 metri circa); alcuni insediamenti residenziali	III
6. Tratto di S.S. n. 12 (250 metri circa); fabbricati ad uso produttivo; alcuni altri edifici sparsi; fasce di transizione (larghezza 50 m circa) ai due estremi	V
7. Tratto di S.S. n. 12 (1000 metri circa); alcuni edifici sparsi; attraversamento torrente Progno di Fumane	III
8. Tratto di S.S. n. 12 (130 metri circa); due fabbricati ad uso produttivo; fascia di transizione interna (larghezza 50 m circa) che segue il confine	V (fascia di transizione)
9. Tratto di S.S. n. 12 (120 metri circa); nessun insediamento	III
10. Tratto di S.S. n. 12 (200 metri circa); area con attività produttive; fascia di transizione interna (larghezza 50 m circa) che segue il confine	V (fascia di transizione)
11. Aree a nord della S.S. n.12; attraversamento linea ferroviaria Verona – Brennero; attività produttive	V
12. Fascia di territorio di larghezza 50 metri circa; nessun insediamento	II
13. Aree a prevalente destinazione agricola ad est della località Filizzine; attraversamento Via Monga; alcuni edifici residenziali c/o la strada	III
14. Località Filizzine; insediamenti residenziali	
15. Aree a prevalente destinazione agricola tra la località Filizzine ed il confine con il Comune di Sant'Ambrogio di Valpolicella; attraversamento S.P. 1 (tangenziale); cave di sabbia; nessun insediamento	

Figura 3 - piano di zonizzazione acustica comunale Comune di San Pietro in Cariano (VR)

I limiti di immissione ed emissione relativi alla classe I sono riportati in tabella 3 e 4

Classi di destinazione d'uso del territorio		Diurno (06-22)	Notturno (22-06)
I	Aree particolarmente protette	45	35

Tabella 3 - Tabella B: valori limite di emissione - Leq in dB (A) (art.2 - D.P.C.M. 14/11/1997)

Classi di destinazione d'uso del territorio		Diurno (06-22)	Notturno (22-06)
I	Aree particolarmente protette	50	40

Tabella 4 - Tabella C: valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) (art. 3 - D.P.C.M. 14/11/1997)

Avv. ANTONIO DOMENICO SELLA
Patrocinante in cassazione

Avv. LUISA ROLANDI

Si specifica che, nel caso di rumore prodotto da attività di cantiere, sarà necessario verificare, qualora sussistano le specifiche condizioni di applicabilità, il rispetto dei valori limite differenziali di immissione, definiti all'art. 2, comma 3, lettera b), della legge 26 ottobre 1995, n. 447. Considerata la prossimità tra cantiere e ricettori coinvolti risulta assolutamente indispensabile un'attenta ed approfondita valutazione previsionale di impatto acustico che tenga in conto di fasi di cantiere ed esercizio in un'area tipicamente caratterizzata da un bassissimo livello di rumorosità residua. A tal proposito sarà fondamentale indicare all'interno degli elaborati specialistici dello studio di impatto un cronoprogramma dettagliato delle lavorazioni stimate in modo da permettere agli occupanti degli immobili di avere contezza della durata delle stesse. Si evidenzia che, in caso di riconoscimento di autorizzazioni in deroga ai limiti acustici da parte del Comune, dovrà essere garantito quanto riportato al Capo II, Art. 17 e 18 del Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose sia in termini di temporizzazione del cantiere che di limite acustico valutato in facciata. A tal proposito si evidenzia la necessità che il Piano di Monitoraggio Ambientale preveda misurazioni in continuo di lungo periodo o comunque effettuate in corrispondenza delle lavorazioni maggiormente impattanti previa idonea comunicazione agli occupanti dei ricettori maggiormente esposti. Relativamente alla fase di esercizio, si richiede che in relazione venga indicata l'effettiva portata del traffico ferroviario previsto sulla tratta (treni passeggeri e treni merci) con le relative velocità di percorrenza.
Relativamente alla componente vibrazionale destano estrema preoccupazione sia le immissioni di esercizio che quelle derivanti da attività di cantiere a causa della presenza di un edificio storico ovviamente non progettato in modo specifico per resistere ad emissioni vibrazionali derivanti da cantieri o ferrovie. Oltre alle necessarie valutazioni di disturbo alla persona, vanno effettuati, sia in fase preliminare che di esercizio/cantiere, studi vibrazionali mirati alla tutela strutturale dell'edificio il quale, considerata la sua storicità e data di edificazione (1500), rappresenta sicuramente il ricettore maggiormente impattato dalle propagazioni vibrazionali.
Si specifica che quanto espresso non è unicamente da intendersi collegato alla sicurezza degli occupanti, che resta comunque la principale delle tutele da garantire, ma anche alla conservazione del patrimonio storico, culturale e architettonico del territorio. Quanto sinteticamente riportato, sia relativamente alla componente acustica che vibrazionale, risulta utile a definire una serie di richieste che il Proponente dell'opera vorrà sicuramente accogliere al fine di tutelare secondo norma di legge occupanti e patrimonio storico/ immobiliare delle particelle coinvolte dall'intervento.

1. Studio di fattibilità per valutazione di massimo allontanamento di linea ferroviaria e cantiere da ricettori maggiormente impattati.

Avv. ANTONIO DOMENICO SELLA
Patrocinante in cassazione

Avv. LUISA ROLANDI

2. Redazione di valutazione previsionale di impatto acustico per attività di cantiere corredata da identificazione di misure di mitigazione del rumore prodotto di tipo architettonico e procedurale.
3. Condivisione dello studio ante operam con i soggetti coinvolti al fine di informare la popolazione degli impatti a cui sarà verosimilmente esposta durante le fasi di cantiere e di esercizio dell'opera.
4. Visita in situ di strutturisti e geologi indicati dal Proponente con coinvolgimento di professionisti indicati da Proprietà del Palazzo Storico e degli Enti di controllo per coordinamento sul tema vibrazionale.
5. Redazione di valutazione previsionale di impatto vibrazionale per attività di cantiere ed esercizio corredata da identificazione di misure di mitigazione della vibrazione prodotta di tipo architettonico e procedurale.
6. Condivisione dello studio ante operam con i soggetti coinvolti al fine di informare la popolazione degli impatti a cui sarà verosimilmente esposta durante le fasi di cantiere e di esercizio dell'opera. Condivisione di cronoprogramma delle lavorazioni e della stima del traffico ferroviario atteso.
7. Valutazione di impatto acustico e vibrazionale in fase di esercizio.
8. Redazione Piano di Monitoraggio Ambientale per componente acustica e vibrazionale in fase di cantiere ed esercizio, da realizzare presso le particelle indicate in tabella 1 in continuo o puntualmente in corrispondenza delle lavorazioni maggiormente gravose. Si chiede di fornire i risultati del piano di monitoraggio in modo da favorire un approccio collaborativo tra Proponente dell'opera e occupanti dei ricettori maggiormente esposti.

Si specifica che, a tutela di persone e patrimonio immobiliare, la valutazione sia previsionale che di accertamento vibrazionale dovrà essere orientata all'individuazione sia di eventuali dinamiche disturbanti che di potenziali danni architettonici e strutturali.

RIFERIMENTI NORMATIVI

- **D.P.C.M. 1° marzo 1991**, recante "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno";
- **Legge 26 ottobre 1995 n. 447**, recante "Legge Quadro sull'inquinamento acustico";
- **D.P.C.M. 14 novembre 1997**, recante "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore";
- **D.P.C.M. 5 dicembre 1997**, recante "Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici";
- **D.M. 16 marzo 1998**, recante "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico";
- **D.M. 29 novembre 2000**, recante "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici

di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore";

- **UNI 9614: 2017**, recante "Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo"
- **UNI 11048: 2003**, recante "Vibrazioni meccaniche ed urti - Metodo di misura delle vibrazioni negli edifici al fine della valutazione del disturbo"
- **UNI 9916: 2004**, recante "Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici"

***

Infine, ma non per importanza, sarà necessario ovviare all'inquinamento da polveri nonché necessario provvedere affinchè sia assicurata la conservazione dell'esistente impianto irriguo servito dalle Acque del Consorzio e proveniente dalla proprietà in via di occupazione temporanea. A completamento si allegano n.7 foto dei luoghi, la prima delle quali evidenziante la possibilità di posizionare l'area cantiere sul lato ovest dell'area di intervento e non sul lato est della medesima che, come detto, è a ridosso della proprietà dell'esponente (doc.4).

Si chiede espressamente di essere informati circa gli sviluppi.

Allegati:

1) Certificazione catastale;
2) Relazione storico artistica;
3) Posizionamento delle opere con distanze dalla proprietà Rolandi;
4) N.7 fotografie dello stato dei luoghi (la prima indicante la possibilità di posizionare l'area cantiere sul lato ovest dell'area di intervento).

Distinti saluti.

[redacted]

Direzione Provinciale di Verona
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Visura per soggetto

limitata ad un comune

Situazione degli atti informatizzati al 12/03/2019

Data: 12/03/2019 - Ora: 09.20.20 Segue

Visura n.: T30064 Pag: 1

Dati della richiesta	**ROLANDI LUISA**
Soggetto individuato	[redacted]

1. Unità Immobiliari site nel Comune di PESCANTINA(Codice G481) - Catasto dei Fabbricati

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO							ALTRE INFORMAZIONI	
	Sezione Urbana	Foglio	Particella	Sub	Zona Cens.	Micro Zona	Categoria	Classe	Consistenza	Superficie Catastale	Rendita	Indirizzo Dati derivanti da	Dati ulteriori
1		[redacted]											
2													
3													
4													
5													
6													

Visura per soggetto

limitata ad un comune

Situazione degli atti informatizzati al 12/03/2019

7		[redacted]
8		
9		
10		
11		

[redacted]

COMUNE DI PESCANTINA PROT. 0021541 DEL 04-08-2025

Visura per soggetto
limitata ad un comune
Situazione degli atti informatizzati al 12/03/2019

Intestazione degli immobili indicati al n. 1

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	[redacted]		
2			
DATI DERIVANTI DA			

2. Immobili siti nel Comune di PESCANTINA(Codice G481) - Catasto dei Terreni

N.	DATI IDENTIFICATIVI			DATI DI CLASSAMENTO					ALTRE INFORMAZIONI	
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualità Classe	Superficie(m²)	Deduz.	Reddito	Dati derivanti da	Dati ulteriori
	[redacted]									
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										

COMUNE DI PESCANTINA PROT. 0021541 DEL 04-08-2025

Visura per soggetto
limitata ad un comune
Situazione degli atti informatizzati al 12/03/2019

[redacted]

Intestazione degli immobili indicati al n. 2

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	[redacted]		
2			
DATI DERIVANTI DA			

3. Immobili siti nel Comune di PESCANTINA(Codice G481) - Catasto dei Terreni

N.	DATI IDENTIFICATIVI			DATI DI CLASSAMENTO						ALTRE INFORMAZIONI	
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualità Classe	Superficie(m²)	Deduz.	Reddito		Dati derivanti da	Dati ulteriori
						ha are ca		Dominicale	Agrario		
1	[redacted]										
2											

[redacted]

Visura per soggetto
limitata ad un comune
Situazione degli atti informatizzati al 12/03/2019

Intestazione degli immobili indicati al n. 3

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	[redacted]		
2			
DATI DERIVANTI DA			

[redacted]

Visura telematica

* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria

** Si intendono escluse le "superfici di balconi, terrazzi e aree scoperte pertinenziali e accessorie, comunicanti o non comunicanti" (cfr. Provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate 29 marzo 2013).

COMUNE DI PESCANTINA PROT. 0021541 DEL 04-08-2025

VILLA MARIANI – CALABI – NEGRI – NASSAR DI PESCANTINA (VR)

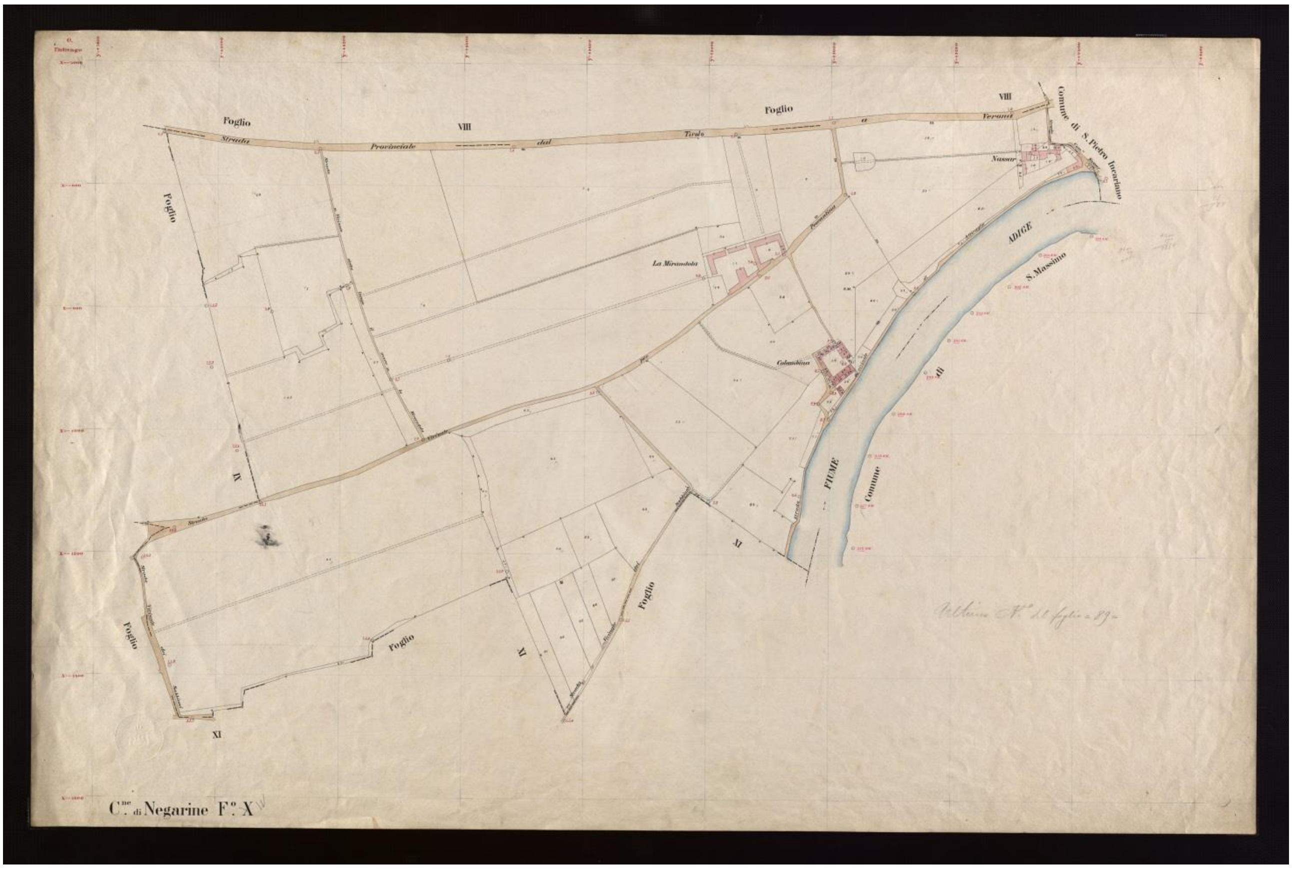
RELAZIONE STORICO - ARTISTICA

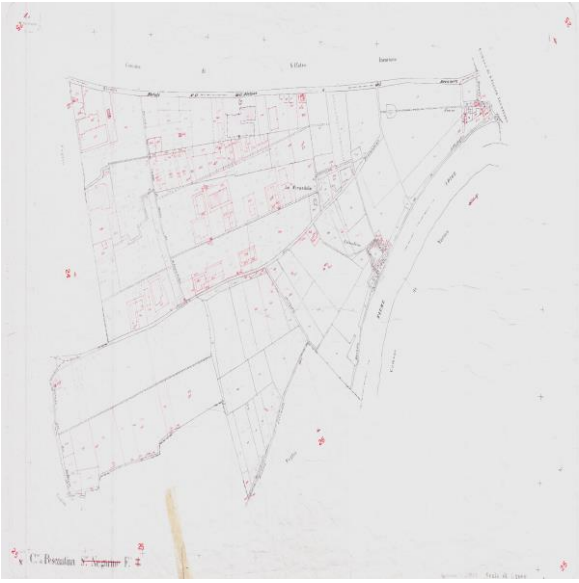
Il complesso monumentale denominato "Villa Mariani – Calabi – Negri", sito in località Nassar del Comune di Pescantina (VR) rappresenta un esempio di residenza storica signorile di campagna ad oggi perfettamente conservato. Gli edifici sono inseriti in un contesto ambientale di valore assoluto e da preservare, a partire dal viale di cipressi secolari che bordeggia a Nord l'accesso proveniente da via Nassar. Il pittoresco borgo di Nassar si affaccia sulla sponda sinistra di un'ansa del fiume Adige, costeggiata da un tratto ancora esistente della strada del Tiraglio, usata un tempo per trainare con cavalli o buoi le imbarcazioni che risalivano il fiume e vincere la corrente contraria. Altre significative testimonianze architettoniche della frazione sono il portico tardo gotico con colonna e capitello fogliato nella fine del XIV secolo appartenute allo scomparso ospedale di S. Concordia e il cinquecentesco palazzo Zorzi, oggi abbandonato, con resti di affreschi a finte colonne sul prospetto occidentale. A poca distanza si trova inoltre il mulino fluviale, con la caratteristica ruota, restaurato anni addietro nell'ambito della ristrutturazione per edilizia agevolata voluta dall'ATER di Verona.

Le origini della villa sono probabilmente cinque – seicentesche, come si evince dai resti di affreschi a finte colonne e balaustre su una delle facciate di un corpo di fabbrica. Alla metà del XIX secolo risale la riduzione di parte del prospetto verso il giardino, con intonaco trattato a bugnato liscio, intervento che avrebbe dovuto interessare tutta la facciata, ma poi rimasto incompiuto.

Mostriamo qui in sequenza le mappe catastali storiche nelle quali ritroviamo documentata la villa, a partire dal Catasto Napoleonico di inizio ‘800


6
Settimo
Ca Bruciata
Ca del Core
Verona
Miranda
Colombina
Nassare
navigabile
Sorte


Foglio VIII
Strada Provinciale dal Tirolo a Verona
Foglio VIII
Comune di S. Pietro Incariano
Nassar
La Mirandola
Colombina
ADIGE
S. Massimo
FIUME
Comune di
Foglio IX
Foglio XI
Foglio XI
Foglio XI
C.ne di Negarine F.o X

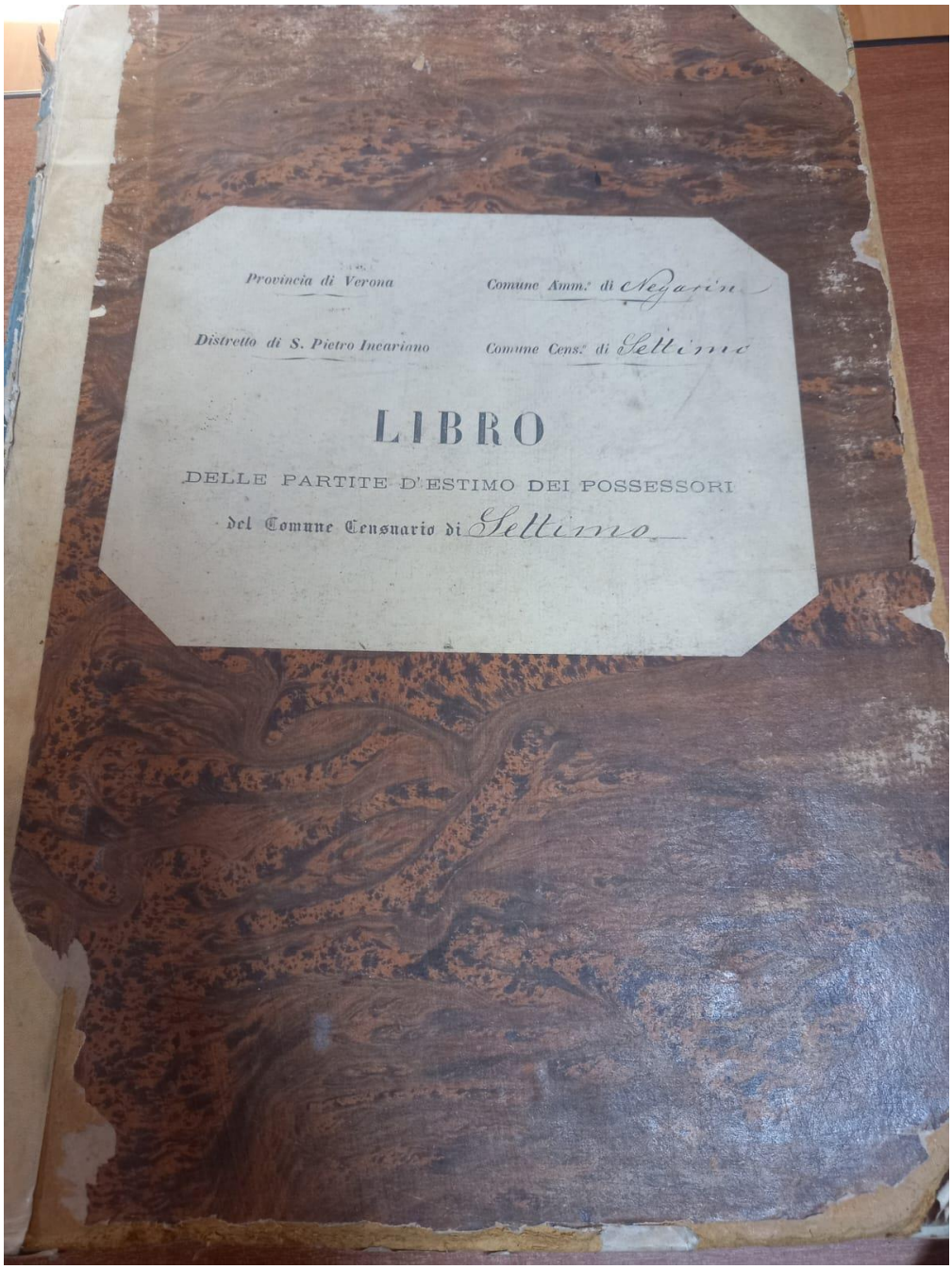


Nel Catasto Austriaco del 1848 la possessione del Nassar faceva parte del Comune di Settimo, contrassegnata al foglio 6, mappali 595 e 596, come casa di villeggiatura con annessa casa colonica.

Nel Catasto Italiano all'Impianto del 1907 la villa era iscritta nel comune censuario di Negarine, foglio 10, mappali 17, 18 e 19.

Attualmente il compendio è censito nel Nuovo Catasto Edilizio Urbano del Comune di Pescantina, foglio 25, mappali 17 e 853.

I passaggi di proprietà registrati nelle partite catastali austriache e italiane attestano che la possessione di Nassar apparteneva alla metà del XIX secolo ai fratelli di religione israelitica Abramo e Leone Mariani del fu Giuseppe, livellari alla chiesa di S. Rocco in Verona.



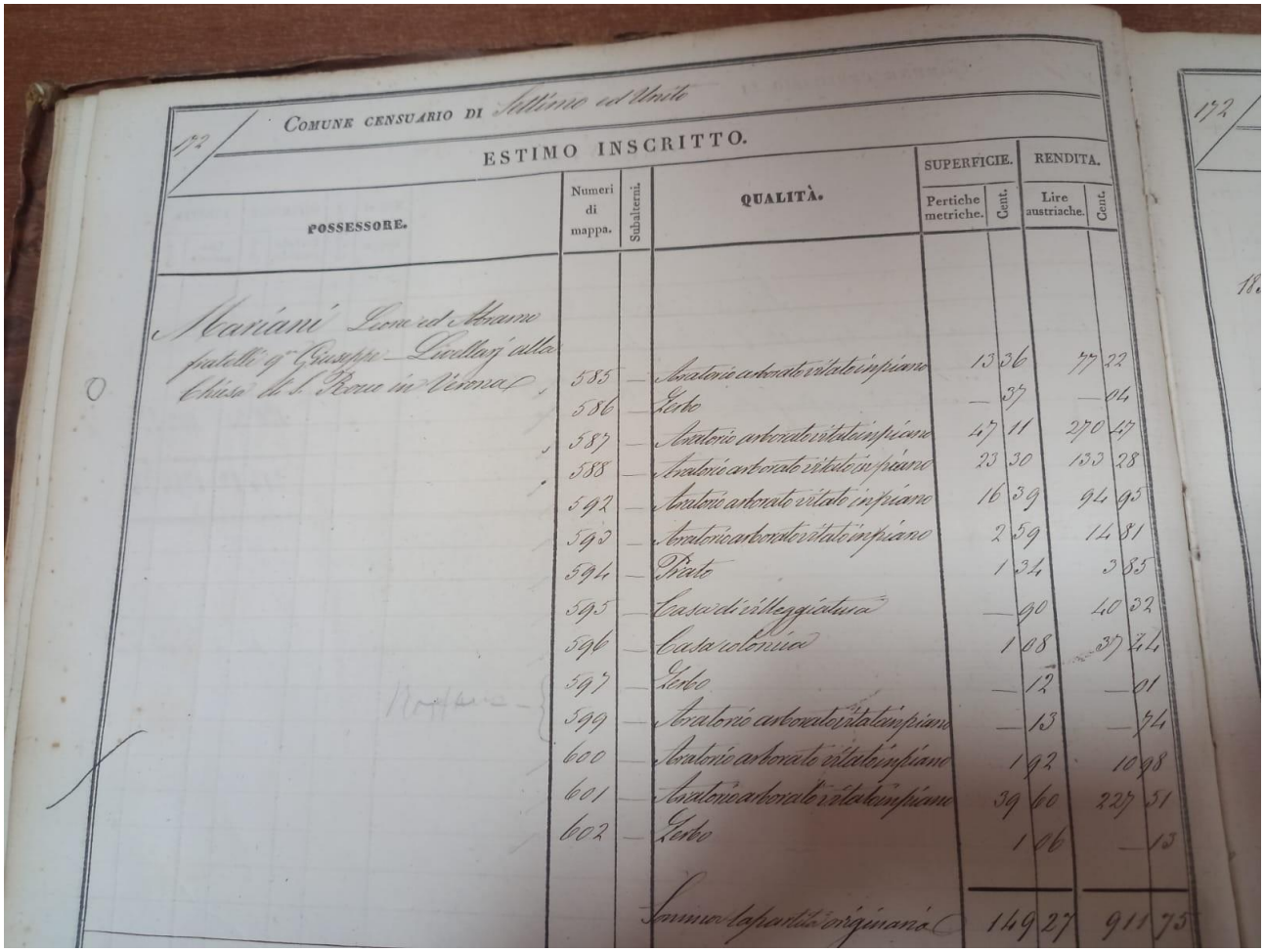
Provincia di Verona — *Comune Amm.e di* Negarin

Distretto di S. Pietro Incariano — *Comune Cens.e di* Settimo

LIBRO

DELLE PARTITE D'ESTIMO DEI POSSESSORI

del Comune Censuario di Settimo



172 COMUNE CENSUARIO DI Settimo ed Unito

ESTIMO INSCRITTO.

POSSESSORE.	Numeri di mappa.	Subalterni.	QUALITÀ.	SUPERFICIE. Pertiche metriche.	SUPERFICIE. Cent.	RENDITA. Lire austriache.	RENDITA. Cent.
Mariani Leone ed Abramo fratelli q. Giuseppe — Dottori alla Chiesa di S. Rocco in Verona	555	—	Aratorio arborato vitato in piano	13	36	77	22
	556	—	Erbo	—	33	—	04
	557	—	Aratorio arborato vitato in piano	47	11	270	47
	558	—	Aratorio arborato vitato in piano	23	30	133	28
	592	—	Aratorio arborato vitato in piano	16	39	94	95
	593	—	Aratorio arborato vitato in piano	2	59	14	81
	594	—	Prato	1	34	3	85
	595	—	Casa di villeggiatura	—	90	40	32
	596	—	Casa colonica	1	08	37	44
	597	—	Erbo	—	12	—	01
	599	—	Aratorio arborato vitato in piano	—	13	—	74
	600	—	Aratorio arborato vitato in piano	1	92	10	98
	601	—	Aratorio arborato vitato in piano	39	60	227	51
	602	—	Erbo	1	06	—	13
			Somma la partita originaria	149	27	911	75

Per via ereditaria la villa di Nassar passò nel giugno 1883 alla famiglia ebrea Calabi, nella persona di Scipione Calabi del fu Mandolino. Nel Registro Partite del Catasto Italiano di Settimo a suo nome risultava intestata nel 1890 una casa di villeggiatura di piani 2 e vani 10. Alla sua scomparsa successero i tre figli Emilio, Tullio e Attilio Calabi e la vedova di Scipione, Candida Castelfranco del fu Salomone divenne usufruttuaria in parte.

Con istrumento di compravendita dell'8 novembre 1923 del notaio Virginio Previtali di Verona, i Calabi alienarono la villa al signor Luigi Negri fu Corrado.

P. 493 Inf.

Negri Luigi fu Ferrato-Fausta

Comune di Negrine 185 Capitolo II		Settimo	66	Casa di Nilley giotura	2	10	Sez. Negrine Foglio IV	17		~~4.500~~ (1) ~~1000~~ = 8.820 (2)	

(a) della partita o della pagina.

L'immagine satellitare – catastale attuale qui sopra riprodotta ribadisce le notevoli valenze ambientali e paesaggistiche del complesso monumentale, con il doppio filare di cipressi secolari, il parco e il giardino affacciato sull'Adige. Iconemi a nostro parere assolutamente da preservare e tutelare da interventi infrastrutturali invasivi e incompatibili con le caratteristiche di storicità e di bellezza d'insieme di Villa Mariani – Calabi – Negri e dell'abitato di Nassar.

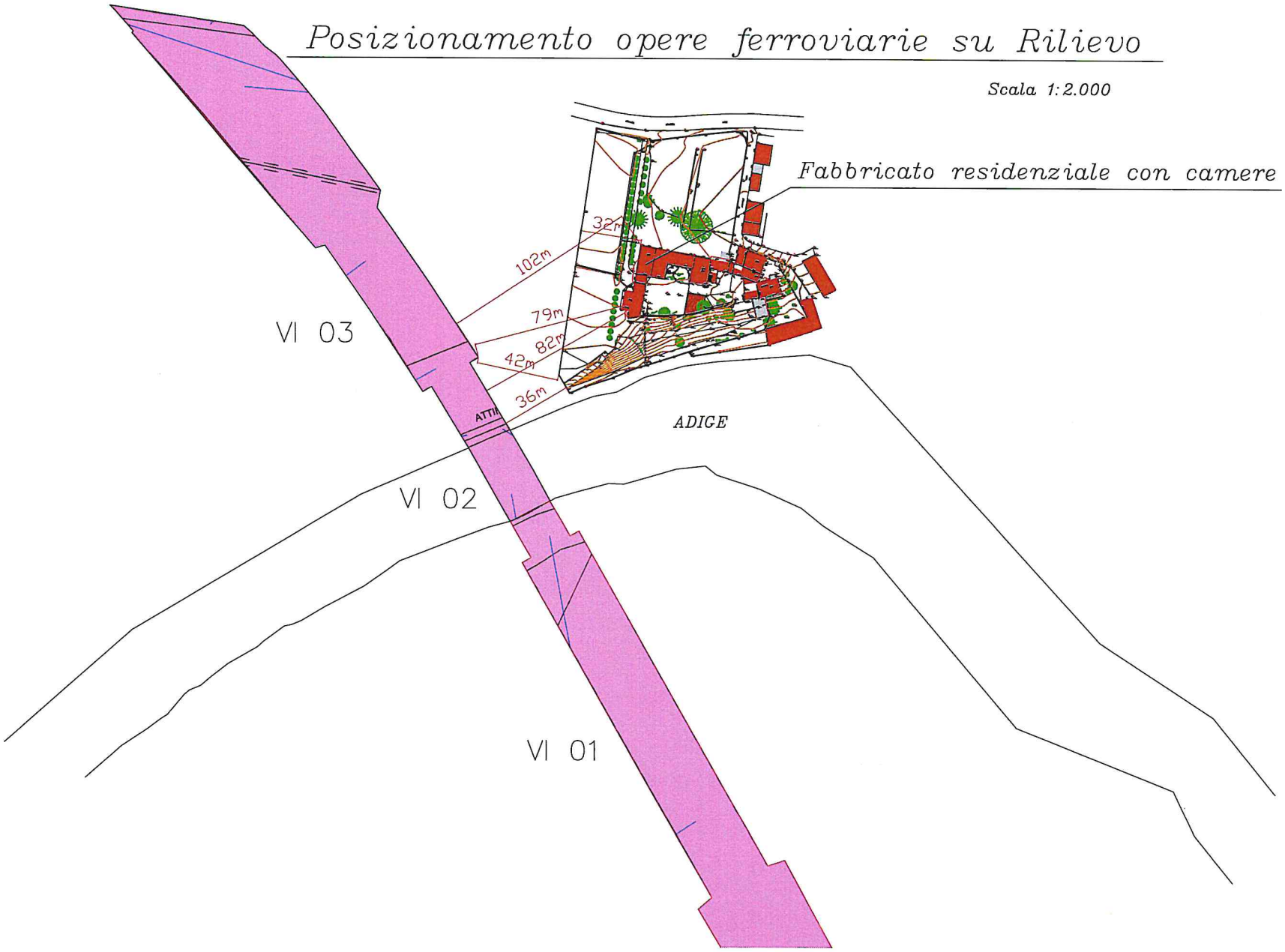
Riccardo Battiferro Bertocchi

[redacted]

DOTT. RICCARDO BATTIFERRO BERTOCCHI
STORICO DELL'ARTE
PERITO E CERTIFICATORE ISCRITTO ALL'ALBO NAZIONALE UNICO TELEMATICO DEI PERITI E CONSULENTI TECNICI
IDEATORE E TITOLARE DEL MARCHIO COMUNITARIO EUROPEO C.S.I.E. N° 19065410
[redacted]
STUDIO CONSULENZE BENI CULTURALI "PROGETTO MUSA ANTIQUA"
[redacted]

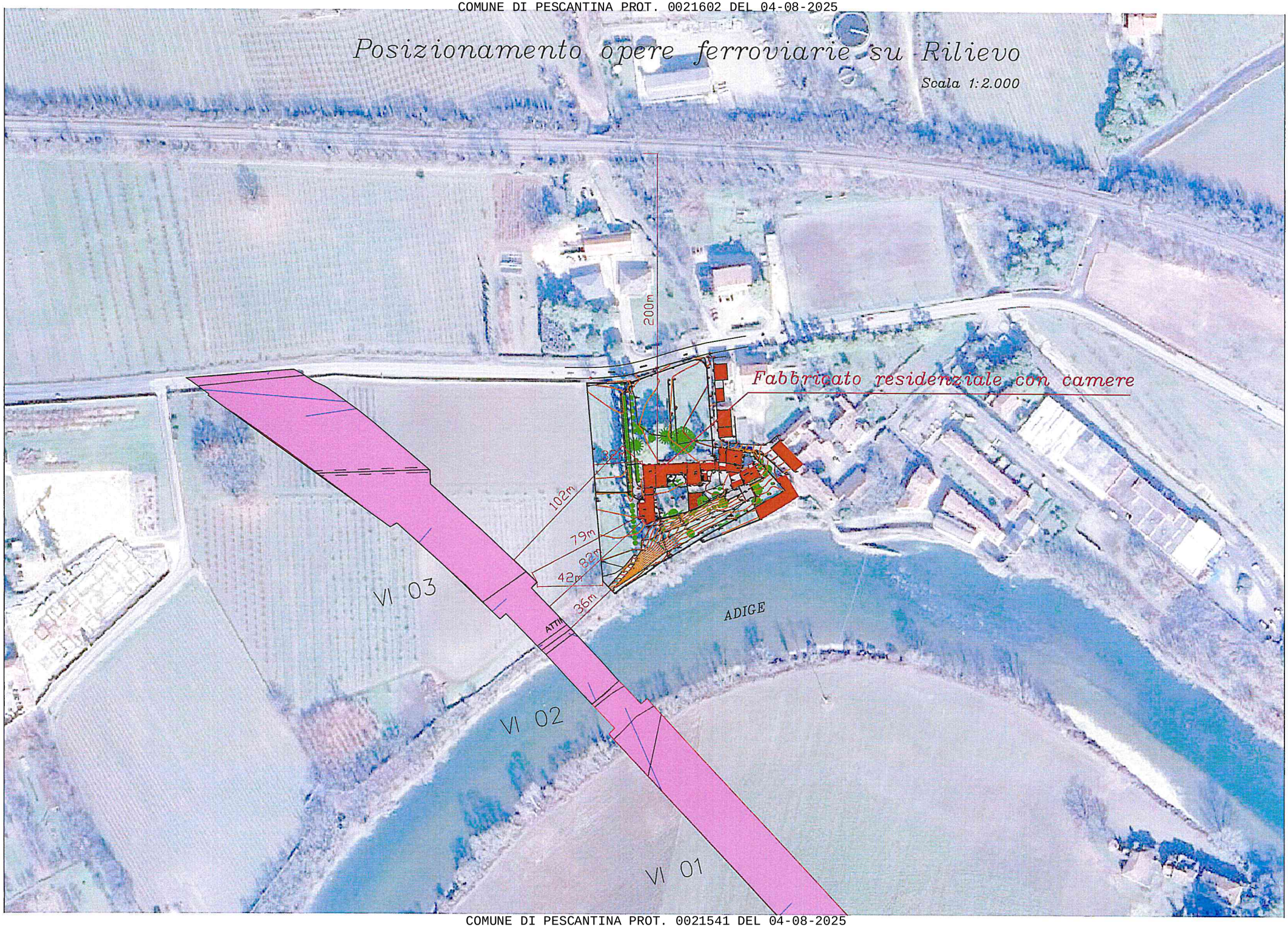
Posizionamento opere ferroviarie su Rilievo

Scala 1:2.000



Posizionamento opere ferroviarie su Rilievo

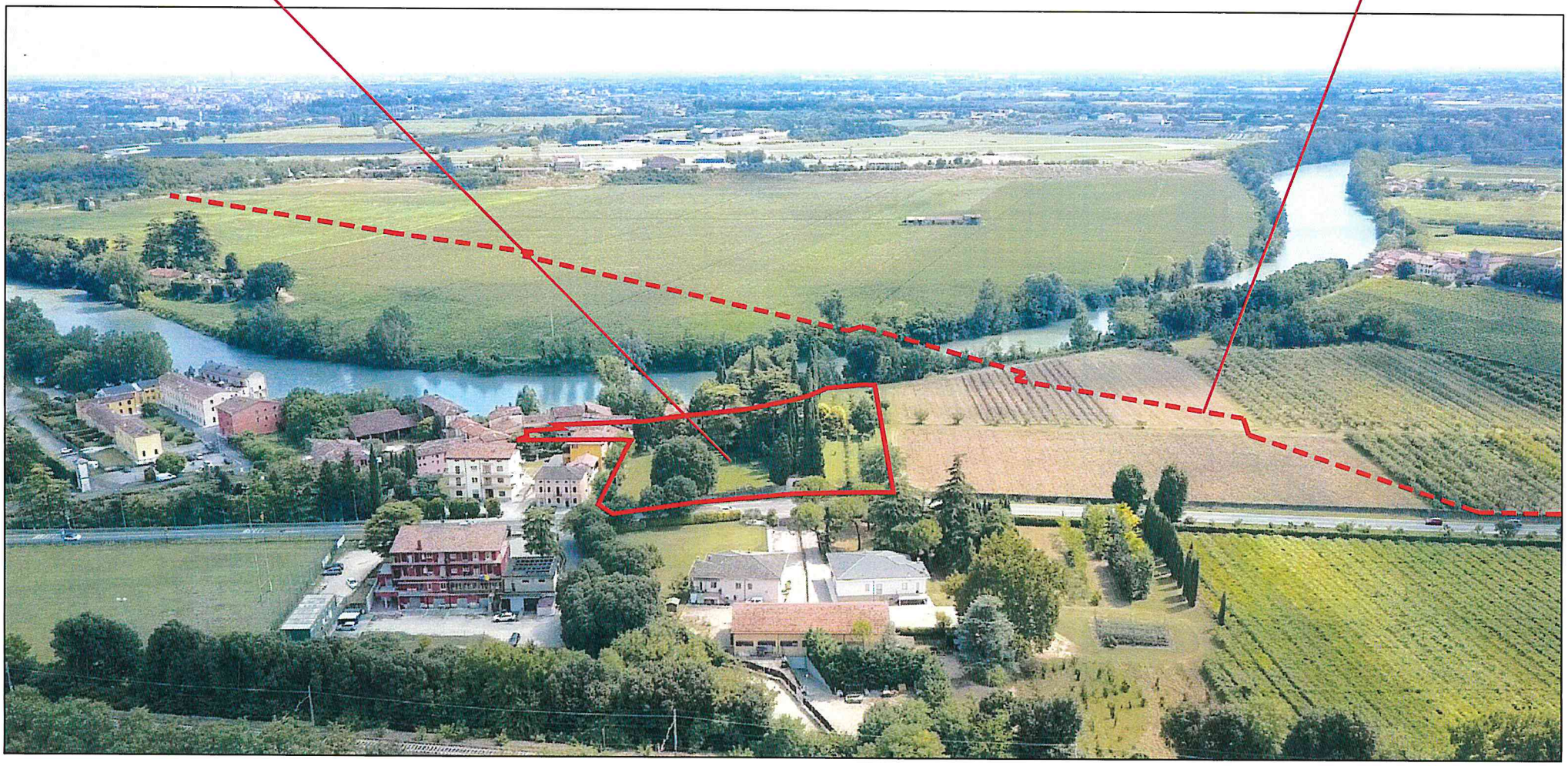
Scala 1:2.000



SCHEMA DI POSIZIONAMENTO DELLE NUOVE OPERE RISPETTO ALLA PROPRIETA'

PROPRIETA' ROLANDI

LIMITE NUOVE OPERE



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Associazione Pescantina Democratica

4 agosto 2025

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

LUIGI CADURA

Recapito personale (telefono o mail)

luigicadura@gmail.com – tel. 3357031200

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Sant'Ambrogio di Valpolicella (VR), frazione San Giorgio, Via Panoramica 13

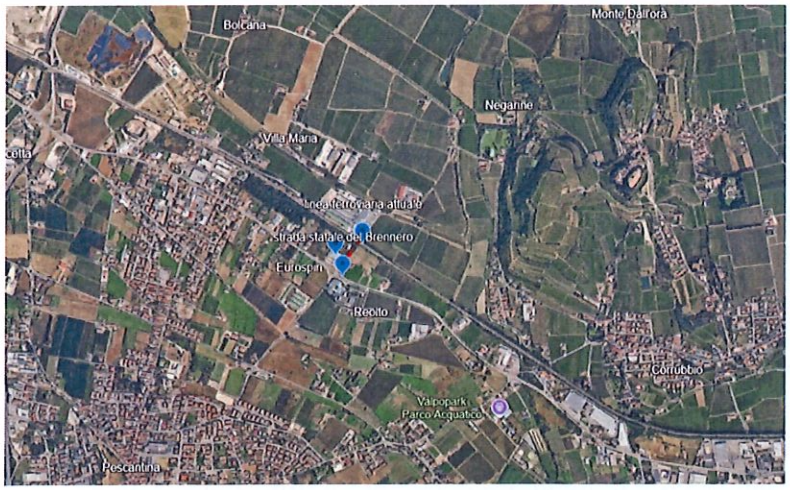
Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

ASSOCIAZIONE PESCANTINA DEMOCRATICA – PIAZZA EX MERCATO 1 – 37026 PESCANTINA

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Il tema riguarda due possibili opere compensative.
1 - Il Progetto prevede ponte per l'attraversamento del fiume Adige con il viadotto "Nassar" . Quel ponte si trova in adiacenza alla zona industriale di Settimo di Pescantina, attualmente per raggiungere la sponda opposta dell'Adige sono a disposizione il ponte "Unità d'Italia" della SS12 a Verona a circa 8 km a sud dalla predetta Zona Industriale o il ponte della SS12 a nord dell'abitato di Pescantina situato a circa 6 Km a nord dalla Zona Industriale; esiste infine un vecchio ponte che collega l'abitato di Settimo di Pescantina alla Frazione San Vito di Bussolengo, ma si tratta di un ponte a corsia unica, con senso unico alternato regolato da un semaforo, non transitabile da mezzi pesanti ed assolutamente inadeguato anche per il traffico leggero.
Un collegamento viario tra Via Turbina a Verona e Via Nazionale del Brennero (SP1) utilizzando il progettato ponte ferroviario sarebbe quindi di grande utilità.
Se non fosse possibile realizzare una struttura viaria tra via Turbina a Verona e Via Nazionale del Brennero (SP1) a Pescantina, in subordine chiediamo che il ponte venga progettato con una larghezza sufficiente ad ospitare una futura infrastruttura viaria a due corsie, per complessivi 7 metri.
2- Circa 300 metri a nord dell'area di interessata dal progetto c'era un passaggio a livello a raso chiuso diversi decenni fa. Sulla Via Nazionale del Brennero in adiacenza dell'ex passaggi a livello

a raso fu costruita una rotonda in quanto era previsto che il passaggio a livello a raso fosse sostituito da un sottopasso.
Si chiede se il sottopasso possa essere realizzato all'interno delle opere compensative, in quanto consentirebbe di collegare due insediamenti agroindustriali alla Via Nazionale del Brennero (SP1).
Queste due immagini evidenziano l'area di intervento e l'intervento richiesto:



Nel rappresentare le suddette richieste si precisa come le stesse oltre che essere condivise dagli associati di Pescantina Democratica trovano l'appoggio di gruppi informali quali "Sentiero Comune" e di numerosi cittadini di Pescantina.

Pescantina 04/08/2025

Per l'Associazione Pescantina Democratica
Luigi Cadura

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Comitato per la Metropolitana di Verona

4 agosto 2025

COMITATO PER LA METROPOLITANA DI VERONA

DIBATTITO PUBBLICO - OSSERVAZIONI AL PFTE RELATIVO AL QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA "VERONA FORTEZZA" LOTTO 4 - INGRESSO A VERONA DA NORD

Introduzione

Il Comitato per la Metropolitana di Verona (di seguito Comitato) è un comitato di cittadini, formatosi nel 2019, che intende farsi promotore di iniziative volte a sensibilizzare enti, associazioni e cittadini della necessità che Verona si doti di sistemi di trasporto collettivo che contribuiscano in modo sostanziale alla riduzione dei mezzi privati a motore in circolazione. Il Comitato, osservando quanto accaduto nelle città europee (ed italiane) simili a Verona per taglia e tipologia, ritiene che la facilitazione dell'utilizzo della mobilità dolce vada affiancata dall'inserimento di un mezzo di trasporto pubblico moderno ed efficace, in grado di trasportare una quota significativa di cittadini.

Il Comitato ritiene che il raddoppio dei binari ferroviari di attraversamento della città sia un'opportunità da cogliere per la Città al fine di implementare un sistema di trasporto pubblico ferroviario metropolitano, che coinvolga sia i principali centri urbani limitrofi alla Città, che i quartieri.

Il Comitato vede aprirsi tali opportunità anche nell'ambito del progetto oggetto di Dibattito Pubblico (DP), ovvero il Lotto 4 della TAV Verona-Fortezza. Allo scopo di dare il proprio contributo, il Comitato ha deciso di prendere parte al DP, ed i membri del Comitato hanno partecipato ai sei incontri organizzati da RFI, partecipando in presenza, da remoto o visionando i video quando impossibilitati.

Nello specifico il Comitato, a partire dal 05/06/2025 (giorno di apertura del DP) ha messo in atto le seguenti attività:

- Studio della documentazione resa disponibile da RFI e confronto tra i membri del Comitato e con i cittadini
- Partecipazione all'assemblea pubblica del 30/06/2025 organizzata da RFI insieme al Comune di Verona ed alla Circoscrizione^3, in cui RFI ha descritto il progetto e la cittadinanza ha posto in presenza le prime osservazioni al progetto
- Partecipazione alla Commissione congiunta Lavori Pubblici/Urbanistica della Circoscrizione^3 del 07/07/2025, nella quale la Circoscrizione ha riassunto le osservazioni pervenute dalla cittadinanza, ed elaborato un documento di sintesi

- Partecipazione al Consiglio della Circoscrizione^3 del 11/07/2025, nel quale la Circoscrizione ha votato il documento di sintesi delle osservazioni

Il Comitato ha anche partecipato alla stesura del documento preliminare del PAT inviando le proprie osservazioni al Comune di Verona nel marzo 2025.

A valle di tali attività, il Comitato ha elaborato le presenti osservazioni.

Obiettivi ambiziosi e visione – PAT del Comune di Verona

Nel Documento preliminare del PAT del Comune di Verona del 2025 viene indicato l'ambizioso obiettivo di ridurre al di sotto del 40% la quota modale del trasporto privato tramite auto. Tale obiettivo è del tutto condiviso dal Comitato.

Nel PUMS del Comune di Verona, lo scenario attuale vede occupare alle auto private una quota del 60%; lo scenario di medio-lungo periodo, che include l'inserimento nel tessuto urbano di molte ciclabili, del filobus e del treno di superficie urbano Parona-San Michele, vede un impiego dell'auto ancora al 52%.

Il PAT, rispetto al PUMS, presenta da un lato un maggior rafforzamento del filobus in termini di ampliamento della rete, dall'altro prevede l'utilizzo delle linee ferroviarie nell'ambito del SFMR con meno fermate cittadine, prevedendo per le vie del ferro un ambito di interesse molto più provinciale che urbano.

Riteniamo che il raggiungimento del 40% di utilizzo del mezzo privato come quota modale sia raggiungibile tramite un forte incremento del TPL. Fattori come l'invecchiamento della popolazione, il meteo più incerto, il maggior caldo estivo, le abitudini, non favoriscono lo sviluppo massivo dell'utilizzo della bicicletta, che vedrà sicuramente un incremento, ma che ricoprirà una quota minoritaria del restante 60% della quota modale. (anche il PUMS conferisce alle biciclette un 12% di quota modale in prospettiva di medio-lungo periodo).

Nel PAT non è previsto lo spostamento dei principali attrattori della città, quali Fiera, Stadio, Ospedali, considerati ormai in posizioni consolidate. Non entriamo nel merito di questa scelta. Ne vediamo però un'opportunità per percorrere la strada della "Città compatta", che tenda ad avvicinare servizi e utenti, senza proseguire nella continua espansione territoriale e relativo consumo di suolo.

Verona è città attrattiva, e notiamo nel PAT il desiderio di aiutare con l'urbanistica il farla diventare sempre più attrattiva. La crescita delle necessità di spostamento degli utenti, unita alla stabilità della posizione dei principali attrattori ed alla volontà di aumentare la quota modale di TPL, porterà probabilmente a dover valutare l'implementazione di un mezzo di TPL di maggior portata. Città vicine, come Brescia e Padova ad esempio, più piccole, han puntato su un mezzo di TPL di massa 15/20 anni fa ed oggi hanno approfittato del quadro politico

favorevole (PNRR) per l'implementazione di ulteriori linee: Brescia, una linea di metro leggera, che è in implementazione con 2 nuove linee tranviarie. Padova, una linea di tram e due nuove in arrivo.

Riteniamo necessario che la visione della città del futuro comprenda questa eventualità, anzi, che sia perseguita la volontà di procedere nell'implementazione di un TPL che vada oltre al filobus. Il mezzo filoviario ha delle caratteristiche positive, e nel confronto coi due mezzi di cui sopra (metro leggera e tram) è competitivo per città di taglia media in termini di flessibilità maggiore, capacità di coprire zone ampie, costo minore. Ha però il grande limite di non essere un vero TPL di massa, avendo la portata di un autobus snodato.

Il Comitato, a valle di tali riflessioni, ha chiesto al Comune di Verona di inserire, nel quadro infrastrutturale del PAT, quantomeno in prospettiva di medio-lungo periodo, un sistema di TPL di massa (metro leggera preferibilmente, o tramvia) che unisca i maggiori attrattori collegandoli con i principali parcheggi scambiatori. Tale sistema andrà progettato per inserirsi in modo armonioso con l'allora implementato sistema filoviario.

Il Comitato ritiene che il nuovo mezzo di TPL di massa possa essere visto come una delle principali vie per la risoluzione delle attuali criticità e dei punti irrisolti (traforo, congestione di Corso Unità d'Italia, Via Tombetta e Via Mameli, mobilità nei grandi eventi (Fiera, Stadio, Centro)). A tale scopo, il Comitato ritiene fondamentale l'implementazione di un sistema di trasporto metropolitano provinciale, che sulla scala comunale preveda l'utilizzo del quadruplicamento dei binari per l'implementazione di alcuni servizi di trasporto ad elevata frequenza nei tratti cittadini, in particolare est-ovest Parona-San Michele (come previsto nel PUMS). Il Comitato ritiene inoltre che la linea filoviaria principale Genovesa-Cà di Cozzi, che interseca molti grandi attrattori di traffico (Fiera, Stazione Vr PN, Centro, Ospedale BT), una volta che il sistema filoviario sia a regime e sia largamente utilizzato, possa essere sostituita da un mezzo con maggiore portata, ritenendo la Metro leggera una possibilità da analizzare concretamente tramite opportuno Studio di fattibilità.

Opportunità legate al Quadruplicamento ferroviario – Lotto 4 TAV Verona Fortezza

Il Comitato ritiene che la fase di DP del PFTE del Lotto 4 possa portare a modifiche che consentano il miglior sfruttamento del quadruplicamento dei fasci di binari che attraversano la città, e del sedime che va conseguentemente a liberarsi in superficie, negli eventuali tratti dismessi di ferrovia e sulle coperture delle gallerie artificiali.

Osservazioni:

1) Nel tratto Nassar-Chievo, realizzare solamente i due binari della linea AV/AC, mantenendo la ferrovia storica per i treni regionali. Questo consentirebbe di riattivare la stazione di Parona, che il Comitato ritiene molto importante nel quadro futuro di realizzazione di un sistema di trasporto pubblico metropolitano. Parona è infatti logisticamente strategica, essendo collettore naturale del traffico proveniente da tutta l'area Nord-Ovest, Pescantina/Negrar. La realizzazione di 2 dei 4 nuovi binari, potrebbe portare ad un risparmio economico (da verificare) che possa essere convertito nell'adeguamento della ferrovia dedicata ai regionali (vedasi punto 2)
2) Predisporre la realizzazione delle stazioni previste nel PUMS di Verona in relazione alla realizzazione di un treno urbano Parona-San Michele. In particolare:
    a. prevedere le giuste distanze tra i binari AV/AC ed i binari dedicati ai treni regionali
    b. realizzare le banchine delle stazioni
    c. realizzare il sottopasso per il raggiungimento del binario interno, con predisposizione di ascensori e dell'impiantistica necessaria

    Si riporta di seguito uno stralcio della planimetria inserita nel PUMS, relativa al quadro infrastrutturale medio/lungo periodo, in cui si vedono le stazioni previste, nel tratto del Lotto 4: Parona, Via Barucchi, Forte Chievo, Via Fava, Corso Milano, Via San Marco, Via della Spianà. Si sottolinea che la stazione Corso Milano è già prevista nel PFTE. Si sottolinea che il Comitato intende tali stazioni come "semplici" banchine con sottopassi, senza edifici di appoggio.

    Si ritiene che la realizzazione di tali stazioni, che saranno dedicate ad un trasporto solo urbano/provinciale, possa rendere ancor più utile e quindi apprezzabile ai cittadini la realizzazione della Stazione Ferroviaria di San Massimo
3) In alternativa ai punti 1 e 2, qualora non sia accolta la proposta ivi indicata, si richiede di realizzare tutti gli accorgimenti necessari per il miglior sfruttamento dei binari liberati nel tratto Parona-Chievo ai fini della realizzazione di un TPL locale tipo tram/filobus che colleghi in modo diretto e veloce Parona con la Stazione FS di Verona Porta Nuova. Pensiamo ad una tramvia/filobus che possa utilizzare i binari esistenti provenienti da Parona, affiancarsi ai 4 binari nel tratto "critico" di Via Barucchi/Villa Pullè (anche sfruttando la Via Barucchi), proseguire sul sedime lasciato libero in superficie sopra la galleria artificiale fino a Via San Marco, e "scendere" poi percorrendo la Spianà/Via San Marco per collegarsi alla zona Stadio e quindi alla Stazione FS di Porta Nuova.

    In particolare:
    a. stando alle tavole progettuali visionate, si osserva che il tratto "morto" ferroviario proveniente da Parona verso il Chievo, andrebbe a terminare in corrispondenza di località La Sorte senza possibilità di un collegamento con la Via Barucchi funzionale ad un TPL; si richiede di valutare col Comune se la disposizione planimetrica dei binari possa essere rivista in modo funzionale anche a tale aspetto da noi segnalato

b. si richiede di valutare la massimizzazione del percorso in galleria nel tratto tra Via Fava/Via Monte Crocetta dove attualmente la galleria termina, ed il Chievo/Via Bionde, al fine di poter utilizzare la copertura della galleria per TPL e ciclabilità
c. si richiede di interloquire col Comune al fine di prevedere la continuità del TPL da noi proposto Parona/Stazione FS Porta nuova, in particolare garantendo il possibile utilizzo di tutti i tratti resi disponibili in superficie sopra le gallerie artificiali, prevedendo la realizzazione di un attraversamento di Corso Milano alla quota dell'attuale sorvrappasso ferroviario, al fine dell'utilizzo non solo per la ciclabilità ma anche per il TPL

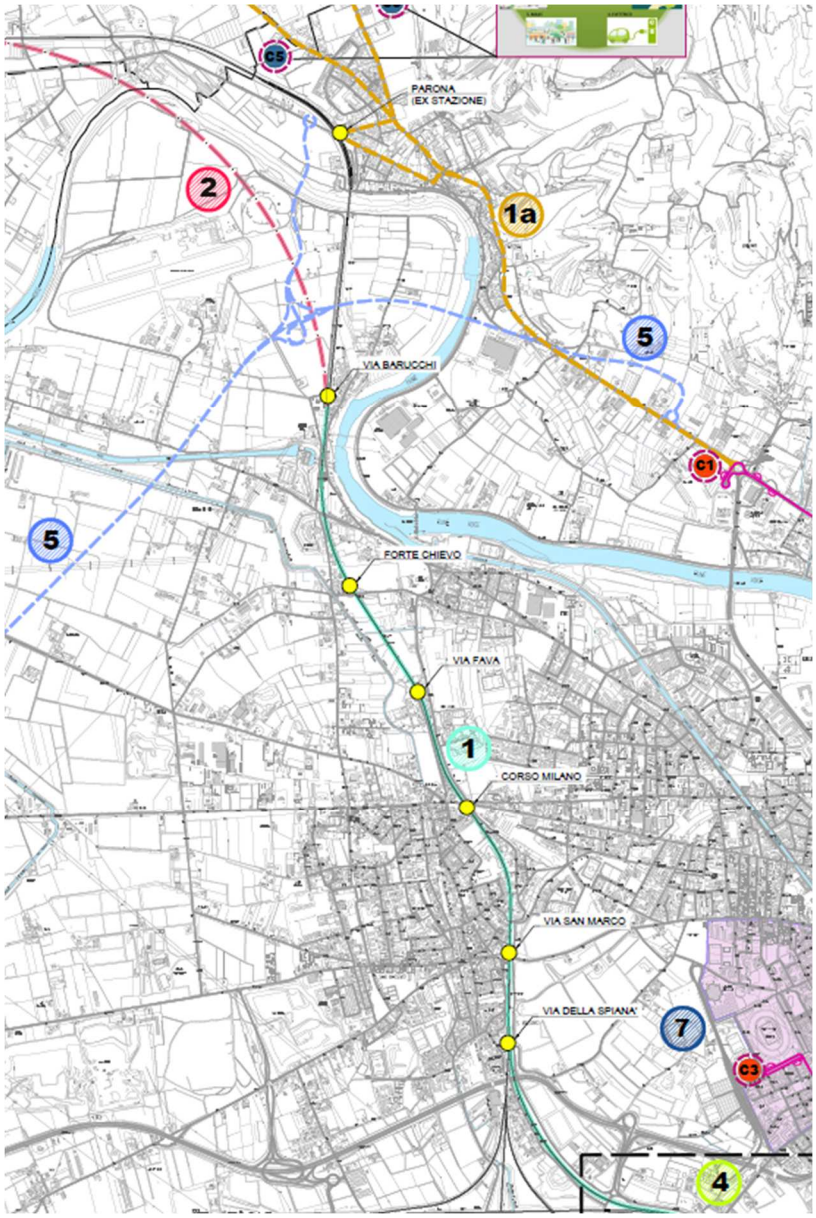


Figura 1 Stralcio della planimetria del quadro infrastrutturale medio/lungo periodo del PUMS di Verona

4) Si ritiene che la fermata FS di San Massimo, con l'attuale servizio di treni regionali ed interregionali, sia di scarsa utilità. La fermata si trova infatti sulla direttrice Verona-Brennero, a poca distanza dalla Stazione di Verona PN, ove tutti i treni sostano anche per diversi minuti. San Massimo dista 11 minuti in autobus, frequenza di 15' negli orari di punta. Troverà utilità nella stazione chi risiede nelle vicinanze e deve andare verso Trento con un treno regionale. Chi deve andare in altre direzioni, è presumile preferisca l'autobus per andare a Verona PN, che ha frequenza alta e bassa possibilità di ritardi), da dove si possono prendere i treni in tutte le direzioni.
   Si ritiene quindi fondamentale che venga rivisto il quadro complessivo dei mezzi pubblici afferenti alla zona Ovest della città, al fine di rendere strategico, oltre che comprensibile ai cittadini, l'investimento nella realizzazione di una fermata FS a San Massimo.
   Si ricorda che nel progetto del filobus si è scelto di posizionare il capolinea della zona Ovest allo Stadio, escludendo di fatto tutto il resto della Circoscrizione^3, circa 50.000 abitanti. Un prolungamento del filobus dallo Stadio verso Corso Milano è da ritenersi fondamentale, così come una linea est-ovest che percorra l'intero Corso Milano fino al quartiere San Zeno, e poi oltre verso l'Ospedale di Borgo Trento; entrambi tali nuovi tratti di filovia sono infatti previsti nel documento preliminare del PAT.
   Si ritiene quindi che la Stazione di San Massimo possa essere anche il capolinea del filobus (o in alternativa di linee tranviarie), e che quindi vada in tal senso infrastrutturata, ad esempio con un parcheggio scambiatore, da realizzarsi nelle vicinanze della rotonda di Croce Bianca. Va sottolineato che il PAT prevede che tale stazione sia un ambito ove potenziare l'intermodalità anche col trasporto privato, e inoltre nel PAT è previsto il prolungamento della Strada di Gronda (in realizzazione a breve il tratto tra le uscite Alpo della tangenziale sud e San Massimo della tangenziale Ovest) fino alla SS 11, e che quindi l'area della rotonda della Croce Bianca sia il luogo di approdo naturale di un parcheggio scambiatore.
   Tale configurazione faciliterebbe anche l'utilizzo della Stazione, e renderebbe il luogo frequentato, con benefici anche in termini di sicurezza.
   Tale configurazione risulterebbe inoltre un facilitatore nel processo di implementazione di un sistema di trasporto metropolitano su ferro, come previsto nel PUMS, che darebbe un senso alla scelta di realizzare la Stazione FS di San Massimo.
   Si ritiene necessario prevedere fin da ora tutte le opere necessarie al fine di rendere fruibile la Stazione FS di San Massimo secondo il quadro appena descritto.
   Di seguito un'immagine planimetrica tratta dalla tavola del telaio infrastrutturale del preliminare del PAT, nella quale si rende evidente il grande potenziale di interscambio tra mezzo privato e pubblico nella futura Stazione FS (si vedono la Stazione di San Massimo in alto a sx, la Stazione di Verona PN in basso a destra, l'Ospedale di Borgo Trento in alto a destra, in rosso lo Stadio. I tratti tratteggiati: gialli sono i tratti di filovia di

progetto, grigi sono la ferrovia di progetto (AV-AC), rosso è il prolungamento della Strada di gronda (in blu l'ultimo tratto di prossima realizzazione di tale strada fino appunto all'uscita della tangenziale di San Massimo)).

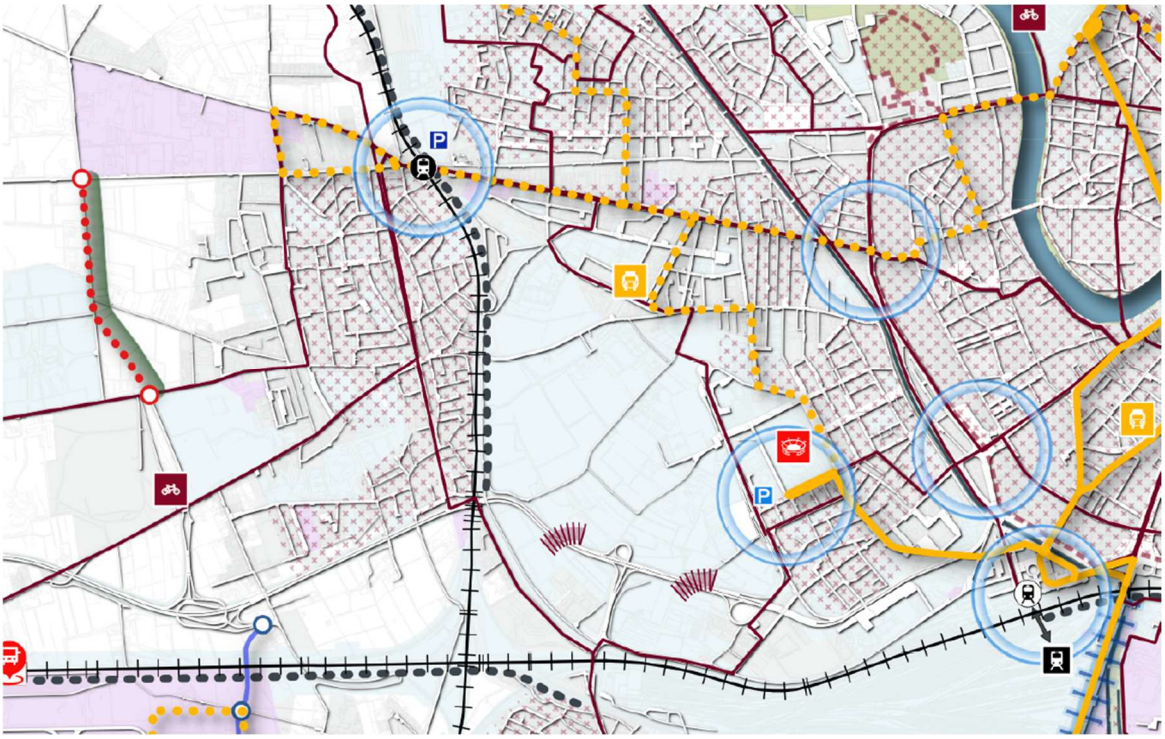


Figura 2 Stralcio – tavola telaio infrastrutturale – preliminare nuovo PAT del Comune di Verona

COMITATO PER LA METROPOLITANA DI VERONA

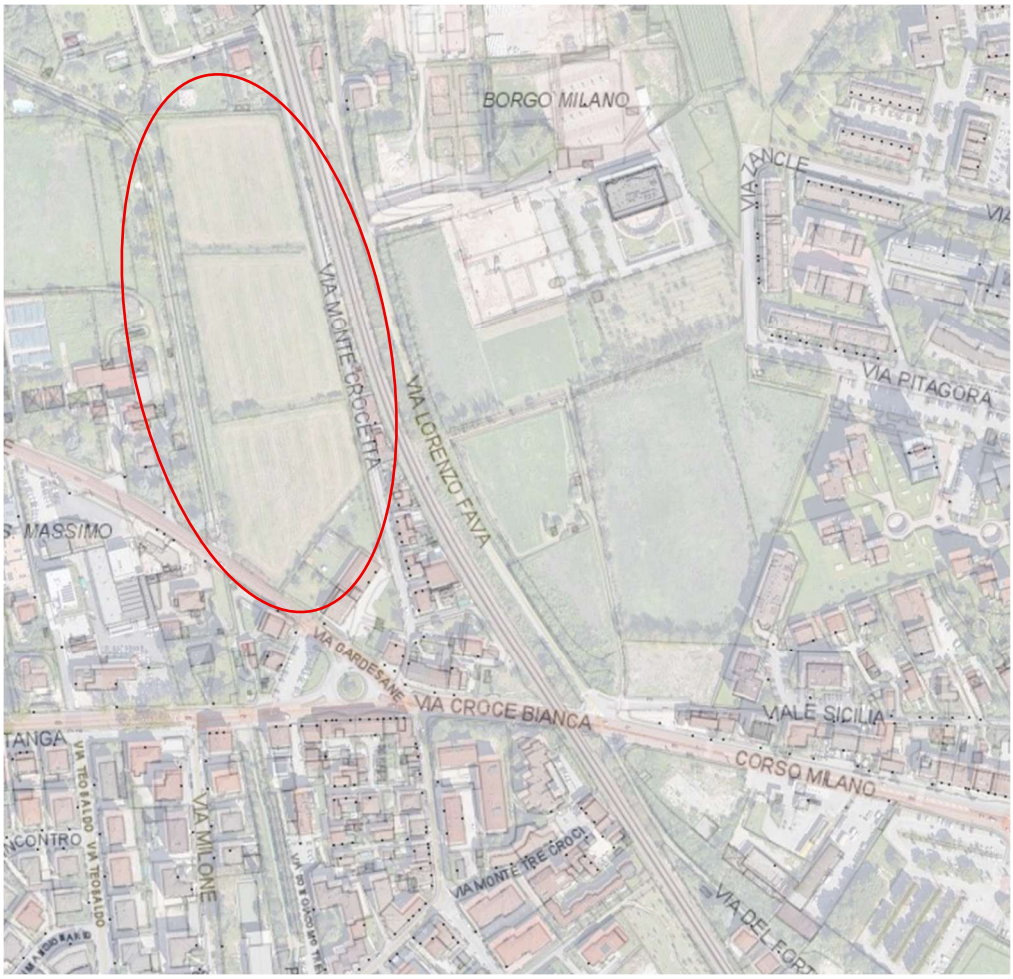


Figura 3 Possibile area per il parcheggio scambiatore per capolinea nuovo filobus e per Stazione FS San Massimo

Verona, 03/08/2025

Il Comitato per la Metropolitana di Verona

Comitato per la Metropolitana di Verona
Via Giuseppe Adami, 8 - 37124 Verona
metropolitanaverona@gmail.com

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Comune di San Pietro in Cariano

4 agosto 2025

COMUNE DI SAN PIETRO IN CARIANO

Provincia di Verona

Via Chopin, 3 – 37029 – San Pietro In Cariano (VR)
C.F. e P.Iva 00261520233

AREA TECNICA

e-mail: protocollo@comune.sanpietroincariano.vr.it - pec: sanpietroincariano.vr@cert.ip-veneto.net

San Pietro in Cariano, 04/08/2025

Prot. Del
Risc.
PEC

Rete Ferroviaria italiana S.p.a.
info@dpingressoveronanord.it

p.c.

Regione del Veneto
infrastrutturetrasporti@PEC.regione.veneto.it

Provincia di Verona
sviluppoterritorio.provinvia.vr@pecveneto.it

Comune di Verona
protocollo.informatico@comune.verona.it

Comune di Pescantina
pescantina.vr@cert.ip-veneto.net

OGGETTO: Dibattito pubblico relativo al progetto di fattibilità tecnico economica per il "Quadruplicamento linea ferroviaria Verona-Fortezza-Ingresso a Verona Nord" – Osservazioni del comune di San Pietro in Cariano

In riferimento all'intervento in oggetto si trasmette in allegato le osservazioni e contributi da parte del Comune di San Pietro in Cariano

Distinti saluti

IL SINDACO
Ing. Gerardo Zantedeschi

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi e con gli effetti
del D.Lgs. n. 82/2005 (CAD) e s.m.i e norme collegate.
Sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa

COMUNE DI SAN PIETRO IN CARIANO

Provincia di Verona

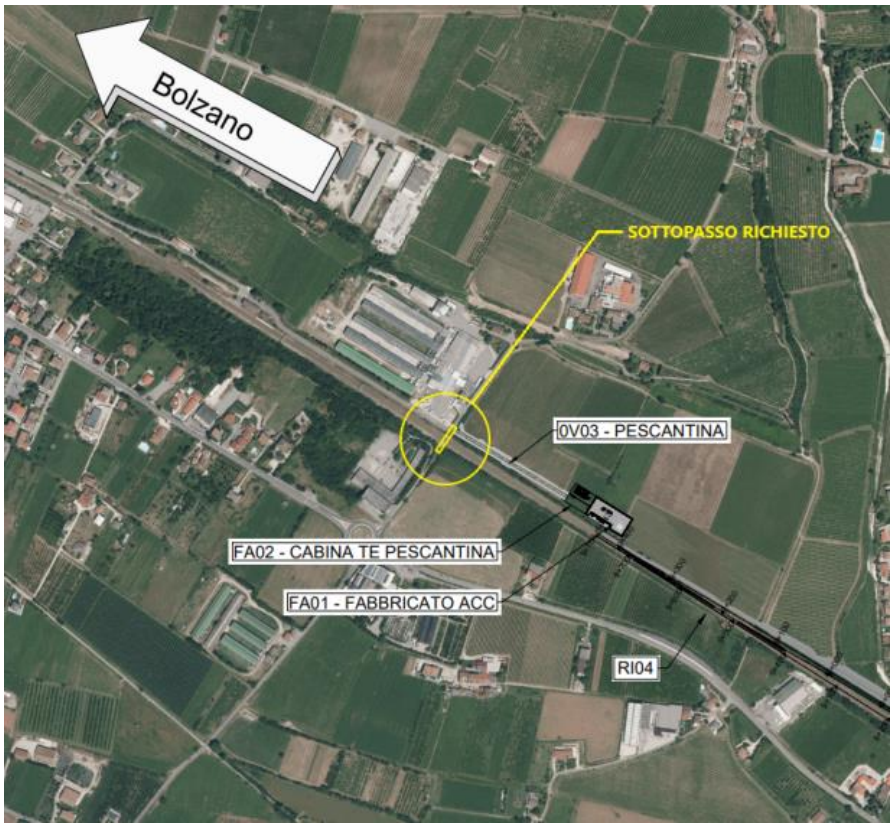
Via Chopin, 3 – 37029 – San Pietro In Cariano (VR)
C.F. e P.Iva 00261520233

AREA TECNICA

e-mail: protocollo@comune.sanpietroincariano.vr.it - pec: sanpietroincariano.vr@cert.ip-veneto.net

OSSERVAZIONE N. 1

Come già riportato in più occasioni le Amministrazioni comunali di San Pietro in Cariano e Pescantina hanno chiesto più volte che, nell'intervento di quadruplicamento della linea Verona-Fortezza, venga inserito il sottopasso su via Calandrine al km. 16+602, a seguito della soppressione del passaggio a livello in prossimità all'inizio del "Lotto 4" lato Nord (Iter avviato nel 2008 ma mai concluso nonostante il Comune di Pescantina abbia già realizzato la contro-strada alla linea ferroviaria e la rotatoria sulla strada provinciale SP1).

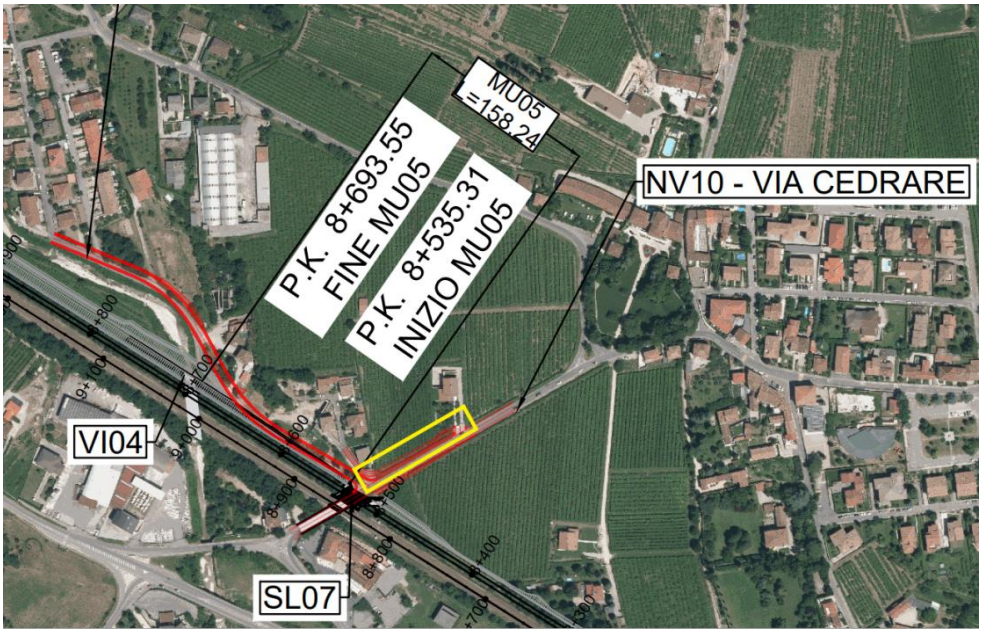


Quest'opera risulta importante per tutta la Valpolicella, in particolare per chi deve recarsi a Verona, poiché collega via Calandrine e la ex strada provinciale "Morenica" proveniente da San Pietro in Cariano-Fumane-Lessinia (deviata su via Brizzi e via Filissine in Comune di Pescantina a seguito della chiusura dell'altro passaggio a livello in loc. Balconi), alla rotatoria sopra menzionata, servendo un bacino di 15.000 abitanti circa, che attualmente si vedono costretti a percorrere via Brizzi, per poi entrare nella trafficata tangenziale in loc. Ospedaletto per soli 100 mt. circa e finalmente immettersi con difficoltà sulla ex statale del Brennero, per tornare indietro verso la città sulla SP1.

Al contempo tale opera sarà strategica durante i lavori inerenti l'opera generale considerato che in prossimità della stessa, nel territorio di San Pietro in Cariano (nelle immediate vicinanze del richiesto sottopasso), è previsto l'inizio del cantiere e permetterà ai mezzi d'opera un facile collegamento alla strada provinciale ed una riduzione di distanze oltre al fatto che poco distante, in territorio di Pescantina, sono ubicate cave di ghiaia ed una centrale di betonaggio che potranno essere di supporto all'intervento.

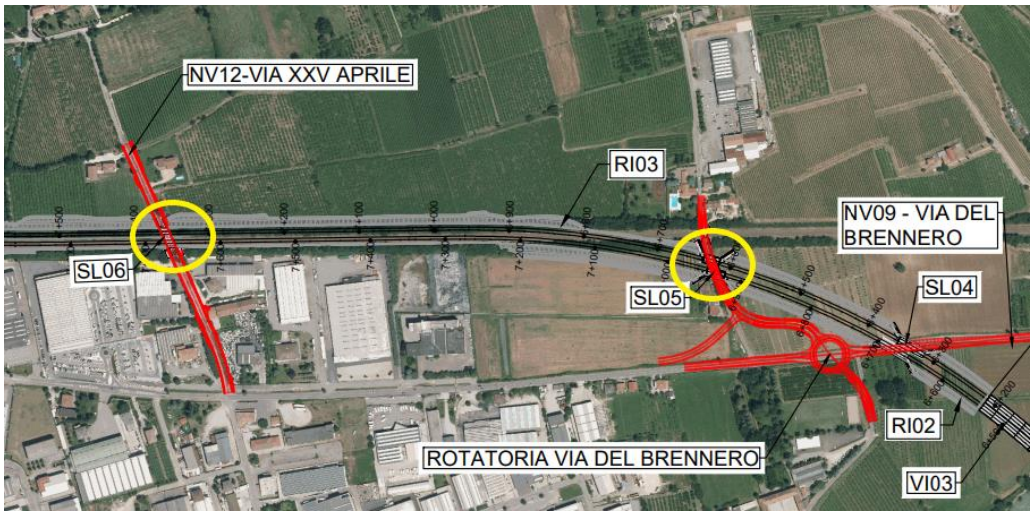
OSSERVAZIONE N. 2

Nella fase di sviluppo ed affinamento del progetto, relativamente all'uscita di via Borgo Nuovo, illustrata durante il Dibattito Pubblico con una proposta di deviazione in corrispondenza dell'attuale sottopasso ferroviario, si chiede di trovare una soluzione più funzionale, evitando di realizzare un tratto di strada parallela a via Antonio Ferrari (soluzione poco praticabile per i mezzi ingombranti).



OSSERVAZIONE N. 3

Nella fase di sviluppo ed affinamento del progetto, si chiede che la larghezza dei nuovi sottopassi ferroviari (via XXV Aprile e via Cà Brusà), tengano conto di strada a doppio senso di marcia, con marciapiedi su entrambi i lati della larghezza di almeno mt. 1,50 e di un piccolo sottopasso ciclabile su di un lato della larghezza minima di mt. 2,50, per non precludere in futuro la realizzazione di piste ciclabili dedicate, che collegano i territori divisi dal rilevato ferroviario (posizione da definire con l'Amministrazione comunale).



OSSERVAZIONE N. 4

Si ribadisce quanto già espresso in più occasioni.

Nella fase di sviluppo ed affinamento del progetto, si chiede di prevedere ogni accorgimento utile e necessario per arrecare il minimo impatto paesaggistico ambientale della nuova infrastruttura ferroviaria, inserendo opere di mitigazione, anche in considerazione che nelle immediate vicinanze sono presenti due ville venete (villa Amistà e villa Cedrare) e la Chiesetta romanica di San Martino, inoltre si rammenta che tutto il territorio del Comune di San Pietro in Cariano è soggetto a vincolo paesaggistico di cui al Decreto Ministeriale del 23 Maggio 1957 (Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona della Valpolicella).

OSSERVAZIONE N. 5

Si ribadisce quanto già espresso in più occasioni.

Nella fase di sviluppo ed affinamento del progetto, si chiede di prevedere ogni accorgimento utile e necessario per arrecare il minimo impatto acustico della nuova infrastruttura ferroviaria, nel rispetto delle norme vigenti in materia, inserendo opere di mitigazione lungo la linea, anche in considerazione che nelle immediate vicinanze in via Claudia Augusta, è presente un Centro diurno per ragazzi-giovani disabili e l'abitato di Corrubbio (1500 abitanti circa).

OSSERVAZIONE N. 6

Si ribadisce quanto già espresso in più occasioni.

Nella fase di sviluppo ed affinamento del progetto, si chiede di prevedere ogni accorgimento utile e necessario per contenere gli espropri e l'occupazione temporanea di terreno, in quanto trattasi di zona particolarmente pregiata, per la presenza di vigneti della Valpolicella Classica, dove vengono prodotti i vini Valpolicella DOCG.

OSSERVAZIONE N. 7

Nella fase di sviluppo ed affinamento del progetto, si chiede uno studio idrogeologico del territorio posto a monte della nuova linea ferroviaria, per garantire il normale deflusso delle acque meteoriche verso Sud di tutti i torrenti e scoli presenti, con particolare attenzione alla "Prognetta delle Cedrare", che raccoglie le acque piovane dell'abitato di Corrubbio.

OSSERVAZIONEN n. 8

Nell'ipotesi che la linea dismessa venga ceduta al Comune di San Pietro in Cariano per il tratto di competenza (da via Cà Brusà al confine con Verona), si chiede la bonifica e l'asporto del rilevato ferroviario a cura e spesa di RFI, compreso la demolizione dei tre sottopassi ferroviari su via Cà Brusà, via Quar e via Terminon.

OSSERVAZIONE n. 9

Nei vari incontri non si è mai parlato delle opere compensative a favore delle Comunità interessate dalla nuova infrastruttura ferroviaria e pertanto nel proseguo dell'attività, una volta stabilita l'entità dell'opera, si chiede un tavolo tecnico tra RFI ed i tre Comuni (Verona, San Pietro in Cariano e Pescantina), per concordare e stabilire i vari interventi compensativi da eseguire nei tre territori comunali.

OSSERVAZIONE n. 10

Considerato che l'area oggetto di intervento ricadente nel territorio comunale di San Pietro in Cariano è stata oggetto di bombardamenti e attività militari dell'ultimo conflitto è opportuno un particolare studio con previsione di bonifica bellica.

IL SINDACO
Ing. Gerardo Zantedeschi

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi e con gli effetti
del D.Lgs. n. 82/2005 (CAD) e s.m.i e norme collegate.
Sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa

Rif. procedimento *Arch. Andrea Marzuoli*
tel. 0456832150
e-mail: andmar@comune.sanpietroincariano.vr.it

COMUNE DI SAN PIETRO IN CARIANO

Provincia di Verona

Via Chopin, 3 – 37029 – San Pietro In Cariano (VR)
C.F. e P.Iva 00261520233

AREA TECNICA

e-mail: protocollo@comune.sanpietroincariano.vr.it - pec: sanpietroincariano.vr@cert.ip-veneto.net

San Pietro in Cariano, 04/08/2025

Prot. Del
Risc.
PEC

Rete Ferroviaria italiana S.p.a.
info@dpingressoveronanord.it

p.c.

Regione del Veneto
infrastrutturetrasporti@PEC.regione.veneto.it

Provincia di Verona
sviluppoterritorio.provinvia.vr@pecveneto.it

Comune di Verona
protocollo.informatico@comune.verona.it

Comune di Pescantina
pescantina.vr@cert.ip-veneto.net

OGGETTO: Dibattito pubblico relativo al progetto di fattibilità tecnico economica per il "Quadruplicamento linea ferroviaria Verona-Fortezza-Ingresso a Verona Nord" – Osservazioni pervenute al comune di San Pietro in Cariano

In riferimento all'intervento in oggetto, ai sensi dell'Art. 40 comma 4 del D.Lsg. 36/2023, si inoltrano in allegato le osservazioni pervenute al Comune di San Pietro in Cariano e registrate con i seguenti protocolli: 18402/25, 19999/25, 20247/25, 20940/25, 21100/25, 21137/25, 21144/25 e 21218/25.

Distinti saluti

IL SINDACO
Ing. Gerardo Zantedeschi

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi e con gli effetti del D.Lgs. n. 82/2005 (CAD) e s.m.i e norme collegate. Sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa

Rif. procedimento *Arch. Andrea Marzuoli*
tel. 0456832150
e-mail: andmar@comune.sanpietroincariano.vr.it

Alla cortese attenzione:
-Sindaco San Pietro In cariano
-RFI
-ITALFERR

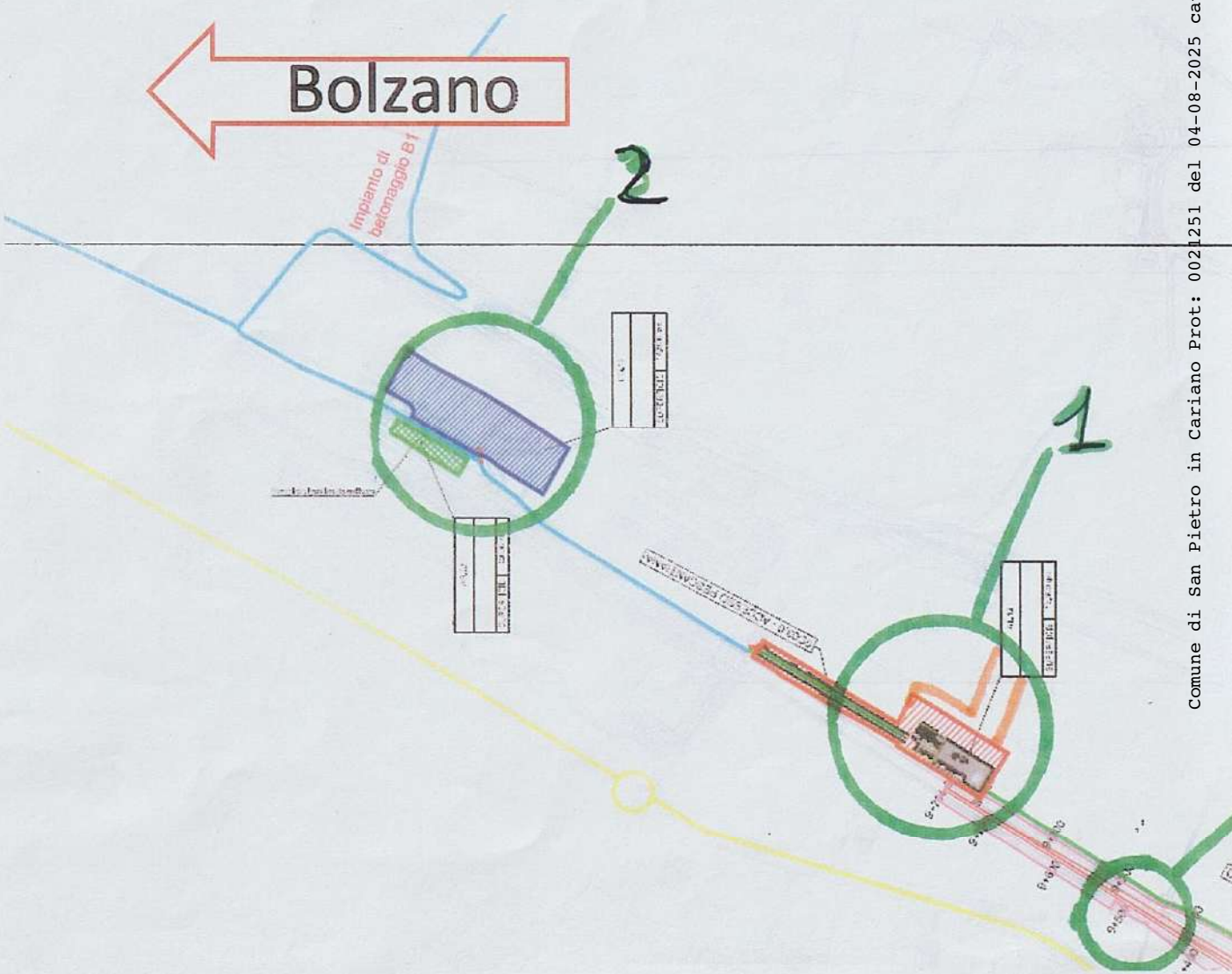
oggetto:
osservazioni al progetto accesso sud alla galleria di base del Brennero quadruplicamento linea fortezza -Verona lotto4 ingresso a Verona nord che ricade nel territorio comune San Pietro In cariano

Con la presente sono a richiedere la valutazione di spostare il cantiere e la futura costruzione che ricadono nel terreno di mia [redacted] omune di San Pietro Inc. evidenziato al N1 con i bordi arancioni nelle mappe di cantierizzazione dell'intervento in allegato alla presente richiesta, allego tabella esproprio n1 comune di San Pietro in cariano. Chiedo venga valutata la proposta di spostare il tutto ai punti evidenziati con il 2 ove ora insiste la vecchia stazione di balconi ,quindi si userebbero terreni già di proprietà delle ferrovie non creando servitù su altri terreni essendo territorio di vino di pregio.
Attualmente sono socio in cantina Valpolicella di Negrar ed esiste un vincolo sulla superficie per il conferimento uve quindi creando un disagio alla cooperativa.
Chiedo di valutare di limitare gli espropri anche temporanei per due motivi :il primo sono i diritti di impianto che una volta fatto l'espianto hanno una durata limitata di 3 anni e poi devono essere reimpiantati altrimenti scadono, il secondo che a livello agronomico le vigne che danno un uva qualitativamente migliore sono quelle più vecchie quindi quando mi verrà restituito il terreno devo ripristinare la superficie vitata con piante giovani con conseguente perdita di qualità per alcuni anni.

distiniti saluti
[redacted]

LOTTO 4: INGRESSO A VER

Planimetria di cantierizzazione 3/3



Spett. Comune di San Pietro in Cariano
Via Chopin 3
37029 San Pietro in Cariano

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

COMUNE DI S. PIETRO IN CARIANO
22 LUG. 2025
PROT. N. | TITOLO 6 | CLAS. 5 | UFF.

Nome Cognome

[redacted]

Recapito personale (telefono o mail)

[redacted]

ATTO TRASMESSO:
- per competenza a AMBIENTE ATS O. PUB ATS PUBB
- per conoscenza a GALVANINI MURARI SINDACO

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

[redacted]

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Proprietario di fondo rustico soggetto di esproprio parziale

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

In merito alla planimetria allegata al progetto del raddoppio linea ferroviaria Brennero/Verona lotto 4 – Comune di San Pietro in Cariano avrei delle osservazioni da presentare relativamente ai fondi di mia proprietà:.

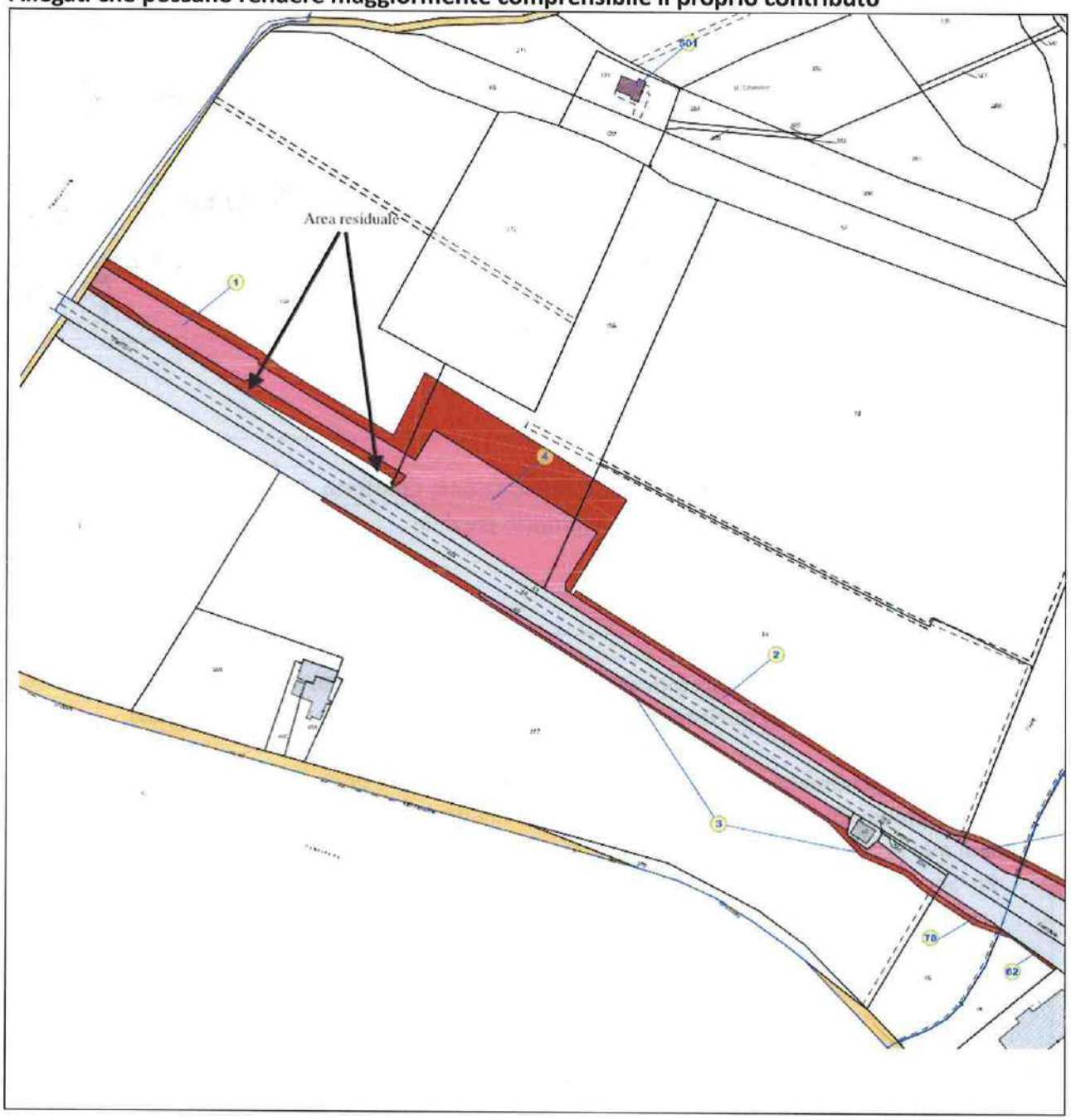
1) [redacted] 21 Comune di San Pietro in Cariano. Questo mappale sarebbe parzialmente oggetto di "Area da espropriare per sede stabile FS e sue dipendenze" praticamente per eseguire la strada di accesso alla centrale elettrica di comando inserita sul mappale 105 medesimo foglio catastale. L'esproprio creerebbe un reliquato, tra il bordo sud della strada di accesso alla centrale e il bordo lato Nord della linea ferroviaria esistente, tale da rendere non conveniente la conduzione agricola, come previsto dall'art 12 –"Reliquati" dell'Accordo sulle metodologie per la determinazione delle indennità di espropriazione – Regione Veneto del 04/02/2000. In base a ciò si richiede che l'area oggetto di esproprio sia calcolata dal confine attuale del mappale 104 con la Ferrovia alla linea di confine Nord della costruenda strada di accesso alla centrale di comando/controllo.
2) L'accesso per l'esecuzione dei lavori di duplicazione della linea Ferroviaria Brennero/Verona nel tratto situato sul foglio 21 del comune di San Pietro In Cariano (Via Calandrine (ex passaggio a livello) / Progno di Fumane) attraverso quali strade avverrà? Non ci sono strade vicinali o pubbliche sono tutte interpoderali, quindi private.

[redacted]

Modulo indicativo per la raccolta di contributi da inviare a: info@dpingressoveronanord.it

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo



Data 21/07/2025

[redacted]

Modulo indicativo per la raccolta di contributi da inviare a: info@dpingressoveronanord.it

COMUNE DI SAN PIETRO IN CARIANO

Alla cortese attenzione del Sig. Sindaco Zantedeschi Gerardo

Oggetto: Osservazioni in merito al quadruplicamento della linea ferroviaria di ingresso a Verona Nord, definita Verona-Fortezza, comportante esproprio di una parte del terreno censito nel Comune di San Pietro in Cariano [redacted]

Egregio Sindaco Zantedeschi Gerardo

mi chiamo [redacted] e assieme a mia moglie [redacted] viviamo in [redacted] nel Comune di San Pietro in Cariano. In qualità di cittadini del comune medesimo desideriamo porre la sua attenzione per alcune osservazioni attinenti all'esproprio di una parte del terreno di nostra proprietà oggetto dei lavori per la realizzazione del quadrulicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza.

Secondo quanto mostrato dai progetti preliminari, i lavori andranno a coinvolgere una parte di vigneto confinante con l'attuale rete ferroviaria.

Le osservazioni in merito sono di seguito elencate:

- sul terreno in questione c'è un vigneto atto a produrre uve DOCG classico della Valpolicella e sul quale ci sono i diritti del marchio.

- la parte del terreno oggetto all'esproprio dovrà essere pagata in maniera adeguata tenendo in considerazione che esistono i diritti del marchio DOCG classico della Valpolicella;

- il marchio di quella parte del terreno ci verrà reso per essere a nostra disposizione;

- se a causa dei lavori dovessimo perdere la produzione di quella parte di vigneto che ci venga quantificato un indennizzo per la mancata produzione a vita di quel tratto;

- se a causa dei lavori dovessi perdere parte del vigneto, oltre agli oneri dei punti precedenti, il rimanente dovrà essere ripristinato e ancorato completo di tutti gli oneri necessari (pali in cemento, fili di ferro, ancore di tenuta, manodopera, ecc.) per la messa in sicurezza dello stesso;

- eventuali danni alle viti e/o all'impianto del vigneto o quanto altro sulla nostra proprietà dovrà essere risarcito in maniera adeguata;

- i lavori non dovranno essere realizzati in prossimità della vendemmia in quanto il

peso che grava sulla struttura dell'impianto del vigneto in quel periodo potrebbe causare gravi danni, in caso di stacchi impropri a tiranti, al resto della struttura.

- che vengano installate sui confini della linea ferroviaria le barriere fonoassorbenti al fine di attenuare il crescente rumore dovuto al potenziamento della linea ferroviaria;

- che venga realizzato sul confine tra la proprietà della ferrovia e la nostra proprietà un muro contenimento del terreno, in quanto il percorso della linea ferroviaria è di altezza superiore rispetto alla linea di terreno del vigneto. Senza il muro il terreno scende in declivio fino alla linea del vigneto sottraendo ulteriore superficie utile alla produzione;

- in caso di esproprio temporaneo dei terreni, oltre a essere risarciti, per il periodo dei lavori, la mancata produzione, a fine lavori deve essere ripristinato anche il vigneto esattamente come l'originale con tutti gli accessori necessari (pali, fili di ferro, tiranti, manodopera, ecc.) e con le stesse qualità di uve e ripristinando il marchio DOCG classico della Valpolicella, evitando danni al restante vigneto. Inoltre per i 3 anni successivi al ripristino mi deve essere riconosciuta la mancata produzione;

- che vengano prese tutte le precauzioni necessarie al fine di evitare danni strutturali al fabbricato di residenza posto in prossimità della ferrovia causati dalle vibrazioni del terreno dovuti alla crescente movimentazione dei treni.

- il vigneto viene lavorato da nostro figlio [redacted] con il quale abbiamo un regolare contratto d'affitto a partire dal 10 novembre 2016. Chiedo quindi che vengano considerati gli opportuni e adeguati risarcimenti nei suoi confronti.

[redacted]

Grato dalla Vostra attenzione Le porgiamo distinti saluti.

San Pietro in Cariano, 24 luglio 2025

studio biguzzi e associati
geom.LorenzoBiguzzi_geom.DamianoBissoli_geom.MirkoPanzan_arch.MarellaMaestrello

Sede Legale: Via IV Novembre, 12 37050 San Pietro di Morubio (VR) - tel. 045.697.12.96 cell. 338.44.88.464 - studio@biguzzieassociati.it
Codice Fiscale e Partita IVA 04482140235 - Codice Destinatario SA0PL6Q

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome
[redacted] proprietaria dell'Area sul quale insiste il progetto errov ar o

Recapito personale (telefono o mail)
[redacted]

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)
[redacted]

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)
-

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)
In merito al progetto ferroviario in oggetto, si ritiene necessario formulare alcune osservazioni finalizzate a una maggiore compatibilità dell'intervento con il contesto paesaggistico, storico e viabilistico esistente.

In sostituzione del tratto ferroviario progettato su terrapieno, si richiede la realizzazione di un sopravia in cemento armato con disegno architettonico semplice ma integrato nel paesaggio, soluzione che consentirebbe una maggiore permeabilità fisica del territorio ed una riduzione dell'impatto ambientale, migliorando al contempo la sicurezza e la fluidità della rete stradale sottostante. Tali modifiche da apportare al progetto rappresentano un'equilibrio virtuoso tra le esigenze infrastrutturali ed il rispetto del contesto culturale, paesaggistico ed ambientale, e maggiormente in linea con le previsioni urbanistiche già programmate con l'approvazione del PAT (Piano Assetto del Territorio).

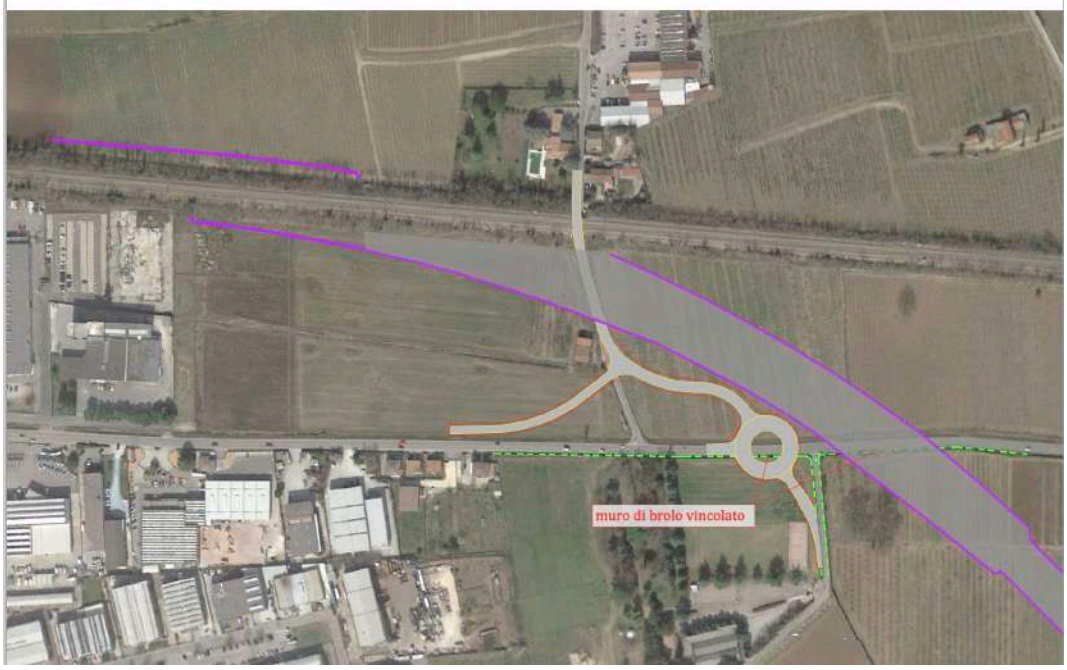
Si propone inoltre, come alternativa migliorativa, la traslazione verso nord-est della prevista rotatoria su viabilità provinciale, per una migliore risoluzione delle interferenze ed al fine di minimizzare l'impatto sul verde storico e per la salvaguardia e la conservazione della muratura in sasso presente lungo il tracciato della strada provinciale ma ricadente nel territorio del limitrofo comune di Pescantina (VR), elemento di pregio che testimonia le tecniche costruttive tradizionali del territorio e che contribuisce alla memoria storica del paesaggio. Tali manufatti, laddove compatibili con la sicurezza e la funzionalità della infrastruttura, andrebbero preservati ed integrati nel progetto.

studio biguzzi e associati
geom.LorenzoBiguzzi_geom.DamianoBissoli_geom.MirkoPanzan_arch.MarellaMaestrello

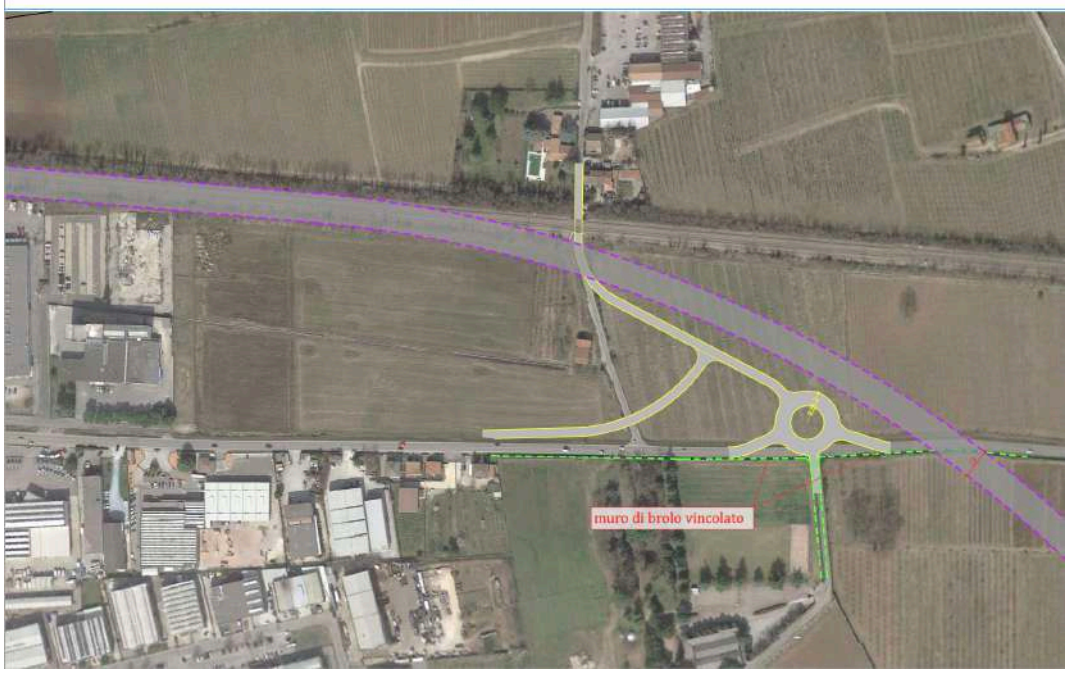
Sede Legale: Via IV Novembre, 12 37050 San Pietro di Morubio (VR) - tel. 045.697.12.96 cell. 338.44.88.464 - studio@biguzzieassociati.it
Codice Fiscale e Partita IVA 04482140235 - Codice Destinatario SA0PL6Q

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

"Ingresso a Verona Nord" come proposto al dibattito pubblico del 05 giugno 2025



Modifiche proposte dalla Ditta Gamp s.r.l con la presente osservazione



studio biguzzi e associati
geom.LorenzoBiguzzi_geom.DamianoBissoli_geom.MirkoPanzan_arch.MarellaMaestrello

Sede Legale: Via IV Novembre, 12 37050 San Pietro di Morubio (VR) - tel. 045.697.12.96 cell. 338.44.88.464 - studio@biguzzieassociati.it
Codice Fiscale e Partita IVA 04482140235 - Codice Destinatario SA0PL6Q

Foto esempio di un sopravia ferroviario

Data, 31/07/2025

[redacted]

_____

Direttivo Forza Italia – sezione San Pietro in Cariano

San Pietro in Cariano, 31 luglio 2025

Oggetto: Ingresso a Verona da Nord relativo al quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza

Alla cortese attenzione del Comune di San Pietro in Cariano

-Sindaco Ing. Gerardo Zantedeschi
-Assessore ai lavori pubblici Stiliano Galvanini
-Ufficio Protocollo

Buongiorno,

in riferimento al progetto denominato **Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord relativo al quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza**,

il movimento politico Forza Italia, nello specifico la sezione del Comune di San Pietro in Cariano, presenta in allegato le osservazioni e proposte alla luce dell'intervento che interessa il nostro Comune, secondo il percorso di confronto e dialogo previsto dalla fase procedurale Dibattito Pubblico.

Nella condivisione della strategia dell'opera, la linea guida dei nostri suggerimenti è il contributo al processo di approfondimento e la facilitazione delle successive fasi decisionali, con l'obiettivo di identificare le soluzioni di progetto che siano funzionali e socialmente sostenibili per il territorio in cui viviamo.

Nel ringraziare per l'attenzione e disponibili per ogni chiarimento, porgiamo cordiali saluti.

Leonello Carneri
(Coordinatore Forza Italia – sez. San Pietro in Cariano)

Direttivo Forza Italia – sezione San Pietro in Cariano

ELENCO OSSERVAZIONI E PROPOSTE
==========

1. SL07 SOTTOVIA VIA CEDRARE

Nell'ambito dell'adeguamento progettuale del ponte ferroviario su via Cedrare, è richiesta la valutazione di un nuovo marciapiede all'interno del tunnel per un accesso in sicurezza di pedoni e biciclette.

2. NV10.1 Via Borgonuovo

Nell'ambito dell'adeguamento progettuale di via Borgonuovo, è richiesta l'adozione delle migliori condizioni per il transito in sicurezza di mezzi e pedoni, sia in entrata sia uscita.

3. DISMISSIONE TRATTO FERROVIARIO VIA DEL BRENNERO

E' richiesta la valutazione di una nuova pista ciclabile in sostituzione del tratto ferroviario che verrà dismesso, considerando la nuova direzione della futura linea ferroviaria.
Il suddetto intervento si potrebbe collocare come il proseguimento della nuova pista ciclabile che verrà realizzata dal Comune di Verona, per collegare la frazione di Parona con Ponte Garibaldi.

4. NUOVA ROTONDA PRESSO MORO FREONI

E' richiesta la valutazione di una nuova rotonda nel tratto viario tra SP1 e Via Brennero.

5. COLLEGAMENTO CON ZONA INDUSTRIALE

Come noto, il nostro territorio soffre di una criticità permanente e cioè il traffico veicolare sempre più pressante sulla SP4 di San Pietro in Cariano, situazione che probabilmente verrà aggravata con i prossimi insediamenti produttivi e logistici nella zona artigianale – industriale (Z.A.I.).

In questo contesto, sarebbe auspicabile la valutazione di una nuova bretella che possa alleggerire il traffico attuale ed essere alla base di un'alternativa significativa.

La mission generale del quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza pone l'attenzione sul decongestionamento dl traffico viario, e noi riteniamo che questa finalità possa trovare una valida e nobile applicazione per il miglioramento della prospettiva e del benessere della nostra Comunità.

6. ORGANIZZAZIONE DEI CANTIERI

Come descritto nella RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE, si sottolinea l'importanza di uno studio approfondito di cantierizzazione, che possa implementare una mitigazione delle probabili ricadute sulla rete stradale esistente.

*** ULTIMA PAGINA ***

Vuota

Spett.le **Comune di San Pietro in Cariano**
alla cortese attenzione del sig. Sindaco
PEC: sanpietroincariano.vr@cert.ip-veneto.net

OGGETTO: **QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA VERONA – FORTEZZA, INGRESSO A VERONA DA NORD -**
PROGETTO PRESENTATO NEL DIBATTITO PUBBLICO PER PROPOSTA OSSERVAZIONI DA PARTE DEL COMUNE DI SAN PIETRO IN CARIANO

I sottoscritti [redacted] comune di Marano di Valpolicella, e [redacted] in qualità di proprietari del terreno agricolo, identificato al catasto terreni al [redacted] nel comune di San Pietro in Cariano (VR), interessato dal progetto di allargamento della rete ferroviaria in oggetto,

PREMESSO CHE

- È stato preso visione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica presentato nell'ambito degli incontri del Dibattito Pubblico indetto da RFI,
- Il progetto coinvolge direttamente i terreni di mia proprietà,
- È intenzione della scrivente contribuire alla definizione di soluzioni progettuali che riducano l'impatto ambientale ed economico, salvaguardando al contempo le attività agricole e il contesto locale,

SI SEGNALANO LE SEGUENTI CRITICITÀ E SI PROPONGONO I RELATIVI ADEGUAMENTI
(rif. elaborato grafico "Piano Particellare di Esproprio – Comune di San Pietro in Cariano – tavola 3 di 5", area n. 39):

1. **Accessibilità al fondo agricolo**

L'area contrassegnata in rosso come "Aree da occupare temporaneamente necessarie per l'esecuzione dell'opera", situata tra la via pubblica e il terreno agricolo, non prevede un accesso adeguato alla proprietà.

Si richiede il mantenimento dell'accesso al fondo in corrispondenza del [redacted] al fine di garantire la continuità delle attività agricole.

2. **Gestione delle acque meteoriche**

   L'ampliamento del rilevato ferroviario non contempla opere di regimentazione delle acque meteoriche. L'attuale conformazione del terreno porta all'accumulo di acque in prossimità del rilevato, con conseguenti danni e disagi per la coltivazione.

   Si richiede l'inserimento di adeguati interventi di drenaggio per assicurare il corretto deflusso delle acque.

3. **Sagoma planimetrica dell'area di cantiere – prima proposta di modifica**

   La forma trapezoidale dell'area da occupare temporaneamente interferisce in modo significativo con l'orientamento dei filari del vigneto, determinando la necessità di pesanti interventi di adeguamento agricolo.

   Si propone una sagoma planimetrica rettangolare, meno impattante, che comporti la rimozione del minor numero possibile di filari.

4. **Sagoma planimetrica dell'area di cantiere – seconda proposta di modifica**

   Si rileva che la configurazione attuale delle aree da occupare lascia una porzione di terreno non funzionale tra due zone di cantiere.

   Si propone di traslare l'area principale verso sud-ovest, così da razionalizzare gli spazi e ridurre l'area agricola coinvolta.

Con riserva di ulteriori considerazioni rimaniamo a disposizione per ogni eventuale chiarimento e/o approfondimento.

In attesa di in cortese riscontro porgiamo distinti saluti.

Marano di Valpolicella, 01/08/2025

[redacted]

Al SINDACO
del Comune di San Pietro in Cariano
VERONA

Alla seguente mail:
sanpietroincariano.vr@cert.ip-veneto.net

San Pietro in Cariano VR, 31 luglio 2025

OGGETTO: progetto quadruplicamento linea ferroviaria Verona-Fortezza. Osservazioni.

I sottoscritti Marchesini Stefano, Bogoni Margherita e Bellini Francesco, in qualità di consiglieri comunali e rappresentanti della Lista Civica "San Pietro sei tu, intendono con la presente dare il proprio contributo attraverso le seguenti osservazioni per migliorare e rendere socialmente più sostenibile l'importante intervento che andrà a modificare in modo considerevole il territorio di San Pietro in Cariano.

Dopo aver visionato con attenzione il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica PFTE redatto da RFI e presentato negli incontri pubblici avvenuti finora, siamo ad indicare le nostre osservazioni nella speranza che siano prese in considerazione perché ritenute molto importanti per migliorare la qualità generale di un intervento di grande impatto e importanza. Il nostro obiettivo è contribuire affinchè l'opera prevista non si limiti al semplice sfruttamento del territorio, ma sia portatrice di una sua riqualificazione, considerando anche che l'opera in sé non porterà vantaggi diretti a San Pietro in Cariano.

PREMESSO

che la rete ferroviaria esistente rappresenta una vera e propria barriera fisica che taglia in due il territorio nella sua parte meridionale limitando lo sviluppo urbanistico e viabilistico dell'intera zona della Valpolicella e che, quindi, è necessario cogliere l'occasione di questo importante progetto per predisporre le opportune opere di

collegamento nord/sud che consentiranno una maggiore libertà progettuale futura per nuove soluzioni viabilistiche in grado di risolvere l'annoso problema della viabilità della zona;

INDICHIAMO

di seguito le osservazioni e i relativi interventi richiesti, seguendo la linea ferroviaria da ovest a est:

1) Nuovo sottopasso Via Calandrine sul confine col Comune di Pescantina: secondo noi è molto importante realizzare un nuovo sottopasso in questo punto dove c'era un passaggio a livello che è stato chiuso approssimativamente nell'anno 2000. Questo intervento porterebbe un forte miglioramento della viabilità per San Pietro in Cariano e potrebbe divenire uno sbocco importante per un'eventuale futura nuova viabilità di collegamento della ZAI di San Pietro in Cariano con la viabilità principale, così da scaricare il centro di San Pietro in Cariano dal grande problema del traffico attuale. L'intersezione con la SP1 è già dotata di un'idonea e recente rotonda di grandi dimensioni adeguata per accogliere la nuova immissione. Il sottopasso proposto dovrebbe prevedere sia un passaggio pedonale che ciclabile.

2) Via Ferrari/Via Giovanni XXIII/Via Borgo Nuovo: dal PFTE non è molto chiaro cosa si intende fare in questa intersezione, complicata anche dal fatto che le strade sono su quote diverse; chiediamo sia a RFI che all'amministrazione comunale di San Pietro In Cariano un approfondimento dettagliato e che venga preso in considerazione il flusso pedonale/ciclabile dal e per il quartiere Borgo Nuovo. Si chiede, inoltre, che l'ampliamento del sottopasso esistente tenga conto del passaggio ciclo/pedonale su ambo i lati.

3) Incrocio "Moro Freoni" tra SP1/Via Ferrari/Via Nazionale del Brennero: si tratta di un collegamento viario di notevole passaggio, di connessione tra gli abitati di Pedemonte e Corrubbio in direzione sud; l'incrocio attuale è pericoloso e da molti anni si discute con il confinante Comune di Pescantina per la realizzazione di una rotonda; viste le grandi dimensioni dell'area interessata chiediamo, come opera compensativa, la realizzazione di una rotonda in questo punto.

4) Nuovo sottopasso Via XXV Aprile: chiediamo che venga prevista una larghezza adeguata al passaggio ciclo/pedonale su ambo i lati.

5) Nuovo sottopasso Via Cà Brusà: chiediamo che venga prevista una larghezza adeguata al passaggio ciclo/pedonale su ambo i lati e che venga allargato anche il tratto a nord tra linea ferrovia e intersezione con Via Quar (circa 400 mt).

Considerando che RFI dovrebbe realizzare una nuova rotonda sulla SP1 all'incrocio con Via Mirandola, Via Cà Brusà diventerà un importante sbocco.

6) Riutilizzo del tratto ferroviario dismesso: considerato il progetto già in fase di cantierizzazione del Comune di Verona per il collegamento ciclabile tra l'abitato di Parona e Ponte Garibaldi, in centro della Città, si ritiene opportuno di riutilizzare il tratto dismesso per realizzare un adeguato prolungamento del suddetto percorso ciclabile fino a Corrubbio: sarebbe un naturale prolungamento del percorso ciclabile. Si chiede, pertanto, a RFI la completa rimozione del sottopasso esistente su Via Cà Brusà e la realizzazione della rampa di raccordo tra l'attuale livello strada e il nuovo percorso ciclabile in rilevato esistente. Si ritiene importante, comunque, ribadire che RFI dovrà bonificare il tratto dismesso, togliendo i binari e ogni altro elemento ferroviario.

7) Sottopasso dismesso Via Terminon: un'ulteriore opera compensativa dovrà riguardare il completo rifacimento del sottopasso con adeguate dimensioni per il passaggio viabilistico, prevedendo anche il passaggio pedonale e ciclabile.

8) Come opera compensativa per il rilevante impatto sul nostro territorio, chiediamo che RFI si occupi della copertura della piastra San Floriano, Via Brigaldara in modo che sia accessibile alle varie associazioni del comune di San Pietro In Cariano, anche nel periodo invernale.

9) Per ridurre l'impatto sonoro, conseguente al potenziamento della linea ferroviaria, chiediamo che vengano installate barriere antirumore sul tratto di competenza del nostro territorio.

In spirito di collaborazione, chiediamo all'amministrazione comunale, oltre all'inoltro a RFI di quanto sopra esposto, di far proprie le nostre osservazioni/richieste, al fine di migliorare la qualità della vita dei nostri concittadini. Rimaniamo a disposizione.

Marchesini Stefano

Bogoni Margherita

Bellini Francesco

COMUNE DI SAN PIETRO IN CARIANO

Alla cortese attenzione del Sig. Sindaco Zantedeschi Gerardo

Oggetto:
Osservazioni in merito al quadruplicamento della linea ferroviaria di ingresso a Verona nord,definita Verona Fortezza, comportante esproprio di una parte del terreno censito nel comune di San Pietro in Cariano foglio 25 , mapp. 1014.
Via Cedrare 107 Corrubio di San Pietro in Cariano

Egregio sig. Sindaco

ci chiamiamo [redacted] proprietari del terreno in oggetto.
Desideriamo porre la sua attenzione per alcune osservazioni attinenti all'esproprio di una parte del terreno di nostra proprietà e all'immobile in esso censito.

Le osservazioni in merito sono di seguito elencate :

- la parte del terreno oggetto dell'esproprio dovrà essere pagato in maniera adeguata.

- dovrà inoltre essere calcolata la svalutazione dell'immobile a seguito della diminuita distanza che verrà a crearsi con la nuova linea ferroviaria.

- tenere presente la stabilità dell'immobile e ad eventuali danni strutturali all'immobile a seguito delle vibrazione che verranno a prodursi.

- che venga realizzato sul confine tra la proprietà della ferrovia e la nostra proprietà un muro di contenimento del terreno e non un " scarpata " che verrebbe a togliere ulteriore terreno alla nostra proprietà.

- che per mitigare il rumore della nuova linea vengano istallate delle barriere fonoassorbenti al fine di attenuare il crescente rumore dovuto al potenziamento della nuova linea.

Grati della vostra attenzione porgiamo distinti saluti.

San Pietro in Cariano 02/08/2025

[redacted]

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Sindaci dei 5 Comuni della Valpolicella

4 agosto 2025

COMUNE DI NEGRAR DI VALPOLICELLA
Provincia di Verona

Protocollo PEC

Alla c.a.
Barbara Bissoli

Vicesindaca e Assessora all'Urbanistica
del Comune di Verona
pec: urbanistica@pec.comune.verona.it

Oggetto: CONTRIBUTO AL DOCUMENTO PRELIMINARE E AL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE ADOTTATO CON DGC N. 1359 DEL 30/12/2024.

In qualità di amministratori della Valpolicella, desideriamo esprimere il nostro apprezzamento per l'impegno che state dedicando alla promozione della mobilità sostenibile all'interno delle politiche di sviluppo territoriale previste dal nuovo PAT. È evidente come la mobilità rappresenti un tema cruciale per Verona e il suo sistema metropolitano, un fattore chiave per rendere i nostri territori più sostenibili, competitivi e ricchi di opportunità. Un tema che naturalmente non si può limitare agli aspetti legati alla sostenibilità in senso stretto, come la riduzione delle emissioni per un ambiente più salubre, ma che riguarda anche il diritto delle persone di muoversi liberamente e rapidamente sul territorio, offrendo alternative concrete ed efficienti all'uso dell'auto.
In passato, Verona ha sempre sviluppato le proprie politiche di mobilità entro i confini amministrativi cittadini, senza considerare adeguatamente la dimensione metropolitana della mobilità. Tuttavia, sappiamo che i reali fabbisogni di spostamento di persone e merci vanno ben oltre questi confini. Come evidenziato nell'Allegato 4 del Documento Preliminare (par. 2.2.2), quasi il 30% delle auto che ogni giorno circolano a Verona appartengono a residenti di altri Comuni della provincia. Questo dato conferma la necessità di un approccio più ampio e integrato, capace di rispondere alle effettive esigenze di Verona e della sua area metropolitana che complessivamente supera 400.000 abitanti.
In questa logica, il PAT pone un obiettivo di grande importanza, affermando che *"l'integrazione tra la modalità ferroviaria e la mobilità pubblica urbana, entrambe estese e potenziate (e, come si vedrà, ulteriormente potenziabili), è assunta dal PAT come elemento cardine per tracciare il futuro della mobilità veronese sempre meno dipendente dal mezzo privato motorizzato (riduzione della quota modale dell'auto in prospettiva sotto il 40%)"*.
Si chiede pertanto di rafforzare il paragrafo 4.3.1 Strategia principale. In particolare:

1. per il **servizio ferroviario metropolitano**, riteniamo prioritaria la riattivazione della stazione di Parona come porta d'accesso alla Valpolicella, insieme alla stazione di Domegliara e, in futuro, auspicabilmente anche alla riattivazione della stazione di Balconi. In questo

Comune di Negrar di Valpolicella
Piazza V. Emanuele II, 37
37024 Negrar di Valpolicella (VR)
www.comunenegrar.it
C.F. e P. Iva 00251080230

Sindaco
045.6011653/654
sindaco@ comune.negrardivalpolicella.vr.it
segreteria@ comune.negrardivalpolicella.vr.it

senso, riteniamo fondamentale che il Comune di Verona, nell'ambito della strategia di sviluppo del nuovo PAT, promuova la sottoscrizione di un Accordo di Programma con Provincia e Regione finalizzato alla creazione del sistema ferroviario metropolitano (SFM) integrato con il trasporto pubblico locale su gomma, con la realizzazione di nuovi parcheggi scambiatori e l'introduzione di un sistema di bigliettazione unica (treno + bus);

2. per il **sistema delle ciclabili**, promuovendo un protocollo di intesa con la Regione e i comuni contermini per la realizzazione della dorsale della Valpolicella;
3. per il **sistema filoviario**, promuovere l'estensione della rete verso la Valpolicella;
4. per quanto riguarda il **sistema infrastrutturale**, riteniamo che il tema del traffico debba essere ulteriormente approfondito, anche in considerazione dell'obiettivo del PAT di ridurre del 40% la quota modale dell'auto. Qualora l'amministrazione confermi l'assetto proposto nel telaio infrastrutturale, si richiede di valutare l'inserimento della strada di gronda, come previsto dal PTCP, per alleggerire il traffico urbano dai flussi da e verso la Valpolicella.

In attesa di un positivo riscontro, porgiamo i nostri più cordiali saluti.

IL SINDACO DI NEGRAR DI VALPOLICELLA
Fausto Rossignoli
(Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.)

Anche in nome e per conto dei Sindaci di
SAN PIETRO IN CARIANO
Gerardo Zantedeschi

PESCANTINA
Aldo Vangi

FUMANE
Daniele Zivelonghi

MARANO DI VALPOLICELLA
Giuseppe Zardini

SANT'AMBROGIO DI VALPOLICELLA
Roberto Zorzi

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Comune di Verona

4 agosto 2025

Comune di Verona
AREA TERRITORIO

Verona, 04.09.2024

Spett.le *RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A*
info@dpingressoveronanord.it

c.a. Responsabile Dibattito Pubblico
Luigi De Amicis

OGGETTO: Linea AV/AC Corridoio 1. Progetto di quadruplicamento Fortezza -Verona. Ingresso a Verona da Nord. Dibattito Pubblico. Trasmissione osservazioni.

In relazione al procedimento di cui all'oggetto, si trasmette:

- proposta di deliberazione del Consiglio Comunale n. 53 discussa nella seduta consiliare del 31.07.2025, avente ad oggetto: "Infrastrutture strategiche definite dalla legge obiettivo n. 443/01 - Linea AV/AC corridoio 1. Progetto "quadruplicamento Fortezza-Verona – lotto 4 ingresso a Verona da Nord". dibattito pubblico avviato da rfi ai sensi dell'art.40 del d.lgs. n. 36/2023. Osservazioni del Comune di Verona";
- allegati alla proposta di deliberazione del Consiglio Comunale n. 53 del 31.07.2025, osservazioni presentate alla Circoscrizione Terza;
- ordine del giorno n. 477 collegato alla proposta di deliberazione n. 53/2025 ;
- osservazioni della Direzione Attuazione Urbanistica e PEBA del 04.08.2025;
- osservazioni della direzione Infrastrutture Viarie e Mobilità del 31.07.2025;
- Integrazione alle osservazioni pervenute alla Circoscrizione Terza del 31.07.2025 prot.n. 285547.

Si precisa che la deliberazione consiliare suddetta, non appena sarà pubblicata all'Albo Pretorio, verrà opportunamente trasmessa (con numerazione n. 37/2025 del 31.07.2025).

.

Il Dirigente
Coordinatore Area Territorio
Arch. Arnaldo Toffali
(firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i.)

Comune di Verona
Area Territorio
Via Pallone n. 9 – 37121 Verona
Tel. 045-8077597 - 045-8077321
e-mail – agt@comune.verona.it – www.comune.verona.it
Pec – agt@pec.comune.verona.it

Comune di Verona
Sessione ordinaria di Consiglio Comunale
Proposta di Deliberazione N. 53/2025 dell'ODG

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Oggetto: INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 - LINEA AV/AC CORRIDOIO 1. PROGETTO "QUADRUPLICAMENTO FORTEZZA-VERONA – LOTTO 4 INGRESSO A VERONA DA NORD". DIBATTITO PUBBLICO AVVIATO DA RFI AI SENSI DELL'ART.40 DEL D.LGS. N. 36/2023. OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VERONA.

Premesso che:

- il progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" si inserisce nell'ambito del più ampio intervento di Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona, finalizzato ad incentivare un progressivo passaggio dal trasporto merci su gomma a quello su rotaia, contribuendo al decongestionamento della rete autostradale, prossima alla saturazione, e al potenziamento dell'asse Verona-Innsbruck-Monaco, lungo il Corridoio TEN-T (Trans European Network-Transport) Scandinavo-Mediterraneo;
- il progetto ricade interamente nella Provincia di Verona, interessando i Comuni di Verona, San Pietro in Cariano e Pescantina;
- nell'anno 2003, RFI ha predisposto un primo progetto preliminare dell'intera tratta, che si sviluppava in superficie e prevalentemente in affiancamento stretto alla linea esistente, e ha avviato l'iter autorizzativo presso il CIPE; tale *iter* veniva poi sospeso nel 2007 su richiesta del Comune di Verona, sostenuta da Regione Veneto, Provincia di Verona e dal Commissario di Governo, rappresentando la necessità di apportare modifiche al progetto preliminare presentato;
- il successivo studio del 2008 prevedeva un tracciato alternativo che si sviluppava con pronunciato spanciamento ad ovest dalla linea esistente, con tratti in trincea e in galleria. Negli anni tra il 2009 e il 2011, Regione Veneto, Provincia di Verona e RFI costituirono un gruppo di progetto con l'obiettivo di approfondire il primo progetto preliminare del 2003 e il nuovo tracciato alternativo ad ovest: l'analisi comparativa sui due corridoi portò il gruppo di progetto a scartare la più recente ipotesi di spanciamento ad ovest ritenendo che lo stesso comportasse maggiori impatti sul territorio, maggiori costi e ricadute negative sulla funzionalità del Quadrante Europa;
- a distanza di dieci anni dalla presentazione del primo progetto preliminare (2003), il 14 maggio 2013, Comune di Verona, Provincia di Verona, Regione Veneto e RFI sottoscrivono un protocollo d'intesa avente tra gli obiettivi lo sviluppo dell'originario progetto preliminare e l'interramento della linea storica e della linea AC nei tratti che attraversano i centri abitati. Nel 2014, quindi, Italferr, su incarico di RFI, sviluppò il "Progetto Preliminare del Lotto 4" recependo gli impegni assunti nel Protocollo d'Intesa del 2013 e introducendo tratti in trincea e in galleria artificiale, sia per la linea nuova che per la linea storica, in corrispondenza dei quartieri di San Massimo e Chievo;

- con DGC dell'agosto 2020, il Comune di Verona ha approvato lo schema di "*Integrazione del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 14 maggio 2013 ...*" per la revisione e l'aggiornamento del "Progetto Preliminare del Lotto 4" del 2014 al fine di dare seguito alle intese intervenute tra Comune di Verona, Provincia di Verona, Regione Veneto e RFI con la sottoscrizione del Protocollo del 2013 per accelerare la progettazione e la realizzazione del nuovo accesso ferroviario da Nord e condividere il progetto nel suo complesso con tutti Comuni territorialmente coinvolti, estendendo così il Protocollo anche ai Comuni di Pescantina e San Pietro In Cariano;
- in particolare, nella menzionata "Integrazione del Protocollo d'Intesa" del 2013, definitivamente sottoscritta il 25 maggio 2021, si prevede l'impegno di RFI a "*inserire nel progetto la valutazione di fattibilità di una fermata da localizzare in prossimità dell'abitato di San Massimo/Borgo Milano, in relazione alle prospettive future del nodo ferroviario di Verona e nell'ottica di realizzare un sistema suburbano*";
- nel febbraio 2022 si conclude lo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE): la soluzione progettuale oggetto del Dibattito Pubblico, avviato il 5 giugno scorso ai sensi all'art. 40, comma 3, del D.Lgs. 36/2023, prevede la realizzazione di tratti in galleria artificiale (galleria San Massimo e Parona), di tratti in affiancamento alla linea storica, nonché della nuova fermata urbana di San Massimo in corrispondenza della galleria omonima. L'intervento si sviluppa in un unico lotto costruttivo e funzionale, con inizio a sud, in prossimità del terminal merci Quadrante Europa, dove è previsto l'adeguamento del Bivio San Massimo, e termine a nord, nell'abitato di Pescantina, dove è prevista la realizzazione di un bivio di connessione tra le due nuove linee, per un'estensione complessiva pari a circa 9,5 km;
- la soluzione progettuale finale recepisce le modifiche conseguenti all'aggiornamento del quadro normativo, consentendo di minimizzare le criticità legate alle interferenze di natura idraulica, alle interferenze con le viabilità, alla presenza di aree protette e tutelate, garantendo al contempo l'esercizio della linea;
- come previsto dall'art. 40, comma 3, del d.lgs. 36/2023, il 5 giugno 2025 RFI ha pubblicato sul portale dedicato https://www.dpingressoveronanord.it/ la documentazione relativa al PFTE e, in particolare, la Relazione di progetto che riporta le motivazioni dell'intervento, le soluzioni progettuali proposte, e le valutazioni sugli impatti sociali, ambientali ed economici dell'opera e l'altra documentazione relativa al PFTE;
- il Dibattito Pubblico, avviato con la conferenza stampa del giorno 5 giugno 2025, ha previsto lo svolgimento di tre incontri pubblici generali, avvenuti nei giorni 18, 19, 20 giugno 2025 e tre incontri specifici per territorio avvenuti nei giorni 24, 25 e 26 giugno 2025 rispettivamente per i Comuni di Verona, San Pietro In Cariano e Pescantina, finalizzati a presentare le ragioni e le caratteristiche della proposta e a raccogliere osservazioni sui temi rilevanti del progetto;
- oltre agli incontri previsti dal Dibattito Pubblico, il giorno 30 giugno, si è tenuta un'assemblea pubblica nella Sala Lucchi di Palazzina Masprone, in piazzale Olimpia 3, a Verona, organizzata dal Comune di Verona in collaborazione e con la presenza di RFI, con l'obiettivo di informare e coinvolgere i cittadini sul progetto, che rappresenta un intervento infrastrutturale strategico per il futuro della città;
- detto evento, che ha coinvolto prevalentemente i cittadini residenti nelle Circoscrizioni Seconda e Terza, si è concluso con l'indicazione di far pervenire entro il successivo 7 luglio eventuali osservazioni all'indirizzo della Circoscrizione Terza, che le avrebbe poi esaminate, valutate e comunque inviate al Comune per l'inoltro a RFI; tali indicazioni sono state poi più ampiamente diffuse attraverso ulteriori piattaforme di comunicazione del Comune di Verona;

Considerato che:

- l'art. 40, comma 4, del d.lgs. 36/2023, prevede che - tra gli altri - gli Enti locali interessati dall'opera possono presentare osservazioni e proposte entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla pubblicazione di cui al precedente comma 3, avvenuta il 5 giugno 2025 e che andrà a scadere dunque il 4 agosto 2025;

Dato atto che:

- sulla strategicità ed importanza del quadruplicamento della tratta Fortezza – Verona, per i collegamenti merci e passeggeri nazionali, regionali, locali e metropolitani, vi è totale condivisione da parte dell'Amministrazione del Comune di Verona;
- in particolare, sia il Documento Preliminare del PAT approvato con DGC n. 1359 del 30 Dicembre 2024, sia il PUMS approvato con DCC n. 56 del 12 ottobre 2023 prevedono il potenziamento del trasporto pubblico e sono coerenti con il progetto di quadruplicamento della tratta Fortezza – Verona;
- l'intervento prevede, in sintesi, la realizzazione dei seguenti interventi:
    - quadruplicamento di Bivio San Massimo;
    - realizzazione della sola linea est nel tratto in affiancamento all'esistente compreso fra Bivio San Massimo e il km 4, dove ha inizio il tratto di percorso in variante;
    - realizzazione della galleria San Massimo e della galleria Parona nei pressi di Forte Parona;
    - realizzazione di entrambe le nuove linee (4 binari) nel tratto in variante rispetto alla linea storica;
    - realizzazione della nuova fermata San Massimo;
    - nuovo attraversamento sul fiume Adige;
    - dismissione di tratti dell'attuale percorso che consentiranno la ricucitura tra i quartieri San Massimo e Borgo Milano;
    - interventi di miglioramento sulle viabilità intersecate dalle nuove infrastrutture ferroviarie;

Rilevato che:

- sono state formulate numerose osservazioni di merito sul PFTE da parte di cittadini, enti e associazioni, presentate alla Circoscrizione Terza e che questa, successivamente, con PG n. 260617 del 14 luglio 2025 recante proprio parere favorevole sul "documento di sintesi", espresso nella seduta dell'11 luglio 2025, ha provveduto a trasmetterle alla Direzione Pianificazione Urbanistica;
- il "documento di sintesi", unitamente alle osservazioni pervenute alla Circoscrizione Terza, sono allegati alla presente deliberazione consiliare per farne parte integrante;

Visti:

- il D.Lgs. 03.04.2006 n. 152 e s.m.i.;
- il D.Lgs. 30 giugno 2003, n.196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e ss.mm.ii.;
- il D.Lgs. 31 mar 2023, n. 36 "Codice dei contratti pubblici";

Dato atto che il presente provvedimento non comporta impegni di spesa né minori entrate.

Preso atto del parere tecnico del proponente Dirigente della Direzione Pianificazione Territoriale e del parere contabile del Responsabile del Servizio Finanziario, formulati sulla proposta di deliberazione in oggetto ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000, allegati al presente provvedimento;

Su proposta dell'Assessora alla Pianificazione Urbanistica, Barbara Bissoli;

D E L I B E R A

1. le premesse sono parte integrante del presente provvedimento;
2. di condividere e fare proprio il "documento di sintesi" oggetto del parere favorevole della Circoscrizione Terza (PG n. 260617 del 14 luglio 2025), qui allegato a far parte integrante del presente provvedimento;
3. di trasmettere a RFI le osservazioni presentate alla Circoscrizione Terza, allegate al presente provvedimento;
4. di incaricare la Direzione Pianificazione Urbanistica di trasmettere a RFI e ad eventuali altri competenti enti la presente deliberazione, il "documento di sintesi" della Circoscrizione Terza con il relativo parere favorevole, e le osservazioni trasmesse alla Circoscrizione Terza;
5. di pubblicare la presente deliberazione nella sezione Amministrazione Trasparente del sito del Comune, ai sensi del D.Lgs. n. 33/2013 e successive modificazioni;
6. di dichiarare immediatamente eseguibile la presente deliberazione, ai sensi dell'art.134, comma 4, D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

Comune di Verona
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

FIRMATARIO: ARNALDO TOFFALI

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

PROPOSTA PER IL CONSIGLIO COMUNALE N 53 del 21 luglio 2025

OGGETTO: *INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 - LINEA AV/AC CORRIDOIO 1. PROGETTO "QUADRUPLICAMENTO FORTEZZA-VERONA – LOTTO 4 INGRESSO A VERONA DA NORD". DIBATTITO PUBBLICO AVVIATO DA RFI AI SENSI DELL'ART.40 DEL D.LGS. N. 36/2023. OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VERONA.*

Ai sensi dell'art. 49, comma 1 e 147 bis, comma 1 del D. Lgs. 18.08.2000 n. 267, si esprime ***parere favorevole*** *di regolarità tecnica relativamente alla proposta in oggetto*.

Data 21/07/2025

Firmato digitalmente da:
Il Dirigente del Settore
ARNALDO TOFFALI

Comune di Verona

AREA BILANCIO E RISORSE ECONOMICHE

TIPO ATTO: Proposta per il Consiglio Comunale N 53 del 21 luglio 2025

OGGETTO*:* INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 - LINEA AV/AC CORRIDOIO 1. PROGETTO “QUADRUPLICAMENTO FORTEZZA-VERONA – LOTTO 4 INGRESSO A VERONA DA NORD”. DIBATTITO PUBBLICO AVVIATO DA RFI AI SENSI DELL'ART.40 DEL D.LGS. N. 36/2023. OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VERONA.

Ai sensi dell'art. 49, comma 1 e 147 bis, comma 1 del D. Lgs. 18.08.2000 n.267, si dichiara la non rilevanza contabile relativamente alla proposta in oggetto.

Note:

Data 21/07/2025

Firmato digitalmente da:
Il Responsabile del Servizio Finanziario

Comune di Verona
Circoscrizione 3ª

Al Dirigente
Direzione Pianificazione Territoriale
Arch. Arnaldo Toffali
p.c. Dott. Ernesto Caneva

p.c. all'Assessore alla Pianificazione Territoriale e all'Urbanistica
Barbara Bissoli

p.c. all'Assessore al Programma triennale Lavori Pubblici e al Coordinamento Lavori Pubblici e progetti complessi

LORO SEDI

OGGETTO: Quadruplicamento linea ferroviaria "Verona Fortezza" Lotto 4 - ingresso a Verona da Nord: valutazione del progetto e delle osservazioni pervenute. Documento di sintesi. Parere.

Con riferimento all'oggetto, si comunica che il Consiglio della Circoscrizione 3ª, nella seduta dell'11 luglio 2025, ha espresso parere favorevole all'unanimità dei 12 consiglieri presenti al documento di sintesi allegato.

Di seguito la votazione:

Consiglieri assegnati:	21
Consiglieri presenti	12
Consiglieri votanti	12
Consiglieri favorevoli	12
Consiglieri contrari	00
Consiglieri astenuti	00

Si allegano alla presente anche le osservazioni e la raccolta firme pervenute alla scrivente Circoscrizione dopo l'assemblea pubblica svoltasi in data 30 giugno 2025 presso la Sala Lucchi, zona Stadio – Verona.

Cordiali saluti.

La Responsabile Circoscrizionale
Circoscrizione 3ª
Dott.ssa Isabella Loncrini

Comune di Verona
Circoscrizione 3ª
Via Sogare, 3 - 37138 Verona
Tel. 045 8492318 - Fax 045 8492328
E-Mail circoscrizione3@comune.verona.it www.comune.verona.it
Casella PEC decentramento@pec.comune.verona.it
Codice fiscale e Partita IVA 00215150236
CODICE UNIVOCO UFFICIO W6FP4P

QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA "VERONA FORTEZZA" LOTTO 4- INGRESSO A VERONA DA NORD; VALUTAZIONE DEL PROGETTO E DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE. DOCUMENTO DI SINTESI. Parere

Il Consiglio della 3^ Circoscrizione, nella seduta convocata per venerdì 11 luglio 2025, con il presente documento intende intervenire formalmente nel processo di Dibattito Pubblico indetto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 5 giugno 2025, ai sensi dell'art. 22 del D.Lgs. n. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici), come modificato dal D.Lgs. n. 36/2023. A tal fine, si formula il seguente parere, corredato dalle osservazioni e segnalazioni pervenute dalla cittadinanza, per le quali si chiede che venga fornito un riscontro puntuale e per iscritto da parte dei soggetti competenti. Il presente documento, nonché le osservazioni che seguono, sono da intendersi formulati ai sensi dell'art. 40, comma 4, del D.Lgs. 36/2023.

PREMESSA

Il progetto relativo alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Alta Velocità–Alta Capacità in ingresso a Verona da Nord (Lotto 4 del tratto Fortezza–Verona) è attualmente sottoposto alla fase di Dibattito Pubblico, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.
Nel mese di giugno 2025 si sono tenuti sei incontri pubblici, in modalità mista (presenza/remoto), durante i quali RFI ha presentato il progetto e raccolto osservazioni da parte degli stakeholder (comitati, associazioni, enti, ecc.), come previsto dalla procedura. I cittadini hanno potuto partecipare come uditori, previa iscrizione.
Su richiesta dell'Amministrazione comunale di Verona e della 3^ Circoscrizione, alcuni tecnici progettisti di RFI hanno partecipato a un'assemblea pubblica, svoltasi in data 30 giugno 2025 presso la Sala Lucchi (zona Stadio – Verona). Durante tale incontro, il progetto è stato illustrato e sono stati raccolti pareri, domande e osservazioni da parte dei numerosi cittadini intervenuti.
In accordo con RFI e l'Amministrazione comunale, è stata offerta alla cittadinanza la possibilità di inviare osservazioni scritte alla 3^ Circoscrizione. Tale opportunità è stata comunicata sia tramite i mezzi di informazione, sia nel corso dell'assemblea del 30 giugno.
Sono pervenute complessivamente 58 segnalazioni trasmesse:
-via e-mail all'indirizzo: circoscrizione3@comune.verona.it
-tramite PEC: decentramento@pec.comune.verona.it
-oppure consegnate a mano presso l'Ufficio amministrativo della 3^ Circoscrizione (via Sogare, 3)
Tutti i contributi ricevuti sono stati archiviati e protocollati secondo le procedure interne del Comune di Verona.

VALUTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI

Le osservazioni pervenute sono state esaminate preventivamente dai Presidenti delle Commissioni consiliari Sergio Carollo (Lavori Pubblici) e Marco Raineri (Urbanistica), nonché dal Presidente della Circoscrizione Riccardo Olivieri. Esse sono state inoltre messe a disposizione di tutti i Consiglieri e Commissari delle Commissioni Lavori Pubblici e Urbanistica per la consultazione non appena protocollate e comunque con almeno 48 ore di anticipo rispetto alla seduta consiliare dell'11 luglio 2025, in conformità al regolamento.

Le osservazioni ricevute entro le ore 17:00 di lunedì 7 luglio 2025 sono state oggetto di esame preliminare da parte della Commissione congiunta Lavori Pubblici e Urbanistica, riunitasi lo stesso

giorno alle ore 21:00. Quelle pervenute fino alle ore 13 di mercoledì 9 luglio 2025 invece sono da intendersi visionate dai componenti di codesto Consiglio.

OSSERVAZIONI

All'esito del processo di partecipazione e analisi appena descritto, il Consiglio della 3^ Circoscrizione chiede ad R.F.I. di prendere in carico, valutare e dare un riscontro puntuale alle osservazioni che vengono puntualmente elencate di seguito:

1) Si richiede ad RFI di non utilizzare il Parco dell'amicizia di Via Fratellanza come area di stoccaggio (terreni, materiali in genere) e come area di cantiere. Si richiede ad RFI di individuare altre aree idonee nelle vicinanze, minimizzando l'impatto sulle viabilità esistenti e fuori da contesti altamente abitati. In aggiunta a quanto premesso nel presente punto si chiede che in tale area vengano salvaguardati gli alberi e quindi che gli stessi non vengano abbattuti.

2) La commissione prende atto che sono pervenute numerose richieste, da parte dei cittadini, di eliminare l'uscita della Stazione di San massimo nel Parco dell'Amicizia di Via Fratellanza. La Circoscrizione ritiene inadeguata l'ipotesi di un accesso attraverso un parco pubblico come quello dell'Amicizia in Via Fratellanza, in quanto ciò solleva rilevanti criticità in termini di sicurezza e di fruizione ordinata dello spazio urbano.

3) Si conferma in modo inequivocabile che l'uscita sul Parco dell'Amicizia di Via Fratellanza, così come ogni possibile interferenza con l'area cani adiacente e relativi perimetri, sono da escludere in modo assoluto e non rientrano tra le ipotesi in discussione. Detto questo, si ritiene che, tra le opzioni che potrebbero eventualmente essere valutate in futuro, un accesso sul lato San Massimo possa rappresentare una possibilità da approfondire, in relazione allo sviluppo di un sistema integrato di trasporto pubblico su scala urbana e provinciale. Tale possibilità andrebbe comunque analizzata con attenzione, sia sotto il profilo dell'utilità e della coerenza urbanistica, sia rispetto agli assetti legati alla sicurezza. In particolare, qualora si decidesse di procedere in tal senso, sarebbe necessario prevedere adeguati presidi di controllo, videosorveglianza e varchi regolati per limitarne l'utilizzo esclusivamente agli utenti del trasporto pubblico ferroviario o metropolitano di superficie. In ogni caso, qualsiasi proposta in merito dovrà essere sottoposta a un confronto trasparente con la cittadinanza, la Circoscrizione e l'Amministrazione comunale.

4) Si ritiene opportuno evidenziare a RFI l'importanza di mantenere la possibilità di utilizzo della stazione di Parona e dei binari storici a fini di trasporto pubblico. Questo risponde all'obiettivo, già evidenziato, di sviluppare una rete metropolitana organica basata sull'interconnessione di un maggior numero di fermate locali. In quest'ottica, quella di San Massimo assumerebbe un ruolo strategico. Si ricorda che il PUMS del Comune di Verona prevede l'attivazione di un servizio ferroviario urbano lungo la tratta Parona–San Michele, sfruttando le linee esistenti e introducendo una serie di fermate locali nei quartieri attraversati. Si chiede pertanto che il progetto del Lotto 4 non comprometta questa prospettiva e che vengano adottate tutte le misure necessarie per agevolarne la futura implementazione.

5) Si richiede di valutare il prolungamento della galleria artificiale di San massimo, al momento prevista di circa 1,8 km. In particolare si richiedere di valutare di proseguire lo "scatolare" della galleria fino alla zona di Via Bionde indicativamente ai civici da 48 a 132 / Villa Pullè con opportuna ricopertura a verde, in sostituzione della prevista trincea, al fine di mitigare a livello visivo e acustico l'impatto dei 4 binari ferroviari previsti. Si richiede di fornire un chiarimento circa l'eventuale allargamento di Via Bionde, se e dove venga previsto, e se siano previsti marciapiedi. Ci riserviamo di esprimerci in merito una volta ottenuta più puntuale documentazione e effettuato un confronto con i residenti. Si richiede inoltre di mantenere la continuità di un collegamento ciclopedonale tra Via Monte (zona Chievo) e Via Bionde. Si chiede per questa zona di chiarire la destinazione d'uso delle aree di cui è previsto l'esproprio e qualora ne fosse prevista la destinazione a cantiere di valutarne uno spostamento.. Si richiede in tale punto di mantenere la possibilità in futuro della realizzazione di una ulteriore fermata del trasporto pubblico mantenendo un'adeguata separazione tra i binari AV/AC e i binari della ferrovia tradizionale.

6) Si richiede di valutare l'utilizzo della recente copertura del canale San Giovanni in zona Via Monte Crocetta/Via Bionde, nella fase di cantiere in cui la Via Monte Crocetta verrà chiusa. Tale utilizzo del tracciato del canale consentirebbe di evitare l'esproprio di alcuni edifici (ad esempio è presente una nuova villa che nelle planimetrie utilizzate è ancora un vecchio rudere) e costituirebbe un'alternativa più economica, visto che tale tracciato si avvicina molto a tutte le abitazioni ed alle diramazione della Via Monte Crocetta. Si richiede di fare una valutazione in merito.

7) Si sottolinea che sono pervenute diverse osservazioni relative al tema espropri/indennizzi. Si richiede a RFI di verificare quanto scritto dai cittadini ed elaborare le opportune risposte. In particolare, i temi emersi sono: indennizzi eventuali per chi subisca disagi particolari (esempio persone con disabilità), possibilità di spostamento di aree di cantiere (scarpate/recinzioni) per evitare ulteriori disagi/demolizioni/occupazioni temporanee, verifica della reale occupazione degli immobili rispetto a quanto evidenziato nelle planimetrie utilizzate in sede di realizzazione del PFTE. Si richiede ad RFI di meglio evidenziare quale sia la strada da percorrere per la richiesta di indennizzi per disagi/danni arrecati ai cittadini dall'esecuzione dei lavori. Si richiede ad RFI un'attenta verifica delle osservazioni pervenute su tali argomenti.

8) Si richiede un collegamento ciclopedonale (passerella) tra Via Randaccio (circa in prossimità del civico 70) e la copertura della Galleria di San Massimo, in corrispondenza dell'inizio della galleria stessa. In tale punto, infatti, la copertura dovrebbe risultare al livello del sedime stradale di Via Randaccio, e si potrebbe quindi configurare una discesa ciclabile (sulla stessa copertura) che ricongiunga l'abitato di San Massimo con Via San Marco lato Spianà, all'incrocio tra Via San Marco e Via della Spianà nel futuro assetto rialzato di 2/3 metri rispetto all'attuale livello. Tale nuovo passaggio e discesa ciclabile consentirebbe di raggiungere facilmente il parco della Spianà, Via San Marco e Borgo Milano da San Massimo.

9) Al fine di facilitare la fruibilità della Stazione di San Massimo, si richiede di valutare la realizzazione del prolungamento di Via Pitagora fino a Via Fava ed alla futura rotonda prevista in fronte alla nuova fermata ferroviaria, e si richiede di valutare la realizzazione di una rotonda all'incrocio tra la vie Fava, Via del Fortino e Corso Milano stesso nel futuro assetto; quest'ultima soluzione consentirebbe di rallentare la velocità dei mezzi in corrispondenza di Via Fava su Corso Milano e quindi della stazione, di facilitare l'attraversamento pedonale di Corso Milano in tale punto, e di consentire la svolta a sinistra per chi proviene da Croce Bianca/San Massimo.
In un'ottica di potenziamento del trasporto pubblico locale e per favorire una più agevole fruizione della nuova stazione da parte dei cittadini, si richiede di valutare l'ampliamento del parcheggio auto previsto, anche attraverso una sua eventuale rimodulazione, al fine di agevolare l'interscambio tra mezzo privato e trasporto pubblico.

10) Si richiede di realizzare il previsto e auspicabile ampliamento di Via Bacilieri, almeno nel tratto tra la SS 11 e Via Lugagnano, in modo da convogliarvi più agevolmente il traffico di attraversamento di San Massimo e Corso Milano, chiedendone la realizzazione prima dell'inizio dei cantieri del Lotto4. Una parte rilevante del traffico sarebbe infatti invitata e troverebbe giovamento nel bypassare i quartieri e portarsi direttamente sulla tangenziale T4-T9 con ingresso appunto all'uscita di San Massimo in Via Ferrari.

11) Viste le implicazioni che i cantieri comporteranno sul traffico in ingresso e in uscita dal quartiere San Massimo, si richiede di valutare e velocizzare qualora possibile la finalizzazione del cantiere del sottopasso viario di Via Carnia/Via Fenilon, prevista nell'ambito del progetto dell'AV/AC Brescia Verona ingresso da Ovest, rispettando le migliori tempistiche previste.

12) Stante l'attuale quadro progettuale, si richiede di valutare il miglior assetto dei futuri binari in particolare nel punto corrispondente alla centrale idroelettrica di via Turbina, e Via Barucchi, in modo da non impedire in futuro eventuali utilizzi dei binari provenienti da Parona ai fini del trasporto pubblico locale e/o della ciclopedonalità; si rileva infatti che, stando l'attuale quadro, tali binari si interrompono presso località La Sorte in corrispondenza del civico 13/15. Una leggera deviazione dei nuovi tracciati consentirebbe di liberare l'accesso ai binari storici da Via Barucchi prima del civico 13, a beneficio di una migliore fruibilità.

13) Un ulteriore osservazione riguarda la nuova viabilità prevista per Via Boscomantico. La soluzione progettuale proposta, pur giustificata da criteri ingegneristici, comporta un consumo significativo di suolo agricolo e la frammentazione dei fondi. Si propone pertanto di valutare l'utilizzo delle esistenti capezzagne o strade interpoderali per contenere l'impatto ambientale, salvaguardando il paesaggio rurale e riducendo gli espropri.
Si chiede inoltre che venga analizzato l'attuale ponte ferroviario tra Parona e Boscomantico, al fine di verificarne l'idoneità ad assumere la funzione di collegamento viario o ciclopedonale tra i due quartieri. Tale infrastruttura potrebbe diventare un nodo strategico per la mobilità dolce, a condizione che vengano adeguate le rampe e gli accessi.

14) Si richiede ad RFI di fornire adeguate ulteriori spiegazioni relative:
   a. all'abbandono del tracciato A esterno al quartiere, in favore dell'attuale soluzione B con quadruplicamento ed interramento del percorso storico;
   b. alla scelta di realizzazione della fermata di San Massimo (studi relative a futuri flussi di passeggeri, fruibilità, ecc..);
   c. un quadro chiaro delle fasi di cantierizzazione.

15) Si richiede ad RFI di meglio chiarire quali siano le altezze delle paratie provvisionali sorrette dai pali, anche utilizzando prospetti /sezioni nei punti chiave del cantiere (Via San Marco, Parco Fratellanza, ...); alcuni cittadini temono paratie molto elevate, e quindi muri/salti di 10/15 metri. Secondo nostre stime, dai dati raccolti e tenendo in considerazione il metodo Milano utilizzato per la realizzazione delle gallerie, tali sbalzi provvisori sono dell'ordine massimo di 7/8 metri. Si ritiene utile che RFI chiarisca tali aspetti con le opportune documentazioni

16) Relativamente alle aree da utilizzare ai fini del supporto al cantiere (area container, aree logistiche, aree di attrezzaggio, ...) si propone di utilizzare le aree già previste in zona Spianà, anche eventualmente implementandone l'utilizzo, e di prevederne la cessione al Comune al termine dei lavori, al fine di un utilizzo a parco pubblico, come secondo le attuali previsioni dell'amministrazione comunale

17) In relazione alle opere compensative, si richiede di valutare la realizzazione del proseguimento della ciclabile di Via Sardegna a San Massimo, in direzione del quartiere Santa Lucia, in corrispondenza dell'attuale canale Conagro, e poi verso Via 24 Giugno, Via Fenilon fino a Via Sommacampagna. Si richiede di prevedere un opportuno utilizzo dell'area in superficie in corrispondenza della copertura delle gallerie ferroviarie, ai fini di un ottimale utilizzo per ciclabilità, pedonalità e trasporto pubblico locale, a seconda delle future pianificazioni comunali.

18) Sempre in relazione alle opere compensative si richiede
   -l'allargamento di via della Spianà fino a via Albere, quindi oltre l'attuale previsto allargamento fino all'altezza di via Piatti;
   -l'adeguamento del sottopasso di via Berardi per consentire la continuità del percorso ciclopedonale che in questi mesi stiamo concludendo prevedendo una viabilità veicolare a doppio senso e un passaggio ciclopedonale adeguato.

19) Attualmente il quartiere di San Massimo è privo di centri di aggregazione; si richiede di valutare in collaborazione con l'amministrazione comunale il recupero di immobili esistenti o la realizzazione di un nuovo edificio adatto a tale scopo

Il Presidente della Circoscrizione
Riccardo Olivieri

Il Presidente della Commissione 3^
Sergio Carollo

Il Presidente della Commissione 4^
Marco Raineri

I Consiglieri

Ordine del giorno collegato alla proposta di deliberazione n. 53 /2025

Si invita l'amministrazione ad attivare nella fase di evoluzione progettuale un confronto attivo con RFI al fine di affrontare e definire le seguenti (osservazioni di fondamento tecnico) tematiche di fondamento tecnico:

(riferimento "Elaborati Generali - Relazione Illustrativa Generale -Lotto 4: ingresso a Verona da Nord)

1. **Interferenza Via Monte Crocetta (NV06)**

Prevedere il proseguimento di Via Monte Crocetta su Via Gardesana più a nord dell'attuale uscita come indicato nell'**Allegato I**

2. **Interferenza Corso Milano (NV14)**

Prevedere una pista ciclabile lao nord, che colleghi la rotatoria di Croce Bianca con la pista ciclabile di Corso Milano con particolare attenzione all'interferenza di Via Fava (Allegato II)

3. **Interferenza Via Lorenzo Fava** (NV05)

Prevedere una pista ciclabile lungo Via Fava (Allegato II)

4. **Interferenza Via Casarini (NV03)**

Per la nuova sede stradale prevedere anche un percorso ciclabile (Allegato III).

5. **Interferenza Via San Marco (NV11)**

Prevedere anche un percorso ciclabile lungo la nuova sede stradale (Allegato IV)

6. **Interferenza Via della Spiana' (NV02)**

Prevedere anche un percorso ciclabile lungo la nuova sede stradale (Allegato V)

7. **Adeguamento Via Sogare (NV02.1)**

Prevedere un percorso ciclabile (Allegato V)

8. Prevedere, ove possibile, dei percorsi ciclabili lungo le vie di nuova realizzazione.

9. La fig. 99- ubicazione dei cantieri pag. 128 della "Relazione di Progetto Lotto 4 ingresso a Verona da Nord" non è coerente con quanto indicato nelle **tavole 5 e 6** degli "Elaborati e documentazione di progetto-Espropri-Tavole relative al piano particellare di esproprio, Comune di Verona" in quanto nella "figura 99-ubicazione dei cantieri" sono indicate delle aree di cantiere/ stoccaggio non più previste nelle tav.5 e 6.
   Si chiede pertanto di rivalutare, in **alternativa all'utilizzo del parco dell'Amicizia** in Via della Fratellanza a San Massimo, tali aree già previste nella fig. 99- ubicazione dei cantieri pag. 128 della "Relazione di Progetto Lotto 4 ingresso a Verona da Nord" (Allegato VI)

La consigliera comunale
Carla Padovani

Allegato 1

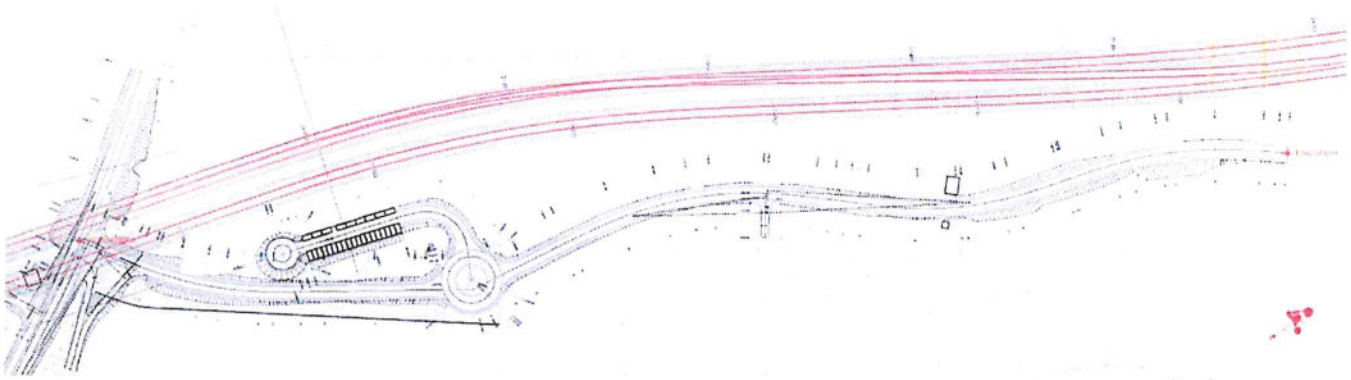


Figura 51 – NV05 – Stralcio planimetrico su rilievo di Via L.Fava

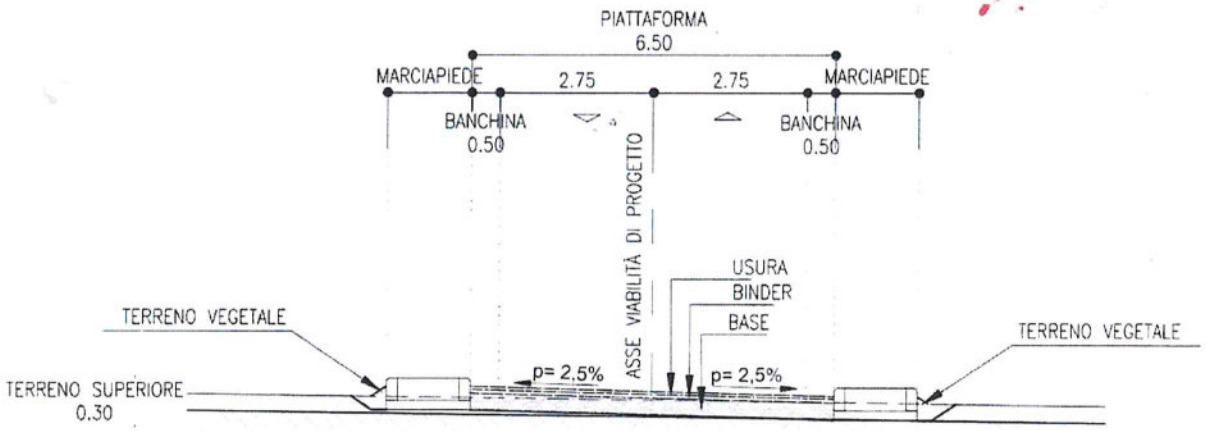


Figura 52 – NV05 – Sezione tipologica di Via L.Fava

11.4.9 Interferenza Via Monte Crocetta (NV06)

L'intervento ha come fine quello di ridefinire la sede stradale esistente, in quanto, in parte, interferente con la futura realizzazione della linea ferroviaria.

Il progetto della viabilità ha tenuto conto del D.M. 05/11/2001.

Come per le precedenti viabilità con le stesse caratteristiche, si è inquadrata la nuova sede stradale andando a considerare l'attuale configurazione, la quale attraversa un tessuto territoriale semi-urbanizzato; dunque, si considera sia per la soluzione provvisoria che per la definitiva un dimensionamento stradale di tipo F locale urbana con corsia da 2,75 m (una corsia per senso di marcia), banchine da 0,50 m su entrambi i lati della carreggiata; i marciapiedi presenti in configurazione definitiva. La velocità di progetto è compresa tra 25 e 60 Km/h.

La soluzione definitiva cambia anche tratto finale, poiché continua fino a raggiungere l'area di emergenza posta a Nord della via, creando così la possibilità d'accesso all'area.

La viabilità di progetto, inoltre, visto il contesto urbano in cui si sviluppa, presenta pendenze molto ridotte garantendo un facile accesso e facilitare il continuo e sicuro deflusso degli utenti e al contempo garantendo un adeguato deflusso delle acque piovane.

NUOVA USCITA SU VIA GARDESANA

Figura 53 – NV06 – Stralcio planimetrico su ortofoto di via Monte Crocetta

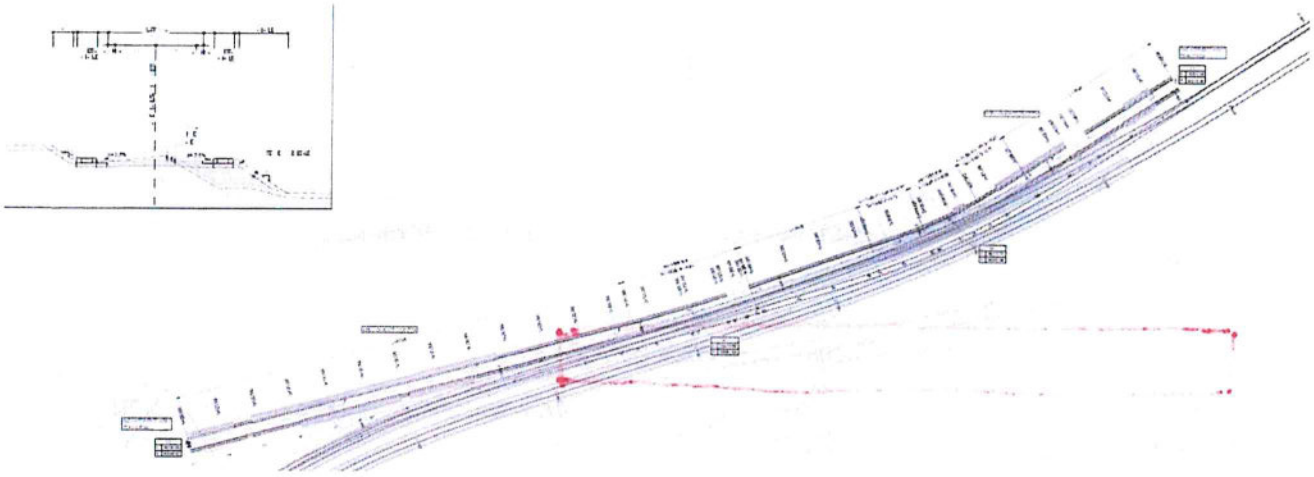


Figura 54 – NV06 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Monte Crocetta

Allegato II

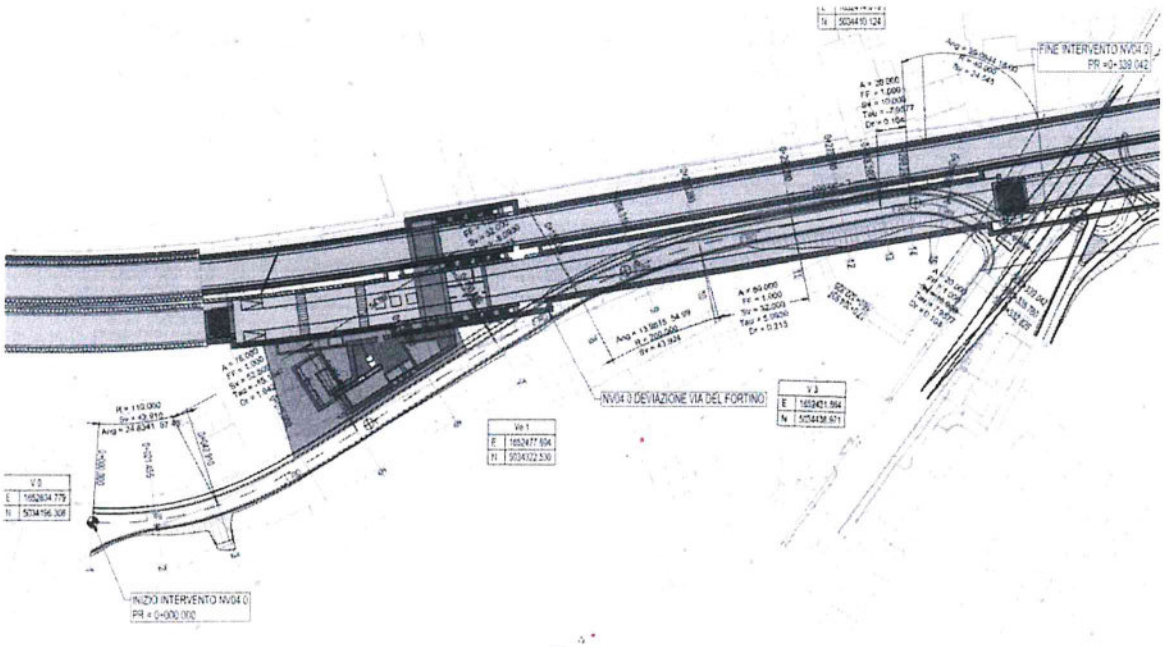


Figura 46 – NV04 – Stralcio planimetrico su rilievo Via del Fortino (tratto Nord)

Questa configurazione garantisce in primo luogo un facile e diretto accesso all'area residenziale che si sviluppa a Est della viabilità ed inoltre, essendo previsto, in corrispondenza della fermata, un piazzale di emergenza, in caso di necessità, una viabilità con tali caratteristiche garantirebbe il raggiungimento dell'area ai mezzi di soccorso in tempi ridotti dalla viabilità di Corso Milano. Infine, la presenza del marciapiede garantisce un facile e sicuro accesso alle utenze deboli da Corso Milano, viabilità lungo il quale è previsto il servizio del TPL.

La viabilità di progetto, pur modificando profondamente le caratteristiche planimetriche, si inserisce nel territorio senza interferire significativamente con gli edifici e lotti esistenti ma garantendo un notevole miglioramento della rete viaria, della accessibilità e della sicurezza, sia per gli utenti della strada sia per gli utenti deboli.

Infine, l'intersezione di progetto garantisce una visibilità tale da garantire le manovre di immissione su Corso Milano in totale sicurezza.

11.4.7 Interferenza Corso Milano (NV14)

L'intervento consiste nell'adeguamento di Corso Milano alla nuova configurazione in galleria della linea ferroviaria e della fermata urbana San Massimo.

La viabilità di Corso Milano si sviluppa da Est verso Ovest, consentendo di connettere le zone più centrali della città di Verona con i quartieri residenziali presenti a Ovest della stessa. La viabilità in oggetto, pertanto, visto le caratteristiche planimetriche attuali, è classificabile come una viabilità E Urbana di Quartiere secondo quanto previsto dal DM2001. In particolare, nell'area di intervento la viabilità è caratterizzata da tre corsie, due che si sviluppano da Est verso Ovest e una da Ovest verso Est, sottopassando la linea ferroviaria storica.

L'intervento di adeguamento previsto ha come finalità principale quella di risolvere la variazione della quota altimetrica della linea ferroviaria, che da progetto si svilupperà in galleria artificiale. L'infrastruttura ferroviaria, pertanto, non potrà più essere superata tramite un sottovia, ma si è reso necessario prevedere una variazione dell'andamento altimetrico della viabilità, nei limiti previsti dalla norma e senza disturbare gli accessi alle attività commerciali presenti lungo lo sviluppo del corso.

La viabilità di progetto planimetricamente prevede, come allo stato attuale, due corsie che si sviluppano da Est verso Ovest, in particolare, una da 3,00m e una da 3,50m per garantire il deflusso di mezzi di dimensioni maggiori come gli autobus; un'isola centrale divisionale in continuità con quella già esistente; una corsia che si sviluppi da Ovest verso Est da 3,50m, banchine da 0,50m su entrambi i lati e marciapiedi da 1,50m.

A livello altimetrico, in virtù del contesto urbano in cui si inserisce l'intervento di adeguamento, pur rappresentando l'andamento altimetrico la principale criticità, le livellette previste risultano inferiori al 5%.

L'intervento è di estensione limitata e si ricuce alla viabilità esistente mantenendo, in particolare, l'integrità funzionale della rotatoria sita lungo lo sviluppo di Corso Milano verso Ovest dopo il superamento dell'intersezione con l'infrastruttura ferroviaria.

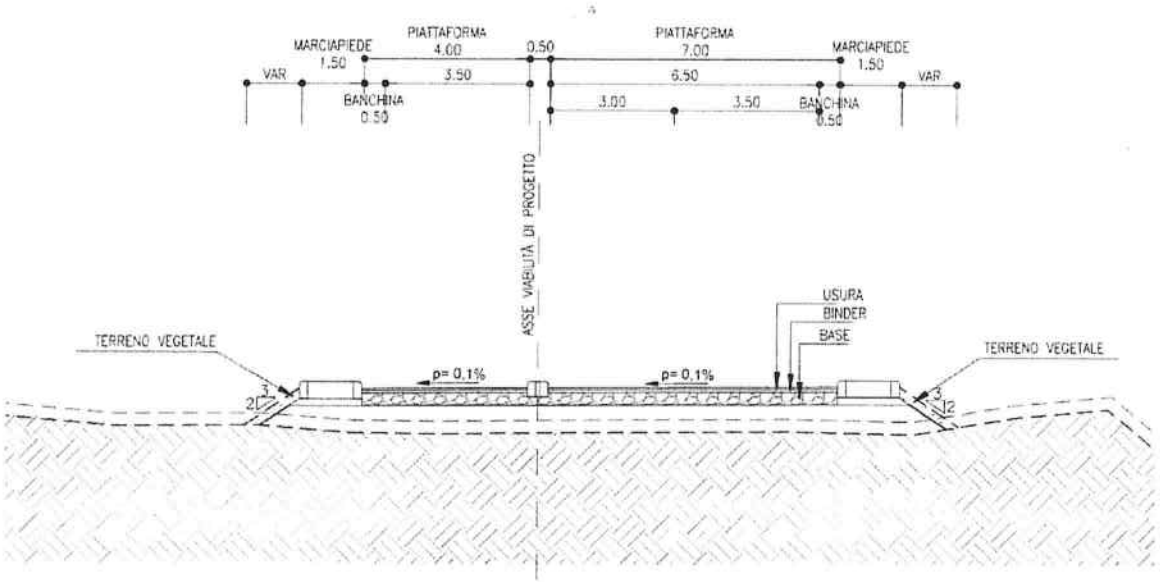


Figura 47 – NV14 – Schema sezione tipo

Figura 48 – NV14 – Stralcio planimetrico su ortofoto di Corso Milano

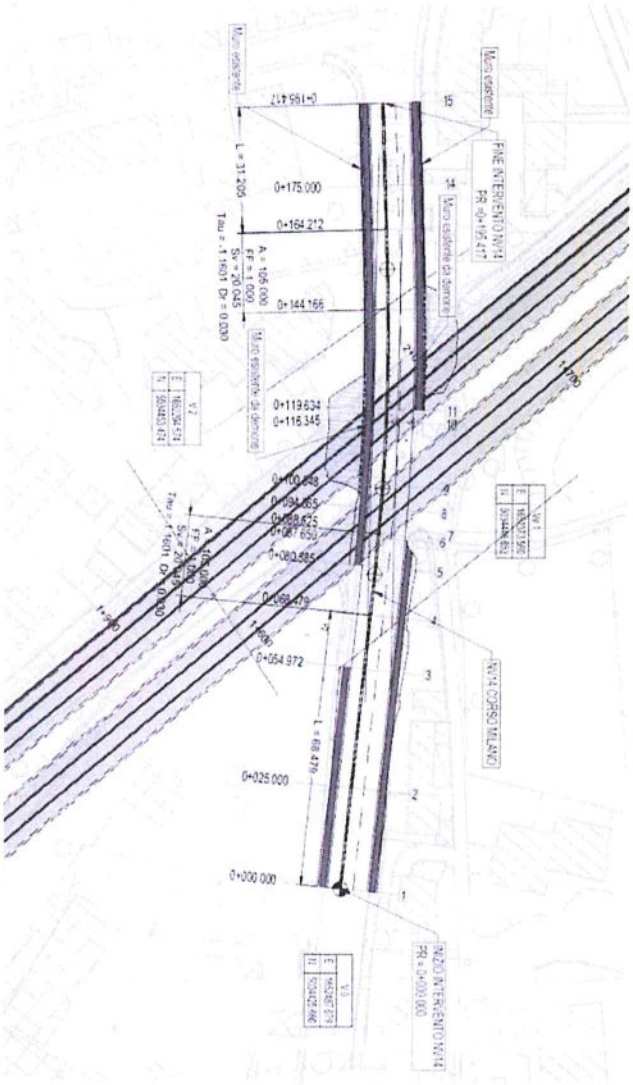


Figura 49 – NV14 – Stralcio planimetrico su rilievo Corso Milano

11.4.8 Interferenza Via Lorenzo Fava (NV05)

L'intervento consiste nella modifica di Via L. Fava alla nuova configurazione in galleria della linea ferroviaria e della fermata urbana.

Attualmente la viabilità di via Lorenzo Fava si sviluppa, a partire da Corso Milano, parallelamente al rilevato ferroviario della linea storica, sviluppandosi verso Nord in direzione del fiume Adige. Il primo tratto della viabilità, considerandone lo sviluppo da Sud verso Nord, coincide sostanzialmente con il tracciato del futuro binario Est. La viabilità ha come finalità principale quella di consentire l'accesso a zone abitate ed attività commerciali, garantendo tuttavia un limitato deflusso di traffico visto le caratteristiche stradali attuali e non garantendo un percorso sicuro alle utenze deboli, vista l'assenza di marciapiedi. La criticità principale dell'attuale viabilità risulta essere l'intersezione a raso con Corso Milano, questo a causa del mancato rispetto delle distanze di visibilità e la mancanza di una adeguata organizzazione planimetrica

dell'intersezione, che è gestita solo dalla segnaletica verticale e orizzontale senza la materializzazione di isole divisionali che ne consentirebbero la messa in sicurezza.

La nuova viabilità di Via Lorenzo Fava, che ricoprirà il ruolo di viabilità di accesso all'area di parcheggio nei pressi dell'uscita Nord della fermata S. Massimo, è suddivisa in due tratti principali; a dividerli è la rotatoria di progetto che non solo consente un rapido e sicuro accesso all'area di fermata ma rappresenta anche un elemento di "traffic calming" visto il contesto urbano in cui si inserisce e la futura presenza di numerose utenze deboli che potranno accedere all'infrastruttura ferroviaria. Inoltre, visto il contesto urbano in cui si sviluppa, presenta pendenze limitate, intorno al massimo al 5% per garantire un facile accesso e facilitare il continuo e sicuro deflusso degli utenti.

L'intersezione di progetto su Corso Milano è una intersezione a raso. In particolare, i veicoli potranno accedere alla viabilità provenendo da Corso Milano, da Est, mentre i veicoli che si immetteranno su Corso Milano potranno unicamente svoltare a destra per proseguire verso Ovest. L'intersezione a livello di sicurezza garantisce una migliore visibilità e di conseguenza una maggiore sicurezza rispetto allo stato attuale, questo grazie all'innesto a novanta gradi e grazie a una più chiara e definita regolazione delle manovre consentite. La regolazione dell'intersezione sopra descritta risulta particolarmente vantaggiosa in termini di sicurezza, tuttavia, non compromette la facilità di accesso alla viabilità e di conseguenza anche all'area di parcheggio, infatti, a solo 150m a Ovest e 250m a Est, lungo Corso Milano, sono presenti due rotatorie che consento di effettuare una manovra di inversione e riaccendere rapidamente a Via Fava.

Per quanto riguarda l'inquadramento funzionale della deviazione è stata adottata una strada di tipo F locale urbana, aventi corsie da 2,75 m (una corsia per senso di marcia) e banchine da 0,50 m in ambo i lati della carreggiata ed i relativi marciapiedi.

Nella nuova configurazione, anche l'intersezione con Viale Sicilia viene ottimizzata a favore di sicurezza con una circolazione a senso unico che distribuisce meglio i flussi e permette entrambe le manovre, di ingresso e uscita, da Viale Sicilia su Via Fava/Corso Milano (attualmente è consentito solo l'ingresso da C.so Milano su Viale Sicilia).

Figura 50 – NV05 – Stralcio planimetrico su ortofoto di Via L. Fava

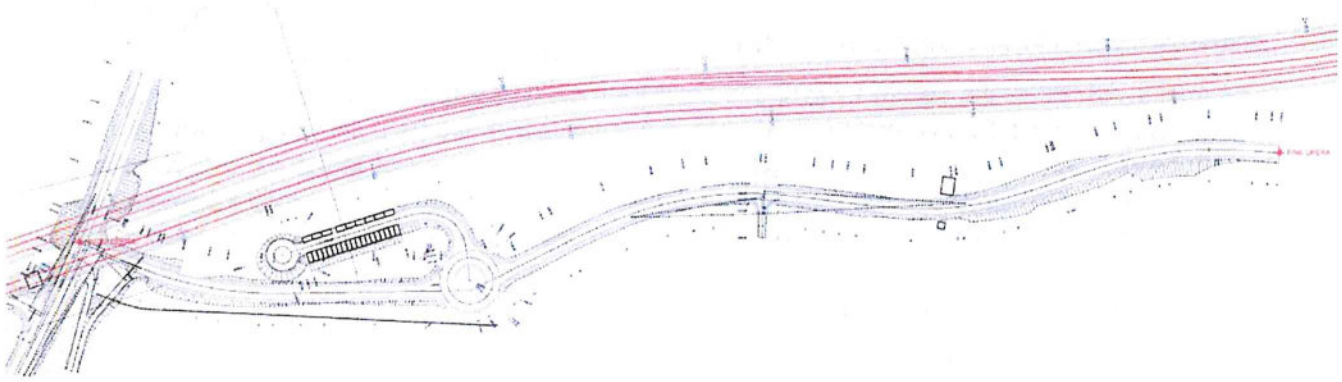


Figura 51 – NV05 – Stralcio planimetrico su rilievo di Via L.Fava

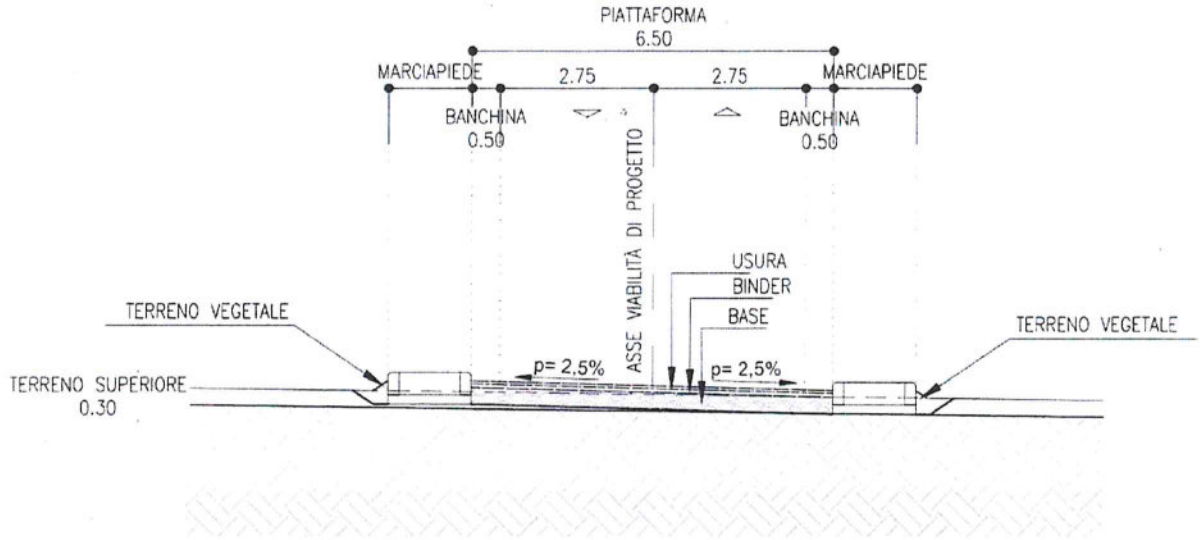


Figura 52 – NV05 – Sezione tipologica di Via L.Fava

11.4.9 Interferenza Via Monte Crocetta (NV06)

L'intervento ha come fine quello di ridefinire la sede stradale esistente, in quanto, in parte, interferente con la futura realizzazione della linea ferroviaria.

Il progetto della viabilità ha tenuto conto del D.M. 05/11/2001.

Come per le precedenti viabilità con le stesse caratteristiche, si è inquadrata la nuova sede stradale andando a considerare l'attuale configurazione, la quale attraversa un tessuto territoriale semi-urbanizzato; dunque, si considera sia per la soluzione provvisoria che per la definitiva un dimensionamento stradale di tipo F locale urbana con corsia da 2,75 m (una corsia per senso di marcia), banchine da 0,50 m su entrambi i lati della carreggiata; i marciapiedi presenti in configurazione definitiva. La velocità di progetto è compresa tra 25 e 60 Km/h.

La soluzione definitiva cambia anche tratto finale, poiché continua fino a raggiungere l'area di emergenza posta a Nord della via, creando così la possibilità d'accesso all'area.

Allegato III

11.4.4 Interferenza Via Casarini (NV03)

La viabilità esistente interferisce con la realizzazione della canna Est della galleria San Massimo, la nuova sede stradale sarà quindi traslata verso Est.

La nuova sede stradale sarà riprofilata identicamente a quella attuale, ovvero un unico rettifilo ma traslata ad Est per evitare l'interferenza con la futura sede ferroviaria. La viabilità è inquadrata come Strada Urbana (Categoria F) secondo le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al D.M. 05/11/2001. A tale categoria di strada corrisponde un intervallo di velocità di progetto (25-60) km/h e aventi corsie da 2,75 m (una corsia per senso di marcia) e banchine da 0,50 m in ambo i lati della carreggiata ed i relativi marciapiedi da 1,50 m ambo i lati della carreggiata.

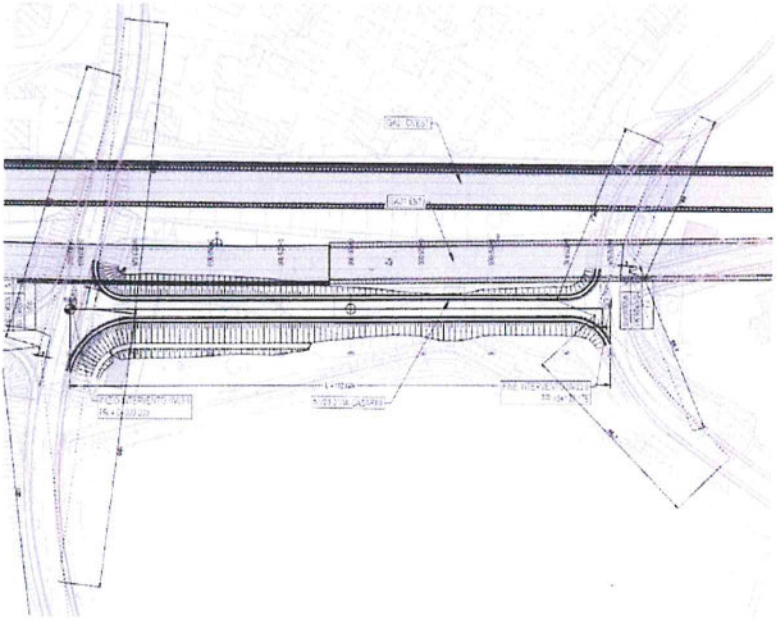


Figura 42 – NV03 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Casarini

11.4.5 Interferenza Via Brigata Sassari (NV13)

L'adeguamento consiste nella demolizione del sottopasso esistente, in quanto la ferrovia verrà interrata in galleria, ciò permetterà di collegare la parte Est e la parte Ovest di Via Brigata Sassari eliminando la strettoia creata dal sottopasso. L'intervento prevede anche una nuova connessione con Via del Fortino e Via Casarini.

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, essendo nello stato attuale un sottopasso della linea ferroviaria tagliandola da Est a Ovest, ed in futuro, avendo la nuova linea ferroviaria passante in galleria, si avrà un passaggio della sede stradale a filo terreno. L'andamento planimetrico si discosta dall'andamento attuale, andando a ricollegare anche le due intersezioni di Via del Fortino e Via Casarini. Per quanto riguarda l'inquadramento funzionale delle sedi stradali è stata adottata una strada di tipo F locale urbana, aventi corsie da 2,75 m (una corsia per senso di marcia) e banchine da 0,50 m in ambo i lati della carreggiata ed i relativi marciapiedi. La velocità di progetto è compresa nell'intervallo 25-40 Km/h a causa dei notevoli vincoli dell'esistente che hanno comportato limitazioni sia dal punto di vista planimetrico che altimetrico.

Figura 43 – NV13 – Stralcio planimetrico su ortofoto di via Brigata Sassari e Via del Fortino (tratto Sud)

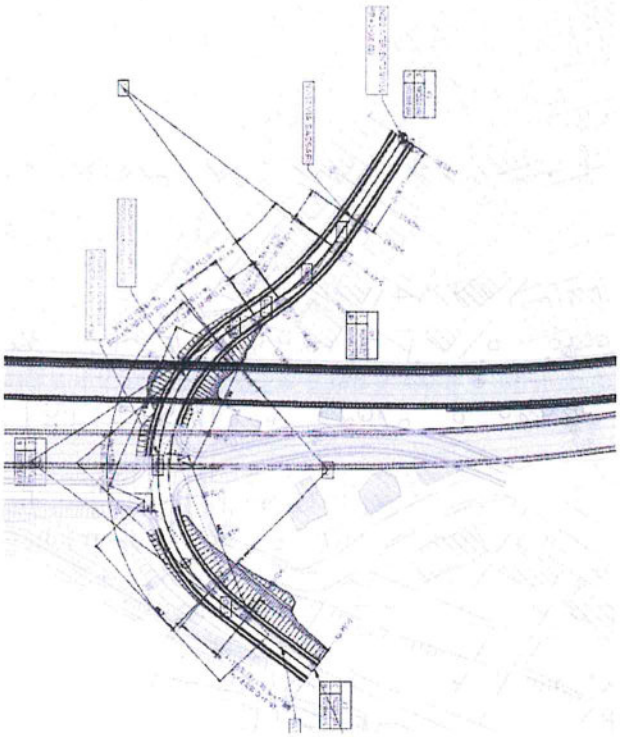


Figura 44 – NV13 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Brigata Sassari

Allegato IV

NV02.1 – ADEGUAMENTO VIA SOGARE

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, in quanto, la viabilità principale sulla quale converge, Via Spianà, sarà, in parte, interferente con la futura realizzazione della linea ferroviaria, e con la realizzazione di nuove aree di emergenza poste vicino la fermata della linea ferroviaria S. Massimo.

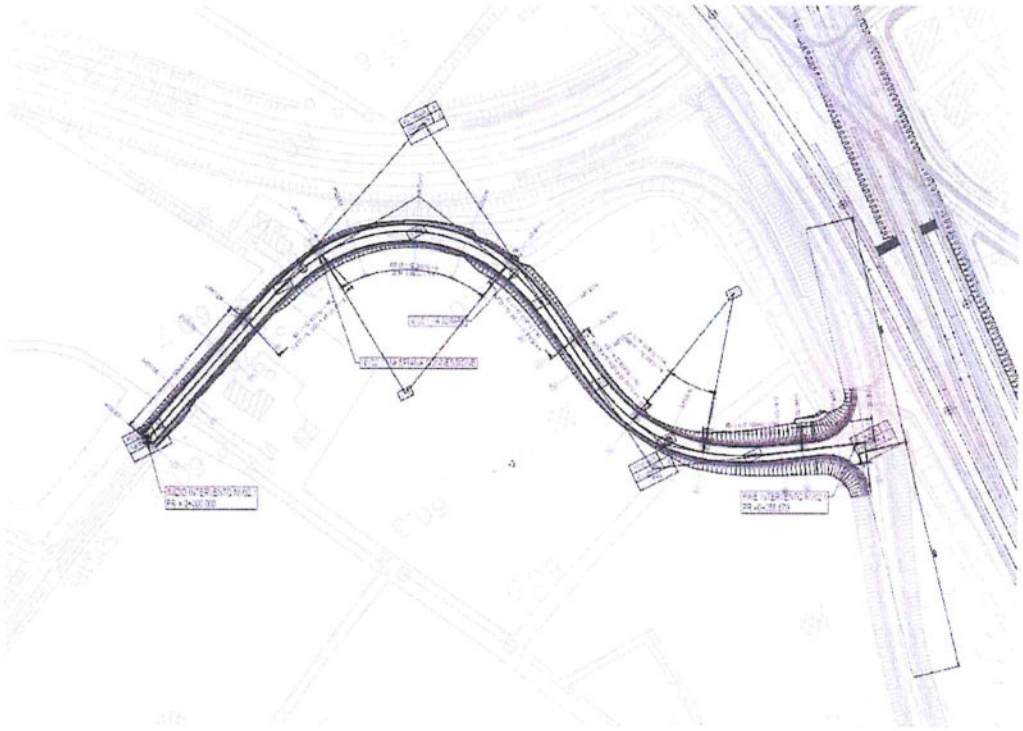


Figura 39 – NV02.1 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Sogare

11.4.3 Interferenza Via S. Marco (NV11)

L'adeguamento consiste nella demolizione del sottopasso esistente, in quanto la ferrovia verrà interrata in galleria, ciò permetterà di collegare la parte Est e la parte Ovest di Via San Marco eliminando il collo di bottiglia creato dal sottopasso.

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, essendo nello stato attuale un sottopasso della linea ferroviaria tagliandola da Est a Ovest, ed in futuro, avendo la nuova linea ferroviaria passante in galleria, un passaggio normale, ma riprofilato 5 m più in alto rispetto al livello attuale del terreno. L'andamento planimetrico ripropone identicamente l'andamento attuale, cambia solamente l'andamento altimetrico, andando a ricollegare anche le due intersezioni di Via della Spianà e Via Casarini (vedi paragrafi successivi). Per quanto riguarda l'inquadramento funzionale della sede stradale, con riferimento al contesto esistente, si adotta una strada di tipo F1 – Extraurbana Locale con corsie da 3,50 m (una corsia per senso di marcia) ed 1 m di banchina in ambo i lati della carreggiata. Le velocità di progetto sono comprese tra 25 e 60 Km/h coerentemente con la zona di attacco iniziale e finale della sede stradale riprogettata.

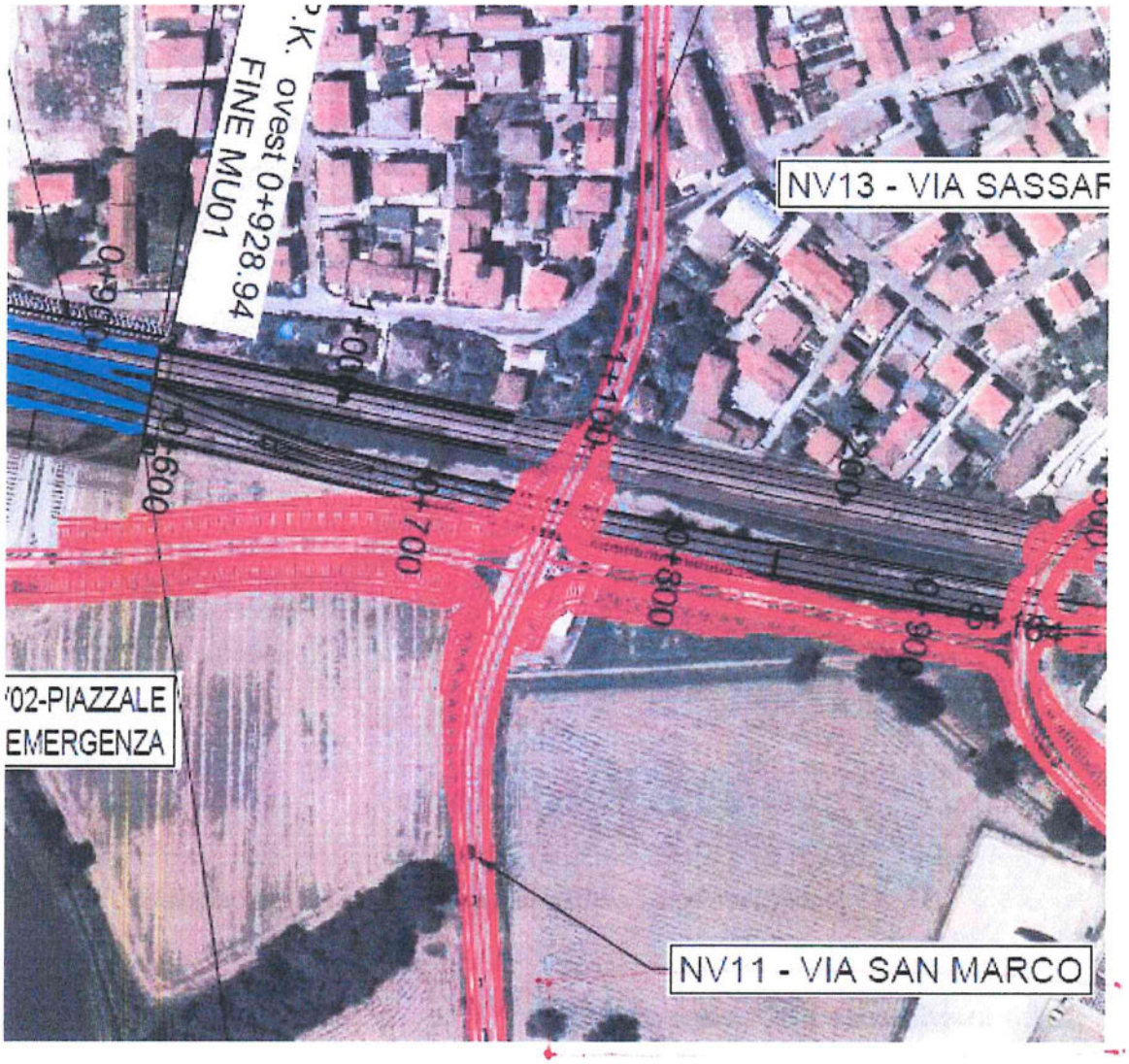


Figura 40 – NV11 – Stralcio planimetrico su ortofoto Via San Marco.

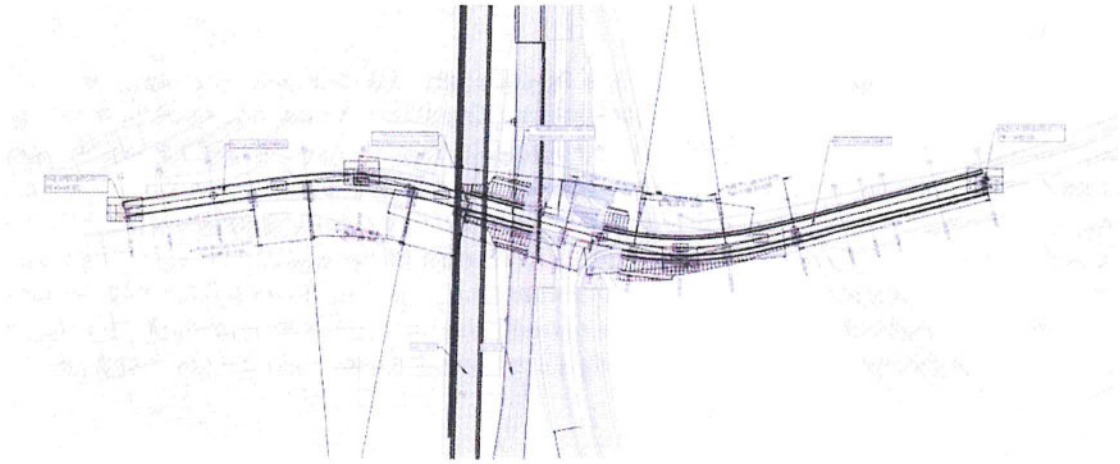


Figura 41 – NV11 – Stralcio planimetrico su rilievo Via San Marco.

Allegato V

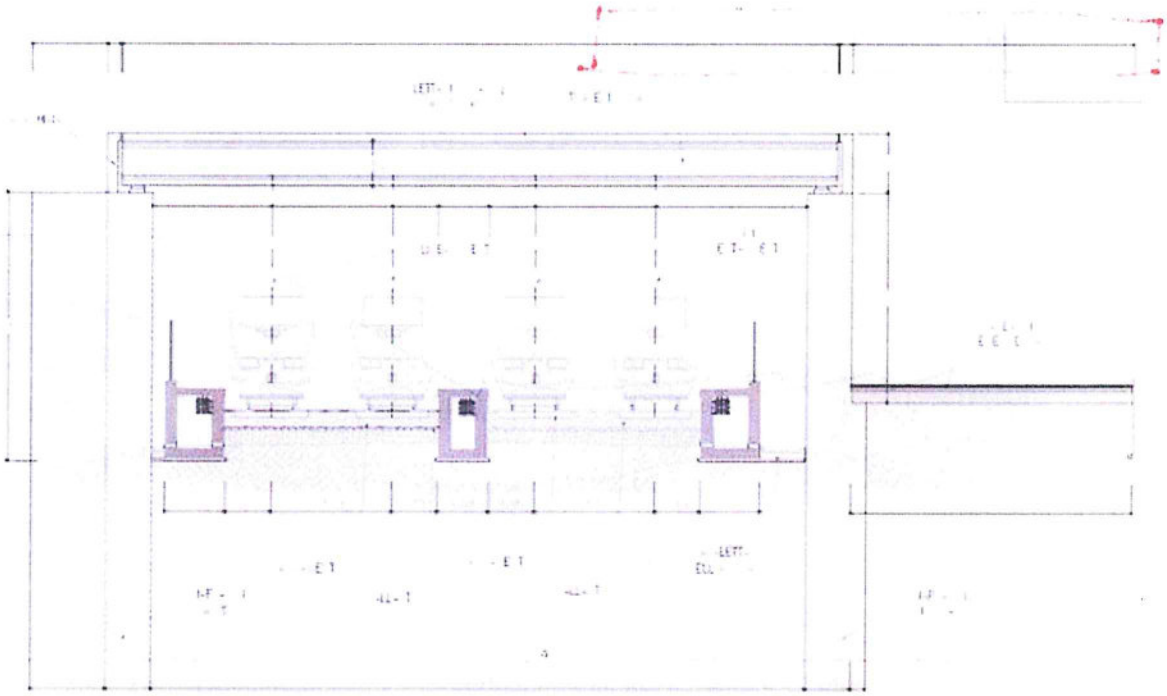


Figura 35 - SL01 - Sezione trasversale

11.4.2 Interferenza Via della Spianà (NV02)

L'adeguamento ha come fine quello di riprofilare la sede stradale esistente in quanto, in parte, interferente con i nuovi binari della linea ferroviaria e con la realizzazione di nuovi fabbricati tecnologici ed aree di emergenza poste vicino alla galleria ferroviaria S. Massimo ed è composto da tre tratti distinti.

L'intervento su Via della Spianà include anche l'adeguamento di Via Sogare (NV02.1)

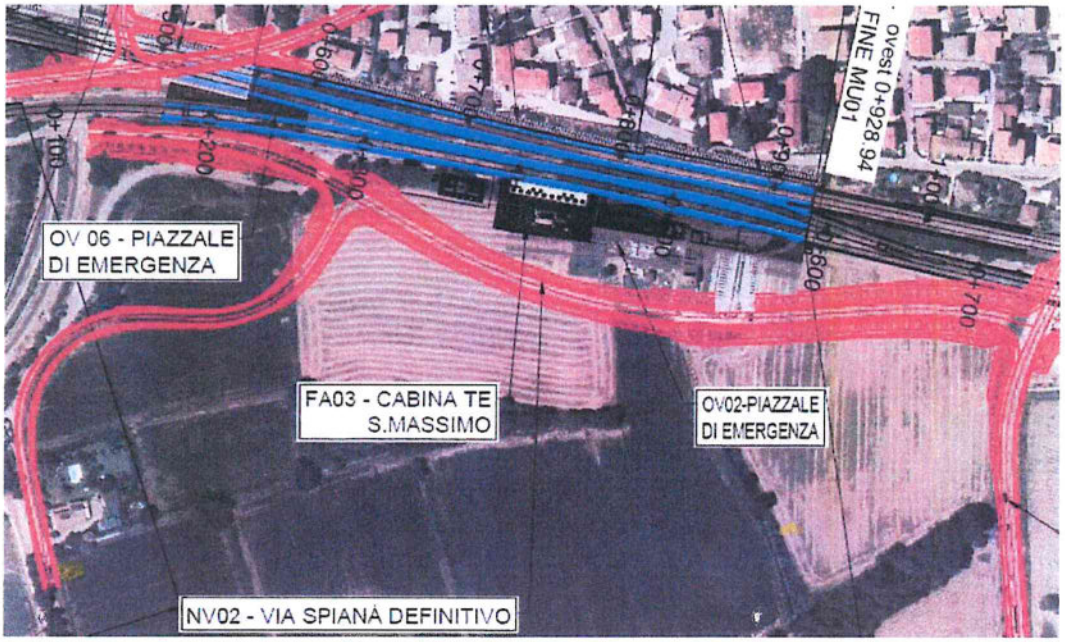


Figura 36 – NV02, NV02.1 – Stralcio planimetrico su ortofoto degli interventi su Via della Spianà e Via Sogare

NV02 – ADEGUAMENTO VIA DELLA SPIANÀ

La nuova sede stradale di Via della Spianà (NV02) sarà riprofilata adottando le caratteristiche geometriche della tipologia stradale F1 – Locale Extraurbana con una doppia soluzione, temporanea e definitiva, per garantirà il flusso di traffico continuo durante la fase di realizzazione dei lavori.

.

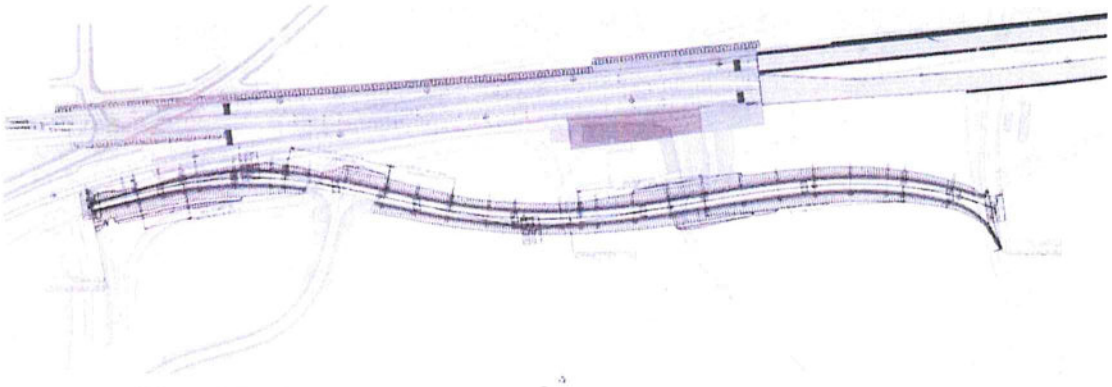


Figura 37 – Stralcio planimetrico su rilievo Via della Spianà temporanea.

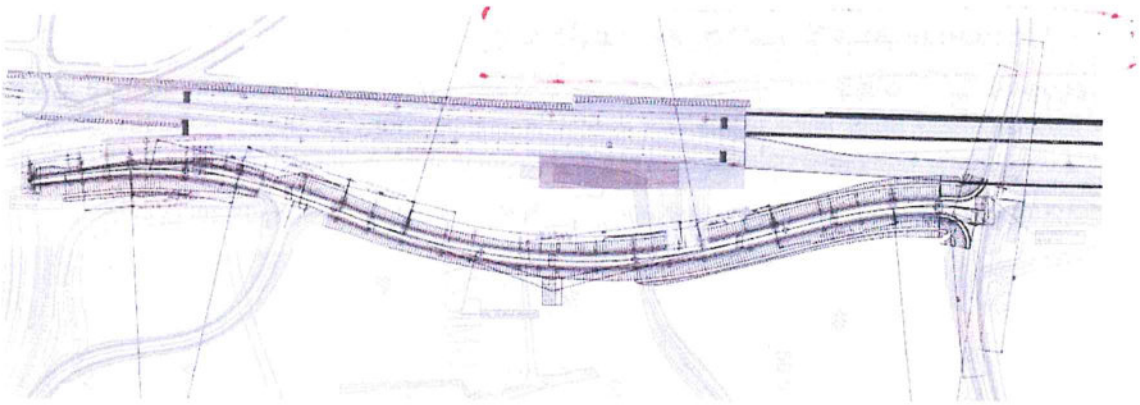


Figura 38 – Stralcio planimetrico su rilievo Via della Spianà definitiva

NV02.1 – ADEGUAMENTO VIA SOGARE

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, in quanto, la viabilità principale sulla quale converge, Via Spianà, sarà, in parte, interferente con la futura realizzazione della linea ferroviaria, e con la realizzazione di nuove aree di emergenza poste vicino la fermata della linea ferroviaria S. Massimo.

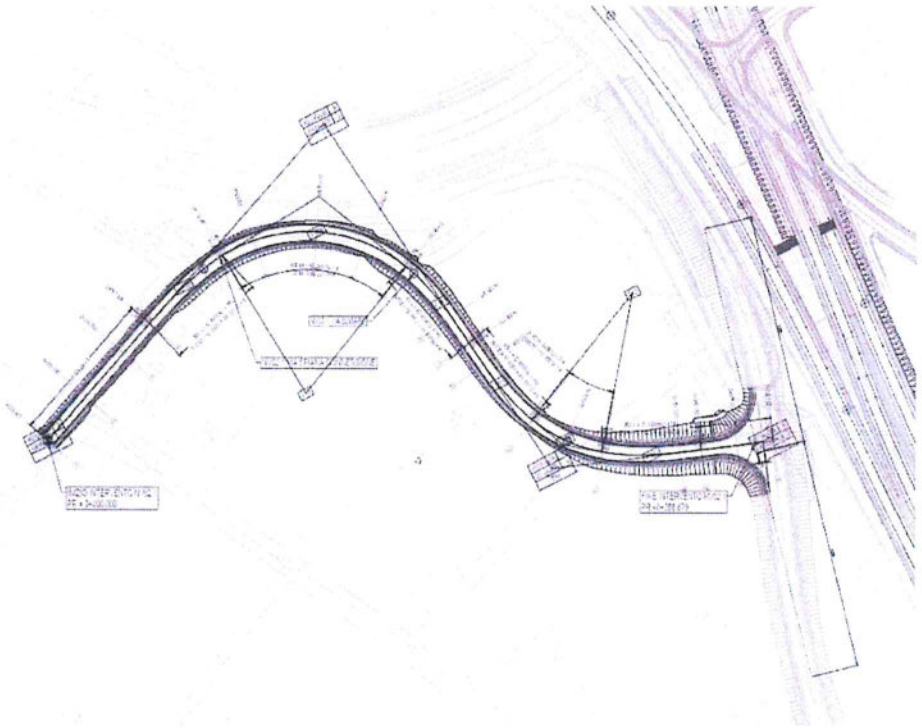


Figura 39 – NV02.1 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Sogare

11.4.3 Interferenza Via S. Marco (NV11)

L'adeguamento consiste nella demolizione del sottopasso esistente, in quanto la ferrovia verrà interrata in galleria, ciò permetterà di collegare la parte Est e la parte Ovest di Via San Marco eliminando il collo di bottiglia creato dal sottopasso.

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, essendo nello stato attuale un sottopasso della linea ferroviaria tagliandola da Est a Ovest, ed in futuro, avendo la nuova linea ferroviaria passante in galleria, un passaggio normale, ma riprofilato 5 m più in alto rispetto al livello attuale del terreno. L'andamento planimetrico ripropone identicamente l'andamento attuale, cambia solamente l'andamento altimetrico, andando a ricollegare anche le due intersezioni di Via della Spianà e Via Casarini (vedi paragrafi successivi). Per quanto riguarda l'inquadramento funzionale della sede stradale, con riferimento al contesto esistente, si adotta una strada di tipo F1 – Extraurbana Locale con corsie da 3,50 m (una corsia per senso di marcia) ed 1 m di banchina in ambo i lati della carreggiata. Le velocità di progetto sono comprese tra 25 e 60 Km/h coerentemente con la zona di attacco iniziale e finale della sede stradale riprogettata.

Allegato VI

Di seguito si riportano gli elaborati grafici dove sono rappresentate le aree di cantiere e i percorsi che verranno potenzialmente impiegati dai mezzi di lavoro per l'accesso alle stesse. È bene precisare che l'interferenza generata da tali aree è temporanea, in quanto verranno ripristinate allo stato ex ante al termine dei lavori. Inoltre, durante le fasi di lavorazioni verranno installate delle recinzioni al fine di schermare visivamente le aree di lavoro e mitigare l'interferenza che si avrà rispetto ai beni tutelati.

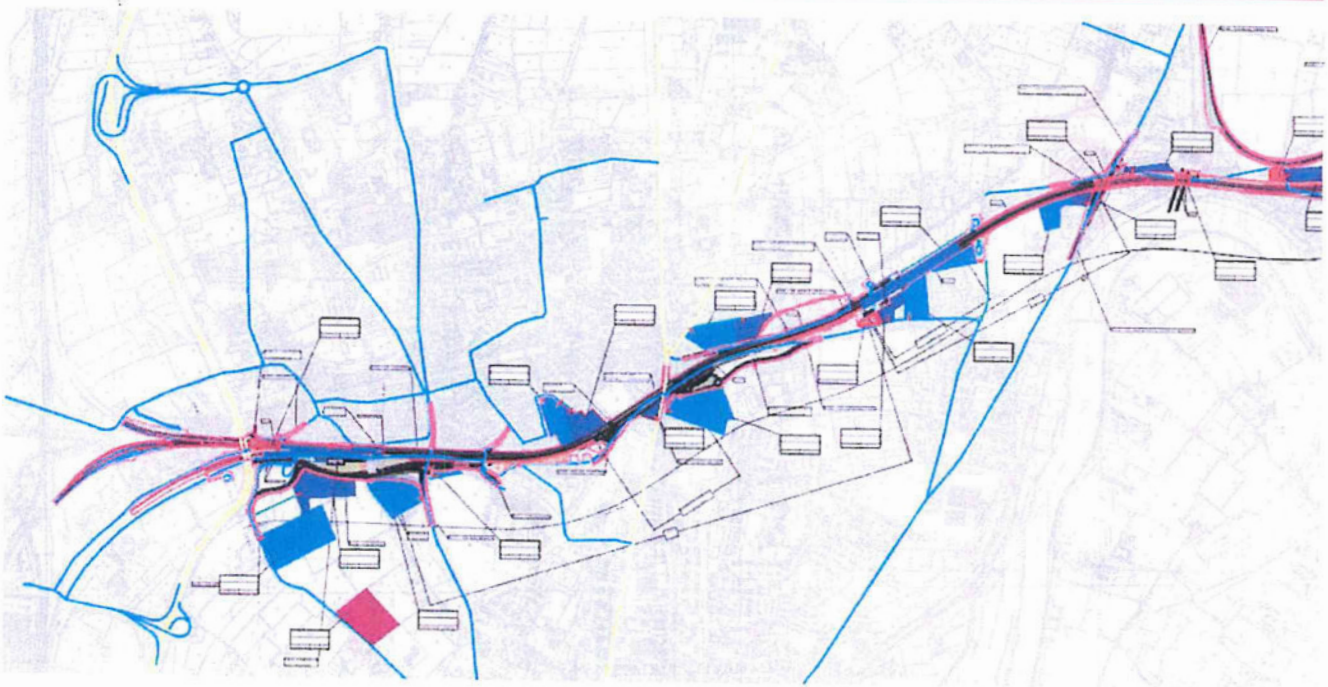
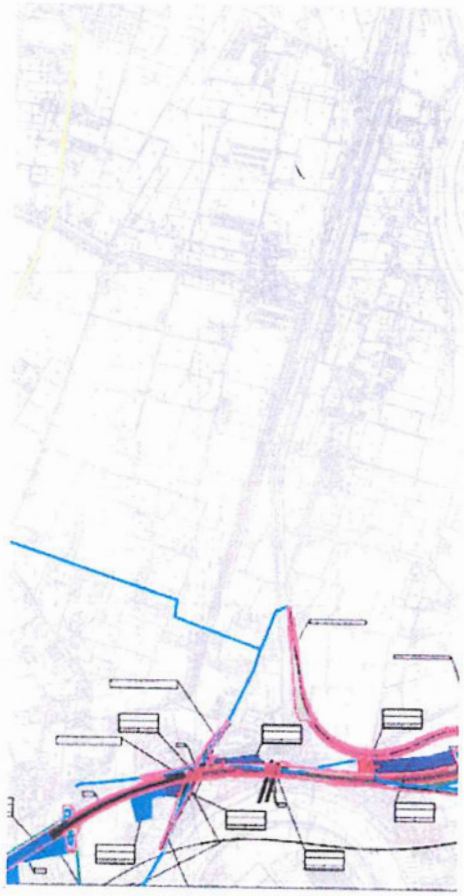


Figura 99 - Ubicazione dei cantieri



Comune di Verona
Infrastrutture Viarie e Mobilità

TRASMISSIONE MEZZO PEC

Verona, data del protocollo

Spett.le
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
info@dpingressoveronanord.it

OGGETTO: Progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona. Invio osservazioni

NV01) Via Piatti:
Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre ai relativi marciapiedi e alla pista ciclabile già presente.
(SL01) Ponte di via Piatti:
la proprietà della nuova infrastruttura, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture dell'opera, delle barriere sicurvia e dei giunti stradali dovranno rimanere di competenza di RFI durante tutta la vita utile.
(NV02) Adeguamento Via della Spianà:
Valutazione della fattibilità di allargamento della sezione stradale della Via Spianà per tutta la sua lunghezza, dall'intersezione con Via Albere, fino alle PK 0+100 compreso il sovrappasso sulla tangenziale T4-T9, con corsie pari a 3,5 m oltre alle banchine.
(NV02.1) Adeguamento Via Sogare:
Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.
(NV11) Via San Marco:
Realizzazione di un collegamento ciclopedonale che dal lato est ferroviario di Via San Marco colleghi al quartiere di San Massimo (da valutarsi percorso ciclabile Via San Marco, Via Spianà, via Brigata Sassari, San Massimo).
(NV03) Via Casarini:
Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.
(NV14) Corso Milano:
Mantenimento di almeno una corsia per senso di marcia durante l'esecuzione dei lavori, ad eccezione di lavorazioni notturne o nel periodo luglio-agosto.

Infrastrutture Viarie e Mobilità
Grandi opere e ponti
Indirizzo: largo Divisione Pasubio, 1 – 31722 Verona
Telefono: 0458078609
E-Mail direzione.strade@comune.verona.it PEC strade@pec.comune.verona.it
Codice fiscale e Partita IVA 00215150236
Codice Univoco Ufficio: 5HGMKH

(NV06) Via Monte Crocetta:
Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.
(NV05) Via Fava:
Il nuovo tratto stradale di via Fava cade all'interno del piano urbanistico attuativo convenzionato n. 722-04 della ditta CEMS srl, le cui opere, comprendenti un parcheggio P2 ad uso pubblico, sono già state realizzate pertanto occorre tener conto di tal interferenza. Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.
(NV07) Via Turbina Via Bionde:
Al fine di risolvere l'interferenza tra la nuova pista ciclabile Biffis Camuzzoni già realizzata lungo via Turbina e Via Aeroporto Berardi e la sede ferrioviaria che la interrompe, è necessario prevedere l'allargamento della sezione del sottopasso di progetto e di quello esistente, per una larghezza di almeno 3 m, in modo da dare continuità all'itinerario ciclabile.

Per quel che concerne gli aspetti generali del progetto si richiede che:

- vengano progettate e realizzate apposite infrastrutture di attraversamento in corrispondenza delle intersezioni di C.so Milano, via Sassari e via San Marco, in modo tale da consentire la continuità del percorso ciclo-pedonale, previsto dal Master Plan sul vecchio sedime della ferrovia. Si propone che tale intervento possa essere considerato come misura di mitigazione, anziché di compensazione, pertanto con progettazione e realizzazione a cura di RFI;
- tutte le strade oggetto di modifiche alla viabilità dovranno essere ripavimentate;
- durante la fase di progettazione e di esecuzione delle lavorazioni dovrà essere coinvolta la Polizia Locale per la discussione e il coordinamento della cantierizzazione.

Distinti saluti.

Il Dirigente
Ing. Michele FASOLI
(firmato digitalmente si sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i.)

Fwd: Re: DP Ingresso a Verona da nord

Da : [redacted] lun, 07 lug 2025, 16:01
Oggetto : Fwd: Re: DP Ingresso a Verona da nord
A : circoscrizione3@comune.verona.it

su invito del "supporto pubblico" indirizzo anche a Voi quanto di seguito riportato (vedasi mia email delle 15.58 sottostante messa in Vostra c/c)

Cordialità

Alberto Gagliardo

-------- Original Message --------

Subject: Re: DP Ingresso a Verona da nord
Date: Mon, 07 Jul 2025 15:58:34 +0200
From: [redacted]
To: Dibattito Pubblico <info@dpingressoveronanord.it>
Cc: <circoscrizione3@comune.verona.it>, [redacted]

Come da Vostra cortese risposta di seguito riportata, re inoltro a VOi e in c/c circoscrizione3@comune.verona.it

In attesa di risposta da parte di circoscrizione3@comune.verona.it

Grazie

Alberto Gagliardo

Il 07.07.2025 13:49 Dibattito Pubblico ha scritto:

> Buongiorno,
> le ricordiamo che tutte le osservazioni e/o richieste/domande per essere assunte formalmente nella procedura del Dibattito Pubblico, devono essere inviate da un soggetto Accreditato (qui trova l'elenco https://www.dpingressoveronanord.it/associazioni-comitati-accreditati/) o da un'Amministrazione pubblica, secondo quanto stabilito l'art. 40 del dlgs. 36/2023. La Circoscrizione III del Comune di Veona sta facendo questo lavoro di raccolta per poi ritrasmetterle formalmente. Sarebbe quindi importante che lei rimandasse questo messaggio indirizzandolo anche a circoscrizione3@comune.verona.it.
> Restando a disposizione, si inviano cordiali saluti.
> Il supporto tecnico
>
> Il giorno gio 26 giu 2025 alle ore 16:06 [redacted] > ha scritto:
> Buoungiono,
>
> durante uno degli incontri di approfondimento ho inteso che Via Bionde verrà allargata.
>
> Volevo capire:

1) verrà allargata tutta o solo una parte?

2) proveniendo dal Chievo e girando a sinistra con direzione via Gardesane verrà allargato il lato destro o il sinistro?

3) in prossimità dell'attuale ponte dislocato a circa metà via , la strada seguirà l'attuale corso o proseguirà dritta evitando così l'attuale doppia curva?

4) sono previsti marciapiedi?

Grazie e fiducioso di risposta Vi ringrazio anticipatamente

Dott. Alberto Gagliardo

Zimbra **isabella.loncrini@comune.verona.it**

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

Da : Fabio D'Isola - [redacted] lun, 07 lug 2025, 14:13

Oggetto : Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

A : circoscrizione3@comune.verona.it

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O.
08 LUG 2025
N. 251642
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Buon giorno
Sono un cittadino che risiede a San Massimo, scrivo in merito all'imponente intervento che verrà effettuato sulla linea ferroviaria del Brennero, che riconosco essere un' opera importante e strategica.
Ho assistito alla riunione del 30/06/2025 in sala Lucchi, per questo ringrazio l'Amministrazione Comunale per aver organizzato l'evento, di estremo interesse.
A tale proposito chiedo che venga attentamente rivalutata l'ipotesi illustrata in sede di riunione che prevede la costruzione di un tunnel con 4 binari e di una stazione all'altezza dell'abitato di San Massimo.
Progetto che trovo francamente molto invasivo e poco razionale, considerato che questa opera sia in fase di costruzione che a regime impatterà in maniera molto pesante su questo quartiere già densamente popolato e fortemente intasato dal traffico proveniente da diverse direzioni limitrofe, ed essere sul crocevia di due autostrade, inoltre si segnala la vicinanza del quadrante Europa, che a quanto sembra negli anni diventerà purtroppo , un polo strategico per la logistica, e non ultimo la vicinanza dell'aeroporto.
Mi chiedo, e non solo il sottoscritto, se tutto questo non basta per rivedere un progetto che durerà anni con problemi di polveri ,rumore devastazione di aree che ora sono destinate al verde pubblico che garantiscono un minimo sottolineo minimo benessere pscicofisico per gli abitanti. Prevedere una stazione in prossimità di Corso Milano mi sembra un ulteriore appesantimento di traffico visto la vicina confluenza di due arterie importanti come la Statale 11 e la Gardesana.
La risposta data nel corso della riunione a questa ultima considerazione, è che il tutto verrà ripristinato, ciclabile sopra il nuovo tunnel, il parco la Fratellanza verrà ridato alla cittadinanza, ma chiediamoci a che prezzo.
La soluzione c'è, e la ritengo assolutamente più razionale e meno invasiva, che è quella di fare passare la linea più a ovest di San Massimo,e prevedere la costruzione di una stazione che risulta più agibile con parcheggi idonei.
Opere di questa portata ritengo non possano essere eseguite nel cuore di quartieri quali San Massimo e Chievo.

Cordiali saluti
D'Isola Fabio
[redacted]

Fabio D'Isola

Zimbra mirco.ferrari@comune.verona.it

QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA VERONA

Da : Monica Ottolini gio, 03 lug 2025, 16:27

Oggetto : QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA VERONA 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,
ero presente all'assemblea tenutasi il 30/06 presso sala Lucchi. Devo far presente che sia gli organi comunali, sia gli stessi tecnici intervenuti per Ferrovie dello Stato non hanno la minima idea dell'impatto che quest'opera comporterà sulla viabilità delle zone San Massimo-Croce Bianca e C.so Milano.
Ho personalmente chiesto ad uno dei progettisti che sono intervenuti se più o meno si poteva quantificare per quanto tempo Via San Marco, Via Brigata Sassari e C.so Milano resteranno chiuse al traffico per i lavori. La risposta è stata che **non ne hanno la minima idea!!!** Anzi per giustificare questa GRAVE CARENZA mi ha detto che comunque basta sapere in anticipo che sono chiuse per organizzarsi. Probabilmente o non sono della zona o fanno finta di non sapere perchè **è inaudito procedere con quest'opera senza avere una cognizione di quale impatto essa avrà sulla viabilità.** Le tre vie di accesso menzionate sono già normalmente intasate nelle ore di punta se si aggiunge la chiusura di 1 o 2 di esse (mi auguro non tutte e 3) e si considera anche che ci sarnno in più i camion che ad ogni ora gireranno per queste zone, è facile intuire una **paralisi del traffico con gravi e insostenibili disagi per i cittadini.**
Mi chiedo poi quale studio supporti il problema delle polveri dei cantieri essendo in molti tratti molto vicini alle abitazioni. **Che impatto avrà sulla salute dei cittadini??** Perchè non si tratta di qualche mese ma di molti anni !!!
So per certo, perchè conosco l'architetto progettista, che a suo tempo era stato sottoposto lo spostamento dell'opera a Ovest e non appena al di sotto dell'attuale linea. Il progetto non prevedeva abbattimenti di abitazioni ed era economicamente più vantaggioso. Alcuni cittadini hanno chiesto alla riunione perchè si è abbandonato il progetto, ma la risposta è stata quella di andarsi a leggere le varie relazioni....Risposta questa che denota mancanza di rispetto per tutta la comunità ... e probabilmente dettata dal fatto che in realtà il progetto è stato spostato per interessi che nulla hanno a che vedere con quelli della comunità. Se l'attuale amministrazione ha davvero a cuore il bene dei cittadini dovrebbe verificare meglio perchè la precedente amministrazione ha bocciato il progetto a Ovest e non solo "scaricare la responsabilità" sulla precedente amministrazione.
In ogni caso proseguire con il progetto attuale senza avere la minima idea dell'impatto reale e catastrofico sulla viabilità è INCONCEPIBILE E VERGOGNOSO !!! Se poi si risolve il problema pensando che solo sapendolo prima ci si organizza direi che rasentiamo l'idiozia... perchè l'unico modo per organizzarci sarebbe quello di dormire sul posto di lavoro o di acquistare un elicottero!!!
Spero vivamente che l'amministrazione comunale consideri queste problematiche, perchè nessun "lavoro compensativo" effettuato da Ferrovie dello Stato a favore del Comune potrà mai compensare i **molti anni di disagi insostenibili!!!**
Cordiali saluti

—

dr.ssa Monica Ottolini

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - 08.07.2025
08 LUG 2025
N. 251404
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Studio dr.ssa Ottolini Monica

Tributarista qualificato L.a.p.e.t. di cui alla Legge n. 4/2013 n. iscr. Associazione 4151023

e certificato FAC UNI 11511:2020 - Registrazione n. 1968

P.le Olimpia, 28 – Verona Telefono 0458104935 Fax 0454856030 - www.modistudio.net

CONSIDERA SEMPRE IL VALORE DELLA CARTA: PER FAVORE PRIMA DI STAMPARE QUESTO MESSAGGIO CHIEDITI SE È DAVVERO NECESSARIO. GRAZIE.

Zimbra **elisabetta.martini@comune.verona.it**

TAV INGRESSO VR/NORD

Da : Giancarlo Zambolin lun, 07 lug 2025, 12:16
Oggetto : TAV INGRESSO VR/NORD
A : circoscrizione3@comune.verona.it
Rispondi a : Giancarlo Zambolin

Signor Presidente Olivieri buongiorno.
Sono Giancarlo Zambolin ed abito nel quartiere di S.Massimo, poco lontano dal parco dell'amicizia di via La Fratellanza.
Ho partecipato all'assemblea pubblica di lunedì 30 giugno scorso e mi associo a centinaia di abitanti del quartiere e non solo che hanno firmato la petizione per salvare il parco.
Non è mia intenzione ripetere le motivazioni anche tecniche che hanno mobilitato il quartiere e zone limitrofe. Da cittadino, abitante e fruitore del parco, voglio testimoniare e ribadire con fermezza l'importanza di questo "polmone verde"
l'unico a servizio di questo lato di San Massimo e di tutta Croce Bianca. E' frequentato da bambini, adolescenti, anziani ed è un punto di riferimento per molte famiglie. Forti sono le preoccupazioni per le possibili ricadute sul parco e sulla futura stazione di S.Massimo.
Se avete veramente a cuore la tutela della salute del cittadino e del paesaggio, dovete adoperarVi, amministrazione tutta, affinchè quest'area non venga utilizzata come area di cantierizzazione, nè operativa nè di stoccaggio e tantomeno per la costruzione di una fermata ferroviaria con uscita lato S.Massimo. Sicuramente si tratta di un'opera strategica a livello nazionale, ma credo sia utile e vostro dovere trovare alternative per garantire la fruibilità dell'intero parco per la vivibilità e la socialità di S.Massimo e non solo.
DOBBIAMO SALVARE IL PARCO DALLA DEVASTAZIONE PREVISTA DAL PROGETTO ITALFER.
Grazie per l'attenzione e cordiali saluti.

Giancarlo Zambolin/

S.Massimo, 07 luglio 2025

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 200
07 LUG 2025
N. 250427
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **elisabetta.martini@comune.verona.it**

Parco Amicizia - San Massimo

Da : ILARIA NICOLINI lun, 07 lug 2025, 12:15
Oggetto : Parco Amicizia - San Massimo
A : circoscrizione3@comune.verona.it

Gentili Membri della Circoscrizione 3,

sono una residente del quartiere di San Massimo e desidero esprimere la mia forte preoccupazione riguardo all'ipotesi che l'area del Parco Amicizia di Via La Fratellanza possa essere destinata a stoccaggio e/o area operativa da parte di RFI/Italferr nell'ambito dei lavori ferroviari previsti.

Tale utilizzo sarebbe profondamente dannoso per il quartiere, compromettendo un'area verde molto frequentata dalle famiglie, dai bambini e dai cittadini in generale. Il Parco Amicizia rappresenta uno dei pochi spazi pubblici di aggregazione e svago della zona, la cui integrità deve essere assolutamente preservata.

Inoltre, chiediamo con fermezza l'eliminazione dell'apertura della stazione ferroviaria prevista direttamente sul parco, in quanto ciò implicherebbe un impatto permanente e irreversibile sull'equilibrio ambientale e sociale dell'area.

Vi invitiamo a tutelare gli interessi dei cittadini di San Massimo, opponendovi con determinazione a qualsiasi intervento che comprometta il Parco Amicizia e l'area circostante.

Ringraziando per l'attenzione, resto in attesa di un vostro riscontro e auspico un'azione concreta a tutela del nostro quartiere.

Cordiali saluti,

Ilaria Nicolini

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 20
07 LUG 2025
N. 250419
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra elisabetta.martini@comune.verona.it

raccolta osservazioni quadruplicamento linea FS Fortezza Verona

Da : lun, 07 lug 2025, 11:23
Oggetto : raccolta osservazioni quadruplicamento linea FS Fortezza Verona
A : circoscrizione3@comune.verona.it

Gentili Signori,

innanzitutto ringrazio per questa opportunità e mi scuso per il linguaggio poco tecnico di queste osservazioni.

Il quadruplicamento della linea ferroviaria è un'opera importante che comporta inevitabilmente dei disagi ma che offre anche delle opportunità.

A mio avviso la più grande è quella di restituire uno spazio alla città.

Questo spazio non è mai stato percepito come una cesura tra quartieri che hanno, e che in fondo vogliono mantenere, la loro identità.

Questo spazio avrebbe davvero una potenzialità molto grande per risolvere un problema di trasporto della città ovest.

Vorrei ricordare che la zona ovest della città (San Massimo, Croce Bianca, Chievo) è rimasta esclusa dal progetto della Filovia e che attualmente il servizio diurno è molto ridotto e che le linee serali fisse sono state tolte.

I quartieri di San Massimo e Croce Bianca hanno espresso una posizione molto decisa e contraria nei confronti della prevista nuova stazione FS (soprattutto se questo significa perdere uno spazio verde considerato vitale per il quartiere).

Forse però sarebbero favorevoli all'idea di una "fermata" di un mezzo veloce che risolverebbe il problema della carenza di trasporti.

Il possibile suddetto mezzo di trasporto sarebbe utilissimo per gli studenti della Scuola Alberghiera, per il progetto di casa per anziani di Villa Pullè, per gli abitanti del Chievo, per tutti quelli che usano Piazza Chievo come parcheggio della ciclabile, per gli utenti/lavoratori del centro medico Cems e naturalmente per tutti i numerosi residenti della Croce Bianca e San massimo.

Con questa osservazione vorrei dunque chiedere se fosse possibile uno studio di fattibilità per capire se questo spazio/percorso potesse essere usato per una linea di trasporto (tipo metro di superficie , filobus...) che colleghi la stazione di Porta Nuova al Chievo e/o alla nuova rete di filobus (naturalmente con fermate lungo tutto il percorso) .

Un mezzo pubblico veloce e frequente (magari sul quale si possono portare le bici) è sicuramente una proposta green e complementare all'uso della bicicletta. Sono personalmente molto favorevole a questo mezzo (la bicicletta) ma non è sempre è una scelta praticabile (ad esempio da persone anziane o da genitori/studenti che hanno limiti di orario/coincidenze con altri mezzi, condizioni atmosferiche avverse..ecc).

Se poi la linea potesse collegarsi alla Filovia o proseguire fino a Parona o in qualche modo all'ospedale di Borgo Trento sarebbe il top.

Rimane il problema del collegamento che verrà a mancare togliendo il cavalcavia di Via San Marco e dell'ultimo tratto per arrivare a Chievo (forse la galleria potrebbe essere prolungata fino al forte del Chievo?).

Per i costi si potrebbe considerare di utilizzare quelli previsti per la realizzazione della "stazione San Massimo" che viene percepita come inutile e problematica.

Mi scuso nuovamente per il linguaggio poco tecnico e ringrazio ancora per aver avuto la possibilità di sentirmi almeno un po' partecipe potendo esprimere il mio pensiero

Cordiali saluti

Beatrice Panato

elisabetta.martini@comune.verona.it

Progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord": INVIO OSSERVAZIONI DI SARIO

Da : Carlo Di Sario [redacted] lun, 07 lug 2025, 18:55

Oggetto : Progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord": INVIO OSSERVAZIONI DI SARIO

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : [redacted] Di Sario Michele [redacted], Camilla Di Sario

I sottoscritti:
DI SARIO PASQUALE, [redacted]
CORSO GIANNA, [redacted]
DI SARIO MICHELE, [redacted]
DI SARIO CAMILLA, [redacted]
quali comproprietari degli immobili in Comune di Verona (VR), via Sogare n. 14/B, interessati dal "Progetto di fattibilità tecnica ed economica" oggetto del piano particellare di esproprio di cui alla Tavola 7 nn. 214 e 215 segnalano l'assoluta contrarietà alla realizzazione degli interventi previsti sulla porzione in oggetto in quanto le aree individuate dal progetto quali "*aree da espropriare per interventi di mitigazione ambientale*" della sede stradale esistente di via Sogare non apporterebbero alcun beneficio all'opera.

In particolare segnalano che l'intervento del tratto di cui in parola, costituendo solo l' "*inizio dell'intervento*" (vd. Figura 39 - NV02.1) e rimanendo la nuova sede stradale collegata a via Sogare la cui viabilità non verrebbe invece adeguata risulterebbe del tutto inutile.

In seconda istanza, qualora venisse effettuato anche l'allargamento dell'attuale sede stradale nel tratto al di fuori dell'ambito di cui trattasi (e quindi a carico del Comune di Verona) l'esproprio potrebbe - a fronte di una minima deviazione della sede stradale - limitarsi alla sola antistante proprietà già interamente comunale (di cui peraltro è già previsto l'esproprio a danni del medesimo Comune) comportando un considerevole minor aggravio di costi e di opere.

Si allegano la Figura 39 – NV02.1 del PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA e uno stralcio della Tavola 7.

Con osservanza
Di Sario.Pasquale
Corso Gianna
Di Sario Michele
Di Sario Camilla

immagine.png

13

Zimbra elisabetta.martini@comune.verona.it

osservazioni lavori AV/AC per il quadruplicamento della linea Verona Fortezza

Da : [redacted] lun, 07 lug 2025, 10:33

Oggetto : osservazioni lavori AV/AC per il quadruplicamento della linea Verona Fortezza

A : circoscrizione3@comune.verona.it, riccardo olivieri <riccardo.olivieri@comune.verona.it>

Rispondi a : marco zorzi [redacted]

Buongiorno,

volevo fare una proposta in merito al riutilizzo, al termine dei lavori di quadruplicamento, dell'attuale ponte ferroviario di Parona.

Guardando le tavole del progetto, la nuova strada che sostituirà un tratto dell'attuale via Boscomantico, tornerebbe ad intersecarsi con la sede stradale in un punto che porterebbe solo ad alcune abitazioni e al parco 800. Se questa strada venisse sfruttata utilizzando il tracciato di quella che sarà la vecchia sede ferroviaria, una volta ultimati i lavori, si potrebbe agevolare il passaggio con Parona e la Valpolicella trasformando il ponte ferroviario in un ponte stradale agevolando la viabilità e togliendo traffico alla zona Saval.

Volevo inoltre suggerire di spostare il monumento a Boccioni ora in via Boscomantico, nel tratto che verrà chiuso e occupato dalla nuova sede ferroviaria, sul lato di via Barucchi in quanto nel periodo in cui era in servizio al Boscomantico, viveva alla Sorte e sui documenti storici viene indicata la Sorte come luogo dell'incidente che ha causato la sua morte. in quanto si trovava sulla vecchia strada che portava nella contrada non esistendo ancora via Barucchi, come descritto nel libro La Buona Sorte e se non venisse spostato con i lavori probabilmente verrebbe abbattuto.

Cordiali saluti

Zorzi Marco

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. [illegible]
07 LUG 2025
N. 250397
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

Ingresso verona nord tac-tav proposta ciclabile

Da : Roberto Bertolazzi < lun, 07 lug 2025, 09:47
Oggetto : Ingresso verona nord tac-tav proposta ciclabile
A : circoscrizione3@comune.verona.it

Le immagini esterne non sono visualizzate. Visualizza immagini sotto

presidente 3^circoscrizione Olivieri
presidente 3^ commissione Carollo
presidente 4^commissione Raineri
ogg. Proposta Ingresso verona nord tac-tav

Nella presentazione del 30/07/25 e' stato illustrato un collegamento possibile ciclabile tra forte Chievo e Tomba passando da via Piatti e i sottopassi di via Albere, nei quali non sono previsti allargamenti, quindi tratto pericoloso,
Propongo **sia richiesta in compensazione il prolungamento della ciclabile di san Massimo** in via Finilon (fino all'incrocio di via Sommacampagna) non chiesta da amministrazione Sboarina per i lavori che stanno per iniziare per alta velocità Bs-Pd (perché chiedeva solo la onerosa galleria di via Albere) permetterebbe un percorso protetto collegato con la rete ciclabile di via Sommacampagna.
Quindi si potrà fare il prolungamento della ciclabile di San Massimo sul sedime del canale Conagro già di proprietà comunale fino al ponte ferroviario di via 24 Giugno arrivando cosi a via Finilon .va ricordato che via Finilon è collegamento verso la zai ogni giorno vi sono lunghe code di auto e una ciclabile sicura consente un alternativa all'uso dell'auto nel percorso casa lavoro verso la zai
Bertolazzi Roberto
commissario 4^ commissione ,3^ circoscrizione

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. [illegible]
07 LUG 2025
N. 250389
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

Osservazioni quadruplicamento ferrovia Verona Fortezza

Da : Graziano Bortignon dom, 06 lug 2025, 22:40
Oggetto : Osservazioni quadruplicamento ferrovia Verona Fortezza
A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,
Avete valutato il terreno esterno del forte Lugagnano utilizzabile come area temporanea disponibile alla logistica del cantiere ferroviario ?

Saluti.
Graziano Bortignon
cittadino di san Massimo

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. [illegible]
07 LUG 2025
N. 250378
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra mirco.ferrari@comune.verona.it

Invio documento considerazioni critico/costruttive su progetto RFI/ITALFERR "Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord"

Da : Andrea Danti dom, 06 lug 2025, 20:42

Oggetto : Invio documento considerazioni critico/costruttive su progetto RFI/ITALFERR "Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord" 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : tommaso ferrari <tommaso.ferrari@comune.verona.it>

Egregio Presidente,
seguendo le indicazioni ricevute anche all'incontro dibattito tenutosi lunedì scorso in sala Lucchi,
Le invio in allegato un documento PDF con le mie considerazioni critico-costruttive in riferimento al Progetto RFI / ITALFERR, Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord.

Troverà:

- una prima parte ad argomentare ragioni varie in relazione al secondo punto della petizione '835 firme' depositata presso la TERZA CIRCOSCRIZIONE martedì scorso
  (ovvero riferite al punto '*che per l'eventuale stazione in zona VIA FAVA / BORGO MILANO non sia realizzata alcuna accessibilità lato San Massimo/Croce Bianca*).

- una seconda parte in cui invece fornisco le mie ragioni ed esprimo la mia richiesta di rivedere il progetto
  per un suo spostamento sul TRACCIATO OVEST richiesto nel 2007.

Ringraziandola per l'attenzione e collaborazione fin qui prestata, resto fiducioso e a disposizione per ogni eventuale necessità.

Con cordiale saluto,
Ing. Andrea Danti

Considerazioni per miglioramento progetto RFI_ITALFERR Lotto4.pdf
768 KB

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O.
07 LUG 2025
N. 250371
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

21

San Massimo – VERONA, 5/7/2025

Al c.a. Presidente della TERZA CIRCOSCRIZIONE Comune di Verona Sig. Riccardo Oilvieri

p.c. : Assessore a Infrastrutture Varie e Mobilità Coumne di Verona Ing. Tommaso Ferrari

OGGETTO:

A) **Considerazioni critiche circa la proposta ITALFERR di realizzazione di una fermata ferroviaria a diretto contatto e accesso con il PARCO di VIA LA FRATELLANZA (SAN MASSIMO / VERONA)**
B) **Altre considerazioni personali extra-petizione "835 firme" consegnata in TERZA Circoscrizione l'1/7/25**

Punto A) - Considerazioni critiche circa la proposta ITALFERR di realizzazione di una fermata ferroviaria a diretto contatto e accesso con il PARCO di VIA LA FRATELLANZA (SAN MASSIMO / VERONA):

sono tra gli 835 firmatari della petizione depositata lo scorso martedì 1/7 presso di Voi (TERZA Circoscrizione – COMUNE di VERONA), con cui, in riferimento al progetto ITALFERR di realizzazione dell'opera *'Quadriplicamento asse ferroviario VERONA – FORTEZZA'*, si richiede:

1) **Che il COMUNE di VERONA non conceda il Parco dell'AMICIZIA di Via La Fratellanza per gli utilizzi ipotizzati da ITALFERR, garantendo invece il mantenimento delle sua funzionalità attuale di PARCO PUBBLICO a servizio esclusivo della cittadinanza**
2) **Che per la stazione non sia realizzata alcuna accessibilità lato SAN MASSIMO / CROCE BIANCA**

Fermo restando da parte mia la piena conferma della richiesta per entrambi i punti della petizione, scrivo la presente per portare alla Sua attenzione alcune considerazioni a sostegno in particolare del **punto 2** della medesima petizione.

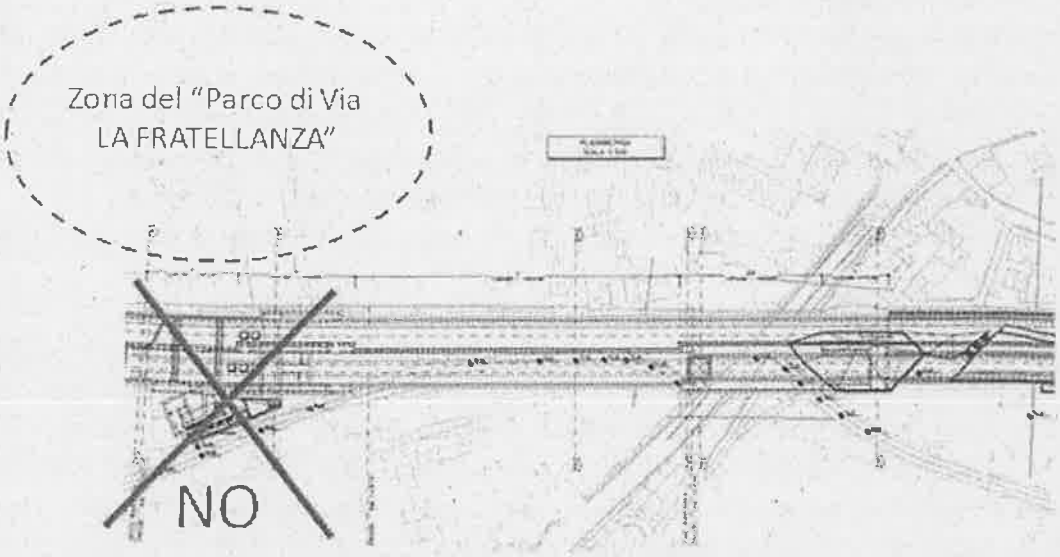


Figura 26 - Pianta FV01 – Quota parco

Premessa

Fino a circa i primi anni '80 nella zona dove ora si sviluppa il PARCO di via LA FRATELLANZA insisteva una cava dismessa di ghiaia e annessi fabbricati industriali a sviluppo orizzontale/verticale significativo, in cemento armato, anch'essi abbandonati , che servivano per lavorazione dell'estratto e la produzione di bitumi/asfalti.

La conversione della ex-cava in PARCO PUBBLICO, avvenuta appunto in quegli anni, è stata ottenuta grazie al forte impegno sociale di alcuni cittadini e con il coinvolgimento dei residenti. L'allora amministrazione comunale aveva dato ascolto alla cittadinanza realizzando il progetto dell'attuale PARCO, trasformando un **DEGRADO OGGETTIVO** (cava, edifici industriali abbandonati) ad una situazione di **GRANDE BENEFICIO** per i residenti e l'intera comunità di San Massimo di cui ancora oggi godiamo e vorremmo continuare a goderne i vantaggi.

Venendo ad oggi:

Nel documento ITALFERR "RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE" si trova testualmente indicato : "*L'ingresso* (della stazione) *di via del Fortino si colloca in stretta connessione con il Parco della Fratellanza*" .
L'ipotesi di realizzazione di una stazione ferroviaria in zona SAN MASSIMO / BORGO MILANO con contatto diretto e per giunta con accesso diretto al PARCO di Via LA FRATELLANZA ritengo sia un **grave errore** e vada esattamente nella direzione opposta a quanto **positivamente** fatto da chi ha fortemente voluto il parco 40 anni fa e di quanto fatto fino ad oggi. Non mi trova assolutamente favorevole e credo porterà ad un degrado della qualità di vita del nostro territorio, con perdita finale (funzionale e, per le ragione che vado ad esporre, probabilmente anche fisica) del PARCO di Via LA FRATELLANZA.

Le aree circostanti le stazioni sono infatti notoriamente aree a maggiore rischio di criminalità, vagabondaggio e non di rado con inaccettabili situazione di sporcizia e maleodori.
Come può la presenza di una stazione ferroviaria nel parco non peggiorarne le caratteristiche per cui oggi è invece **altamente apprezzato** dai residenti ?
Nei pochi rendering ITALFERR dell'uscita della stazione che ho avuto modo di vedere in questi giorni ho trovato solo delle presentazioni ideali e idilliache, che, mi permetto di segnalare, **non ho trovato assolutamente aderenti** con la realtà riscontrabile in altri contesti analoghi già esistenti. Ho vissuto in prima persona le stazioni e potrei elencare situazioni quotidiane di tutt'altro tipo di quelle mostrate nei rendering, non assolutamente compatibili con la vita di un PARCO che si voglia definire pubblico e a beneficio prevalente dei residenti, in particolare di donne/bambini/anziani.
Il lungo positivo "esperimento" di questi 40 anni di chi ha vissuto il PARCO di Via LA FRATELLANZA, anzichè essere vanificato, dovrebbe invece far ricordare che le persone spesso hanno bisogno di piccole ma importanti cose, e che una volta trovata la 'giusta misura' **ci si dovrebbe fermare nel voler a tutti i costi apportare pesanti modifiche ai positivi equilibri già stabiliti**: la cava e i suoi manufatti industriali erano un degrado, un parco sicuro è quanto invece serve ai residenti per la qualità della loro vita e questo basta loro.
La promiscuità del PARCO di Via LA FRATELLANZA con una qualsiasi tipo di 'stazione ferroviaria' è incompatibile.

Non bastasse, ad avvalorare la pericolosità della proposta ITALFERR di realizzare l'accesso sul PARCO di VIA LA FRATELLANZA, il progetto ITALFERR attuale non prevede **nè parcheggi auto** **nè scambi intermodali** (autobus).
Quindi la logica e naturale conseguenza sarà che, prima o dopo, si deciderà di erodere spazi ancora all'area dell'attuale parco, rivedere le viabilità per permettere un flusso di traffico ora non possibile etc. etc. ,
a danno ancora di tutti i residenti che qui hanno investito i propri capitali per realizzare o acquistare le proprie abitazioni, che qui hanno costruito le loro relazioni sociali e che qui hanno creato la loro vita; con generazione di tutte le problematiche annesse (scontentezza generale, rifiuto, disagi, abbandoni, danni alla salute, danni economici).

Infine, anche se per 'mediazione' e per il salvataggio del parco il secondo punto della petizione chiede solo di non realizzare l'uscita lato SAN MASSIMO = PARCO di VIA LA FRATELLANZA, riporto che, parlando con le persone del quartiere, la percezione è che la maggioranza non sarebbe d'accordo alla realizzazione della stazione **addirittura nel suo intero insieme**, perché:

- Troppo vicina alla stazione Verona PN
- Non sarà comunque servita da treni LP
- Troppi rischi inerenti la sicurezza (vedasi Porta Nuova e per maggior similarità Porta Vescovo)
- I residenti di San Massimo, per i loro spostamenti locali, si muovono principalmente in direttrici verso esterno provincia o verso centro città. Quindi non sentono la necessità di recarsi a Verona PN per poi effettuare un cambio mezzo.
- Non sentiamo necessità di 'ricuciture' e non ci vedremmo 'ricuciti' per il fatto di avere una stazione.

Punto B) - Altre considerazioni personali extra-petizione "835 firme" consegnata in 3a Circoscrizione l'1/7/25

- **Su confronto 'TRACCIATO VECCHIO' e 'TRACCIATO OVEST'**:
  (con 'TRACCIATO OVEST' mi riferisco al tracciato alternativo che, come da 'RELAZIONE GENERALE ILLUSTRATIVA' ITALFERR pag. 7/164, era stato richiesto nel 2007 e valutato nel 2008)

  Premetto che **sono favorevole alla realizzazione di un nuovo corridoio ferroviario europeo**, opera strategica che se ben fatta avrà importanti ricadute positive per l'Italia. Ne sono convinto.

  Non sono però assolutamente d'accordo sul tracciato attualmente indicato da ITALFERR, che sta **insistendo** nel volerlo realizzare sul cosidetto 'TRACCIATO VECCHIO' anzichè sul 'TRACCIATO OVEST', tracciato che era invece stato fortemente ed esplicitamente richiesto dalla popolazione per fare la nuova ferrovia in spazi più aperti meno antropizzati.

  La richiesta non era per un effetto NIMBY, ma perché il paragone dei disagi e danni alle persone generati dalle 2 soluzioni **non ha confronto** (!).

  Perché si passano in assoluta sottotraccia i **SICURI/REALI/NOTEVOLI e VERAMENTE LUNGHI** disagi e **danni** che dovremo sostenere e si cerca invece di enfatizzare i pochi vantaggi ?
  E soprattutto, esistono veramente questi vantaggi ? perché oltre alla famosa forzatura della 'ricucitura' (su cui mi sono già espresso e riprenderò il discorso anche nel punto successivo) altri veramente non ne trovo.
  Ripeto che sono d'accordo di unire meglio l'Itala con l'Europa, ma se si può evitare un disastro ad una intera popolazione si faccia.

  Ecco alcuni punti (**danni**) che con il TRACCIATO OVEST sarebbero evitati:

  - Esproprio ed allontanamento della residenza di **diverse decine** di famiglie della zona del FORTINO / via monte Crocetta e via Fava (50?).

    NOTA: il danno (economico, sociale, umano) alle persone e alle famiglie è incalcolabile. Si parla di distruzione di **un quartiere intero**, che lascia in ererdità al cittadino un messaggio veramente grave, anche del tipo: "per la prossima opera, che case abbatteranno ?"
    Avete idea del livello di fiducia che il cittadino potrà dare ad una amministrazione che, pur sapendo di avere in mano alternative decisamente meno dannose per la cittadinanza, approvasse questo scempio?
    Non ho assolutamente memoria ed evidenza di espropri di così tante case raggruppate assieme nella nostra zona e se venisse consentita, scusatemi, mi vengono invece in mente solo certe azioni coercitive proprie della Repubblica Popolare Cinese.

- Espropri di diversi parti di terreno ad abitazioni fra il sottopasso di Via Brigata Sassari all'intersezione con Via Brigata Piemonte (rif. disegno RFI / ITALFERR 'PIANO PARTICELLARE di ESPROPRIO- Tavola 6 di 8' da sito www.dpingressoveronanord.it).

  NOTA: con l'occasione chiedo, perchè per fare una ferrovia si vuole sostenere l'indispensabilità anche di questi espropri?

- Abbattimento della qualità della vita dei residenti a contatto diretto con i cantieri (immaginatevi ad esempio i dirimpettai della case abbattute in Via del Fortìno e comunque di tutte la altre situazioni simili nelle vicinanze).

- Abbattimento della qualità della vita dei residenti in generale, aumento di malattie correlate fisiche e psichiche.

- Congestioni / collassi di traffici urbani anche nei normali spostamenti quotidiani.

- Aumento intenso di traffici urbani anche nelle vie secondarie prettamente residenziali del territorio (anche per ricerca da parte dei singoli di migliori percorsi alternativi)

- Senso di sfiducia e risentimento nel confronto delle amministrazioni e istituzioni

- Diminuzione del valore delle proprietà immobiliari

- Possibile spopolamenti, possibili chiusure dei negozi di vicinato

  NOTA: e a quel punto San Massimo e Croce Bianca diventerebbero anche loro una bella periferia degradata. Ricordo: un conto è un cantiere da 6 mesi /1 anno (sottopassi Verona PN ? Viale Piave? ... che fra l'altro non sono in zone residenziali), un altro conto è un cantiere che nelle più rosee previsioni dura 7 anni, salvo poi impiegare comunque altri diversi anni per tutti i completamenti di verdi urbani, strade, rimozioni di cantieri per un ritorno allo stato residenziale etc.

- Costi sostenuti dai cittadini per ricerca di nuove abitazioni, maggiori cure sanitarie, maggiori necessità di svaghi etc.

Dato che credo tutto questo disastro si possa ancora evitare, chiedo all'amministrazione comunale di attivarsi per dare chiare indicazioni a RFI / ITALFERR di rivedere il progetto affinchè sia realizzato nel cosidetto 'TRACCIATO OVEST', eventualmente con le dovute correzioni rispetto agli studi del 2008.

- **Inciso sul termine 'ricucitura'**:

  la parola 'ricucitura', ripetuta più volte nelle relazioni ITALFERR e anche nel dibattito di lunedì scorso in sala Lucchi, suona molto forzata e sembra essere ripetuta all'infinito al solo fine di tentare un convincimento generale. Così suona a me e tutti quelli con cui ho avuto modo di confrontarmi in questi giorni. Sembra fra l'altro volere sottolineare una necessità e una denotazione negativa (sia di territorio, che di stato della popolazione) che francamente non sentiamo e che non viviamo minimamente.
  Spiego anche in questo modo: la nostra 'bretella' Verona PN / casello Verona NORD, le due autostrade esistenti A4/A22, le nostre diverse cosiddette superstrade, i vari canali e il nostro caro Adige (... si, anche l'Adige stesso), non sono forse arterie che dividono tanto quanto la nostra ferrovia? Non ho però mai sentito nessuno dire che si sente 'isolato' o da 'ricucire' per il fatto del loro attraversamento.

Ringraziando per l'attenzione fin qui dedicata a questo mio esposto, resto a disposizione per ogni volontà di eventuale ulteriore confronto.
Fiducioso nella tenuta in debita considerazione dalle richieste espresse,

Cordiali saluti
Ing. Andrea Danti

Zimbra mirco.ferrari@comune.verona.it

Osservazioni al progetto QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD.

Da : Natalia Tonici [redacted] dom, 06 lug 2025, 16:25

Oggetto : Osservazioni al progetto QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD. 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : tommaso ferrari <tommaso.ferrari@comune.verona.it>

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O.
07 LUG 2025
N. 250331
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Spett.le

Circoscrizione 3 Comune di Verona

Alla c. a. del Presidente Riccardo Olivieri

circoscrizione3@comune.verona.it

E p.c.

Egr. sig. Tommaso Ferrari

Assessore Infrastrutture e mobilità Comune di Verona

tommaso.ferrari@comune.verona.it

la sottoscritta Natalia Tonici, insegnante in pensione, residente a Verona [redacted] trasmette le seguenti osservazioni relativamente al LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD:

Osservazione nr 1 su realizzazione area di stoccaggio Parco della Fratellanza (San Massimo) Pag. 133 della Relazione-di-Progetto-dell'opera- Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord:

1. L'accesso di camion per trasporto materiali collasserebbe il flusso viario del quartiere di San Massimo che ha punti di entrata particolarmente critici già oggi un periodi di punta: San Marco (traffico alternato, punto critico del traffico già oggi), Corso Milano-Rotonda Croce Bianca, Via Sassari (non utilizzabile da camion), Via Vittorio Piatti verso Santa Lucia per altro fortemente condizionata dai lavori, ancor più critica la deviazione verso santa Lucia di via 24 Giugno/via Fenilon già oggi collassata;

2. Questo traffico aggiuntivo di camion si aggiungerebbe ai disagi che sicuramente saranno creati agli accessi al quartiere per effetto dei lavori in corso che renderanno ancora più difficile la fluidità del normale traffico giornaliero in particolare verso Santa Lucia e verso il centro di Verona;

3. L'eliminazione del parco della Fratellanza per un lungo periodo e il traffico di auto in zona residenziale renderebbe invivibile il quartiere per un lungo periodo (7 anni);

4. Verrebbe inoltre distrutto un patrimonio ambientale di alberi di 40 anni che determina una zona d'ombra che protegge dal caldo estivo.

Quanto sopra esposto rappresenta motivazioni sufficienti per dimostrare che questa scelta tecnica comprometterebbe la viabilità e l'abitabilità del quartiere di San Massimo/Croce Bianca.

Osservazione nr 2 su Stazione di San Massimo come da progetto di RFI:

1) La stazione di San Massimo non risolve le esigenze di mobilità degli abitanti di San Massimo e di Borgo Milano in quanto:

a) La stazione di San Massimo è vicinissima a quella di Porta Nuova ed è raggiungibile via bici in 10 minuti, in auto in cinque minuti;
b) I flussi principali di traffico da san Massimo sono verso Santa Lucia (Verona Sud) per lavoro o verso Verona Centro o vesto centri commerciali (la Grande Mela);
c) Discorso analogo per Corso Milano che ha una flusso di traffico verso Centro o verso Bussolengo ma non verso la Stazione di Porta Nuova;
d) Per altro una stazione creerebbe un problema di parcheggi in Corso Milano e a San Massimo, dove gli spazi sono limitati e si creerebbe ulteriore traffico in due quartieri già ad alta intensità di traffico;
e) Aggiungo che il trasporto tramite treno ha una frequenza non compatibile con un utilizzo per movimenti locali dove andrebbe invece potenziato il traffico tramite autobus nelle direttrici di traffico privato per incentivare il traffico pubblico.

2) Totalmente sbagliato poi proporre l'uscita della stazione di San Massimo anche sul Parco della Fratellanza e vicino all'area Cani – La Fratellanza, dove le famiglie, i bambini e gli anziani si troverebbero in una situazione promiscua di movimento di persone da e verso la stazione, con rischi legati alla criminalità frequente nelle stazioni (problema per altro molto sentito nel nostro quartiere) per altro peggiorata dal fatto che la stazione non sarebbe presidiata.

A disposizione per ogni tipo di confronto e di approfondimento degli argomenti sopra esposti.

Cordialmente.

Verona, 6 Luglio 2025

Natalia Tonici

[redacted]

Relazione di Progetto pagg133 Parco Fratellanza.pdf
436 KB

29

Aria, rumore e vibrazioni

Ai fini della valutazione dei possibili impatti acustici, atmosferici e vibrazionali in fase di costruzione dell'opera, sono stati individuati e approfonditi due aree di valutazione scelte in base alla maggiore presenza di ricettori. Analizzando il cronoprogramma, in via cautelativa per i ricettori, si è valutato uno scenario caratterizzato da lavorazioni ed attività maggiormente gravose dal punto di vista acustico, e sono state assunte le attività in contemporanea dei cantieri AS.04 e CO.02 e le attività del cantiere mobile per la realizzazione del rilevato.

Tali aree possono essere considerate rappresentative in termini di emissioni acustiche, vibrazionali e di NOX e PM10. I risultati ottenuti saranno quindi riportati per tutti gli altri cantieri fissi e per l'avanzamento del cantiere mobile, considerando omogeneità di macchine, di orari di lavori e di condizioni meteoclimatiche per la diffusione degli inquinanti. Dai tipologici dei cantieri simulati, selezionati sulle situazioni potenzialmente più critiche, è stato possibile estrapolare una metodologia per estendere le mitigazioni a tutti i cantieri del corso d'opera. Sulla base dei livelli rilevati negli scenari trattati, delle distanze minime di influenza e delle quote relative tra i mezzi d'opera e i ricettori, per ogni area di cantiere fisso è stato determinato il quantitativo di barriera acustica necessario per l'abbattimento della rumorosità prodotta dalla fase di corso d'opera.

ID Cantiere	Superficie (mq)	Tipologia	Comune (Provincia)
CO.02	8.100	Cantiere Operativo	Verona (VR)
AS.04	11.800	Area Stoccaggio	Verona (VR)
CM.01	1.500	Cantiere Mobile	Verona (VR)

Tabella 2 Aree di cantiere oggetto della valutazione

La prima area analizzata corrisponde al cantiere mobile CM.01 per la realizzazione del rilevato. Il cantiere mobile si sviluppa su una superficie di 1.500 mq e sarà necessario alla realizzazione del rilevato. Queste aree si trovano nel comune di Verona (VR), in una zona caratterizzata dalla presenza di ricettori residenziali.

Figura 102 - Area di valutazione 1

La seconda area analizzata corrisponde all'area di stoccaggio AS.04 e il cantiere operativo CO.02. Il cantiere operativo CO.02 si sviluppa per una superficie di 8.100 mq e sovraintende le lavorazioni previste nelle singole aree tecniche e lungo le aree di lavoro. Nel caso specifico è finalizzato alla realizzazione della nuova viabilità NV04 Via del Fortino, della fermata urbana San Massimo e della galleria artificiale scatolare GA01 San Massimo. L'area stoccaggio AS.04 si sviluppa su una superficie di 11.800 mq e verrà impiegata per lo stoccaggio provvisorio delle terre e dei materiali da costruzione per le attività di realizzazione dei rilevati, delle trincee e delle opere d'arte in generale e dell'armamento delle linee oggetto dell'intervento. Le aree si trovano all'interno del comune di Verona (VR), con presenza di ricettori residenziali. Per il cantiere operativo CO.02 e l'area di stoccaggio AS.04 sono state individuate le seguenti viabilità secondarie (in celeste: via La Fratellanza, via Brigata Savoia e via del Fortino). L'accesso al cantiere operativo avverrà direttamente da via La Fratellanza mentre l'accesso all'area stoccaggio avverrà tramite via Gardesane.

Figura 103 - Area di valutazione 2

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

contributo a margine Dibattito Pubblico opera Lotto4-ingresso a Verona da Nord

Da : paolabrutti sab, 05 lug 2025, 19:41
Oggetto : contributo a margine Dibattito Pubblico opera Lotto4-ingresso a Verona da Nord 1 allegato
A : circoscrizione3@comune.verona.it

Gentile Presidente della Terza Circoscrizione di Verona Sig. Riccardo Olivieri

Gentili consiglieri di Circoscrizione

Sono Paola Brutti, portavoce del gruppo spontaneo di quartiere che nella scorsa settimana ha depositato 835 firme a sostegno di una petizione in riferimento alla Relazione di Progetto, Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord, in cui si richiede:

-che il Comune di Verona non conceda il Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza per gli utilizzi ipotizzati da Italferr, garantendo invece il mantenimento della sua funzionalità attuale di parco pubblico a servizio della cittadinanza

-che per la stazione non sia realizzata alcuna accessibilità lato San Massimo/Croce Bianca

In riferimento al primo punto della petizione, desidero contribuire con una **personale riflessione sugli EFFETTI DEL RUMORE SULLA SALUTE E SULLA SOCIALITA' DEI CITTADINI CHE VI SONO SOTTOPOSTI.**

Nella Relazione diProgetto "Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord" al capitolo 4. "Aria, rumori e vibrazioni" (pag. 132-133) e successivi paragrafi "Gli scenari di simulazione" (pag.134-135) e "Vibrazioni"(pag.135), Italferr espone come, nel caso dell'allestimento del cantiere operativo CO.02 e dell'area di stoccaggio AS.04 nel sito del Parco di Via La Fratellanza e Area Cani, ***", le simulazioni rilevino: superamenti della soglia normativa anche in presenza di interventi di mitigazione acustica a protezione dei ricettori nelle circostanze delle aree di cantiere".*** Le mitigazioni acustiche ipotizzate da Italferr consistono in barriere di 3-5 metri poste in corrispondenza del perimetro dell'area occupata.

L'ing. Andrea Conati nella sua *"Analisi critica dei risultati emersi dalle simulazioni sui livelli di pressione sonora che ricadrebbero sui ricettori residenziali a seguito dell'ipotesi di cantierizzazione del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza-San Massimo—Verona"*, inviata alla mail circoscrizione3@comune.verona.it , come contributo alla riflessione a margine del Dibattito Pubblico sull'opera, **rileva come** le barriere ipotizzate siano del tutto insufficienti a proteggere i ricettori dell'area che circonda il parco e che per gli stessi ***"i livelli di pressione sonora (...) resterebbero per la maggior parte del tempo sopra le soglie limite e ciò comporterebbe già nel brevissimo periodo un drastico calo della qualità della vita, all'impossibilità di dedicarsi per tutta la durata del cantiere ad attività come lettura, studio, smart working ed una conseguente e preoccupante situazione di stress fisico e mentale per i cittadini."***

La stessa Relazione di Progetto, sulla base dei risultati emersi dalle simulazioni non esclude **sui ricettori fenomeni di annoyance** (cap.4, "Gli scenari di simulazione", pag.135).

Nel Rapporto finale ISPRA 115/2010, "Valutazione dell'esposizione al rumore della popolazione: stato dell'arte, analisi critica, proposte operative", gli autori **G. Licitra, M.Nolli e G.Brambilla,** riportano:

"Il fenomeno del **noise-annoyance** è di tipo generalizzato. Esso è un **concetto psicologico molto più complicato di quanto si creda ad un primo approccio, legato fondamentalmente alla sensibilità al rumore ed all'ansia.** Le più comuni definizioni di annoyance raccolgono una serie di espressioni o sensazioni che producono malcontento dell'individuo esposto al verificarsi dell'agente o della condizione d'esposizione (...) **La popolazione esposta generalmente esprime il proprio stato di annoyance utilizzando i termini di: rabbia, insoddisfazione, delusione, senso di abbandono, crisi d'ansia, depressione, agitazione, irritabilità, demotivazione o stanchezza.** Si intende poi come "Community Noise Annoyance" il tasso di prevalenza di questo insieme di reazioni individuali nell'intera comunità".

"Secondo il WHO (World Health Organization-OMS), è definibile come **effetto avverso del rumore ogni cambiamento nella morfologia e fisiologia dell'organismo che risulti in un danneggiamento di alcune capacità funzionali, o in una decrescita delle abilità compensatrici ad un aumento di stress**, o in una crescita della suscettibilità dell'organismo agli effetti dannosi, sia del rumore stesso, che di quelli derivanti da altri fattori ambientali. **Tale definizione include qualsiasi abbassamento, temporaneo o che si sviluppi sul lungo periodo, delle prestazioni fisiche, psicologiche o sociali dell'uomo. Ciò che generalmente si definisce "inquinamento da rumore" si esplica in diversi effetti specifici quali:**

- danneggiamento delle facoltà uditive;

- interferenze nel parlato e difficoltà di comunicazione;

- disturbo del sonno;

PROTOCOLLO

- effetti cardiocircolatori;

- effetti sulla performance lavorativa, disturbi mentali e di comportamento;

- calo dell'apprendimento in età scolare;

- perdita di valore delle proprietà immobiliari;

- insorgenza d'insoddisfazione nei residenti, esplicabile in una serie di cambiamenti di comportamenti degli esposti, dovuti ad un generale senso di disturbo ("annoyance")."

Secondo gli autori, il senso dell'annoyance porta a variazioni nelle abitudini quotidiane degli individui sottoposti al rumore continuo, come costringersi a rimanere chiusi in casa, non aprire le finestre, essere impossibilitati ad usare gli spazi fisici esterni all'abitazione (balconi, giardini, terrazze), essere costretti ad alzare il volume di radio e televisione.

Si evidenziano anche mutamenti di tipo caratteriale come:*" aggressività, scortesia, disimpegno, scarsa partecipazione sociale, depressione"* e ancora "la mobilità abitativa, l'utilizzo di farmaci, l'occorrenza di incidenti".

"Gli effetti extrauditivi del rumore si originano in sede cocleare, là dove fluisce l'eccitazione nervosa che è direttamente ed indirettamente connessa con il sistema nervoso. Il rumore quindi interagisce con numerosi organi ed apparati, attraverso una complessa azione sui sistemi neuro-regolatori. **Spesso il rumore esterno non è la sola causa generante queste alterazioni socio-comportamentali, ma se concomitante con altre, o in un soggetto psichicamente già di per sé fragile, può, comunque, essere elemento scatenante di aggressività. Può inoltre dar luogo ad effetti non specifici, come l'aggravamento della sintomatologia di una malattia già dichiarata o latente."**

Il Rapporto ISPRA 115/2010, alla pagina 55, per quanto riguarda **"gli effetti sull'apprendimento di bambini e adolescenti" causati dal rumore cronico** segnala inoltre:

"sono fondamentalmente le capacità di memoria e di apprendimento, ad esempio di un testo dato in lettura, ad essere più fortemente influenzate in modo avverso dal rumore. Questo fenomeno, inoltre, sembra presentarsi con le stesse caratteristiche in modo generalizzato indipendentemente dall'età, anche se una certa superiore suscettibilità sembra essere mostrata dal gruppo dei giovani adolescenti (13-14 anni) (...) seguiti dai giovani adulti (18-20 anni). "

L'ipotizzata cantierizzazione dell'area del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza e dell'annessa Area Cani, come area di cantiere e stoccaggio, impatterebbe in maniera spropositata sulla salute dei cittadini, ricettori, delle aree adiacenti.

I ricettori intorno al Parco e Area Cani si sostanziano in famiglie con bambini e pre-adolescenti, ragazzi frequentanti gli istituti secondari superiori, studenti universitari, adulti lavoratori e anziani che verrebbero a trovarsi in una situazione di inquinamento acustico, già verificata come fuori limite ancora in sede di simulazione, soggetti a disturbi di apprendimento quando impegnati in attività di lettura o studio, con un calo di rendimento nelle attività cognitive di adulti ed anziani, e nelle prestazioni lavorative, ansia, difficoltà a riposare, stress e possibile aggressività sociale.

Inoltre i cittadini si troverebbero ad affrontare l'isolamento sociale causato dall'impossibilità di usufruire degli spazi esterni delle abitazioni e del Parco per gli scopi per cui è nato: l'unico polmone verde per tutti i cittadini di Croce Bianca e di questo lato di San Massimo, uno spazio di condivisione e socialità per tutte le età (bambini per il gioco, famiglie per le feste di compleanno, luogo di ristoro ed incontro per gli anziani della zona), luogo dove gli adulti possono praticare sport (sia individuali come corsa e camminata veloce che di gruppo come lo yoga), e luogo di confronto come abbiamo imparato durante le serate di informazione sul Progetto di Italferr e raccolta firme per la petizione già citata in apertura di questo contributo.

Si sottolinea anche che quando il cantiere del Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord sarà attivo, con tutte le difficoltà di traffico e di organizzazione che comporterà, il Parco diventerà un presidio per il ristoro personale/ sociale in un momento altamente stressogeno per la popolazione.

Chiedo pertanto che, in ossequio al compito di tutela della salute del cittadino, questa Amministrazione esprima la sua unanime contrarietà all'utilizzo del Parco di via La Fratellanza e annessa Area Cani come aree di cantiere e/o stoccaggio e che non sia realizzata alcuna uscita della stazione lato San Massimo-Croce Bianca, permettendo ai cittadini di questa Circoscrizione di fruire del Parco e dell'Area Cani così come sono e in assoluta sicurezza, senza dover fronteggiare microcriminalità e spaccio, tipiche di ogni stazione ferroviaria.

Vi ringrazio per l'attenzione.

Cordialmente,

Dott.ssa Paola Brutti

Verona, 5 luglio 2025

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 200
07 LUG 2025
N. 250321
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

2025.07.05 Paola Brutti per Lotto4 Ingresso a Verona da Nord.pdf
690 KB

Gentile Presidente della Terza Circoscrizione di Verona Sig. Riccardo Olivieri

Gentili consiglieri di Circoscrizione

Sono Paola Brutti, portavoce del gruppo spontaneo di quartiere che nella scorsa settimana ha depositato 835 firme a sostegno di una petizione in riferimento alla Relazione di Progetto, Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord, in cui si richiede:

-che il Comune di Verona non conceda il Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza per gli utilizzi ipotizzati da Italferr, garantendo invece il mantenimento della sua funzionalità attuale di parco pubblico a servizio della cittadinanza

-che per la stazione non sia realizzata alcuna accessibilità lato San Massimo/Croce Bianca

In riferimento al primo punto della petizione, desidero contribuire con una **personale riflessione sugli EFFETTI DEL RUMORE SULLA SALUTE E SULLA SOCIALITA' DEI CITTADINI CHE VI SONO SOTTOPOSTI.**

Nella Relazione diProgetto "Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord" al capitolo 4. "Aria, rumori e vibrazioni" (pag. 132-133) e successivi paragrafi "Gli scenari di simulazione" (pag.134-135) e "Vibrazioni"(pag.135), Italferr espone come, nel caso dell'allestimento del cantiere operativo CO.02 e dell'area di stoccaggio AS.04 nel sito del Parco di Via La Fratellanza e Area Cani, ***", le simulazioni rilevino: superamenti della soglia normativa anche in presenza di interventi di mitigazione acustica a protezione dei ricettori nelle circostanze delle aree di cantiere".*** Le mitigazioni acustiche ipotizzate da Italferr consistono in barriere di 3-5 metri poste in corrispondenza del perimetro dell'area occupata.

L'ing. Andrea Conati nella sua *"Analisi critica dei risultati emersi dalle simulazioni sui livelli di pressione sonora che ricadrebbero sui ricettori residenziali a seguito dell'ipotesi di cantierizzazione del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza-San Massimo—Verona"*, inviata alla mail circoscrizione3@comune.verona.it, come contributo alla riflessione a margine del Dibattito Pubblico sull'opera, **rileva come** le barriere ipotizzate siano del tutto insufficienti a proteggere i ricettori dell'area che circonda il parco e che per gli stessi ***"i livelli di pressione sonora (...) resterebbero per la maggior parte del tempo sopra le soglie limite e ciò comporterebbe già nel brevissimo periodo un drastico calo della qualità della vita, all'impossibilità di dedicarsi per tutta la durata del cantiere ad attività come lettura, studio, smart working ed una conseguente e preoccupante situazione di stress fisico e mentale per i cittadini."***

La stessa Relazione di Progetto, sulla base dei risultati emersi dalle simulazioni non esclude **sui ricettori fenomeni di annoyance** (cap.4, "Gli scenari di simulazione", pag.135).

Nel Rapporto finale ISPRA 115/2010, "Valutazione dell'esposizione al rumore della popolazione: stato dell'arte, analisi critica, proposte operative", gli autori **G. Licitra, M.Nolli e G.Brambilla,** riportano:

"Il fenomeno del **noise-annoyance** è di tipo generalizzato. Esso è un **concetto psicologico molto più complicato di quanto si creda ad un primo approccio, legato fondamentalmente alla sensibilità al rumore ed all'ansia.** Le più comuni definizioni di annoyance raccolgono una serie di espressioni o sensazioni che producono malcontento dell'individuo esposto al verificarsi dell'agente o della condizione d'esposizione (...) **La popolazione esposta generalmente esprime il proprio stato di annoyance utilizzando i termini di: rabbia, insoddisfazione, delusione, senso di abbandono, crisi d'ansia, depressione, agitazione, irritabilità, demotivazione o stanchezza.** Si intende poi come "Community Noise Annoyance" il tasso di prevalenza di questo insieme di reazioni individuali nell'intera comunità".

"Secondo il WHO (World Health Organization-OMS), è definibile come **effetto avverso del rumore ogni cambiamento nella morfologia e fisiologia dell'organismo che risulti in un danneggiamento di alcune capacità funzionali, o in una decrescita delle abilità compensatrici ad un aumento di stress**, o in una crescita della suscettibilità dell'organismo agli effetti dannosi, sia del rumore stesso, che di quelli derivanti da altri fattori ambientali. **Tale definizione include qualsiasi abbassamento, temporaneo o che si sviluppi sul lungo periodo, delle prestazioni fisiche, psicologiche o sociali dell'uomo. Ciò che generalmente si definisce "inquinamento da rumore" si esplica in diversi effetti specifici quali:**

- danneggiamento delle facoltà uditive;

- interferenze nel parlato e difficoltà di comunicazione;

- disturbo del sonno;

- effetti cardiocircolatori;

- effetti sulla performance lavorativa, disturbi mentali e di comportamento;

- calo dell'apprendimento in età scolare;

- perdita di valore delle proprietà immobiliari;

- insorgenza d'insoddisfazione nei residenti, esplicabile in una serie di cambiamenti di comportamenti degli esposti, dovuti ad un generale senso di disturbo ("annoyance")."

Secondo gli autori, il senso dell'annoyance porta a variazioni nelle abitudini quotidiane degli individui sottoposti al rumore continuo, come costringersi a rimanere chiusi in casa, non aprire le finestre, essere impossibilitati ad usare gli spazi fisici esterni all'abitazione (balconi, giardini, terrazze), essere costretti ad alzare il volume di radio e televisione.

Si evidenziano anche mutamenti di tipo caratteriale come:*" aggressività, scortesia, disimpegno, scarsa partecipazione sociale, depressione"* e ancora "la mobilità abitativa, l'utilizzo di farmaci, l'occorrenza di incidenti".

"Gli effetti extrauditivi del rumore si originano in sede cocleare, là dove fluisce l'eccitazione nervosa che è direttamente ed indirettamente connessa con il sistema nervoso. Il rumore quindi interagisce con numerosi organi ed apparati, attraverso una complessa azione sui sistemi neuro-regolatori. **Spesso il rumore esterno non è la sola causa generante queste alterazioni socio-comportamentali, ma se concomitante con altre, o in un soggetto psichicamente già di per sé fragile, può, comunque, essere elemento scatenante di aggressività. Può inoltre dar luogo ad effetti non specifici, come l'aggravamento della sintomatologia di una malattia già dichiarata o latente."**

Il Rapporto ISPRA 115/2010, alla pagina 55, per quanto riguarda "**gli effetti sull'apprendimento di bambini e adolescenti" causati dal rumore cronico** segnala inoltre:

"sono fondamentalmente le capacità di memoria e di apprendimento, ad esempio di un testo dato in lettura, ad essere più fortemente influenzate in modo avverso dal rumore. Questo fenomeno, inoltre, sembra presentarsi con le stesse caratteristiche in modo generalizzato indipendentemente dall'età, anche se una certa superiore suscettibilità sembra essere mostrata dal gruppo dei giovani adolescenti (13-14 anni) (...) seguiti dai giovani adulti (18-20 anni). "

L'ipotizzata cantierizzazione dell'area del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza e dell'annessa Area Cani, come area di cantiere e stoccaggio, impatterebbe in maniera spropositata sulla salute dei cittadini, ricettori, delle aree adiacenti.

I ricettori intorno al Parco e Area Cani si sostanziano in famiglie con bambini e pre-adolescenti, ragazzi frequentanti gli istituti secondari superiori, studenti universitari, adulti lavoratori e anziani che verrebbero a trovarsi in una situazione di inquinamento acustico, già verificata come fuori limite ancora in sede di simulazione, soggetti a disturbi di apprendimento quando impegnati in attività di lettura o studio, con un calo di rendimento nelle attività cognitive di adulti ed anziani, e nelle prestazioni lavorative, ansia, difficoltà a riposare, stress e possibile aggressività sociale.

Inoltre i cittadini si troverebbero ad affrontare l'isolamento sociale causato dall'impossibilità di usufruire degli spazi esterni delle abitazioni e del Parco per gli scopi per cui è nato: l'unico polmone verde per tutti i cittadini di Croce Bianca e di questo lato di San Massimo, uno spazio di condivisione e socialità per tutte le età (bambini per il gioco, famiglie per le feste di compleanno, luogo di ristoro ed incontro per gli anziani della zona), luogo dove gli adulti possono praticare sport (sia individuali come corsa e camminata veloce che di gruppo come lo yoga), e luogo di confronto come abbiamo imparato durante le serate di informazione sul Progetto di Italferr e raccolta firme per la petizione già citata in apertura di questo contributo.

Si sottolinea anche che quando il cantiere del Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord sarà attivo, con tutte le difficoltà di traffico e di organizzazione che comporterà, il Parco diventerà un presidio per il ristoro personale/ sociale in un momento altamente stressogeno per la popolazione.

Chiedo pertanto che, in ossequio al compito di tutela della salute del cittadino, questa Amministrazione esprima la sua unanime contrarietà all'utilizzo del Parco di via La Fratellanza e annessa Area Cani come aree di cantiere e/o stoccaggio e che non sia realizzata alcuna uscita della stazione lato San Massimo-Croce Bianca, permettendo ai cittadini di questa Circoscrizione di fruire del Parco e dell'Area Cani così come sono e in assoluta sicurezza, senza dover fronteggiare microcriminalità e spaccio, tipiche di ogni stazione ferroviaria.

Vi ringrazio per l'attenzione.
Cordialmente,

Dott.ssa Paola Brutti

Verona, 5 luglio 2025

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

Chiusura parco

Da : Giovanni Mantoan · sab, 05 lug 2025, 12:44

Oggetto : Chiusura parco

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno con la presente siamo a segnalarvi io e la mia famiglia, che siamo contrari ad una stazione nel parco L'amicizia di via La fratellanza, in quanto inutile dato che arriviamo in stazione in meno di 10 minuti sarebbe più utile una stazione nuova in zona Parona che sono più isolati e prende il bacino della valpolicella/lago, e un collegamento verona-aeroporto con magari una monorotaia o un trenino come gli aeroporti di Parigi Madrid Barcellona.
Per la chiusura del parco che ci sono molte aree nei dintorni appena fuori San massimo/Lugagnano nel giro di 5 minuti di orologio più consone al deposito e stoccaggio in campagna. Non chiudetelo per i nostri figli è l'unica area verde in zona.

Oltre al fatto che li sotto il parco c'è stoccato tutto il materiale del dopoguerra come calcinacci ferro ecc di palazzi crollati dopo i bombardamenti essendo una ex cava.

Mantoan Giovanni

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. [illegible]
07 LUG 2025
N. 250298
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

Difesa parco amicizia.

Da : cristina mariotti - sab, 05 lug 2025, 12:21

Oggetto : Difesa parco amicizia.

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Io sottoscritta Cristina Mariotti chiedi che il parco Amicizia di via La fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI ITALFERR come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie; inoltre, chiedo tassativamente l' eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco.
Distinti saluti.
In Fede

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 200.8
07 LUG 2025
N. 250290
ANNO 2025 TITOLO 6 CLASSE 5 FASCICOLO 54

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

No alla zona stoccaggio in via La Fratellanzs .

Da : Federico Castellani sab, 05 lug 2025, 11:01

Oggetto : No alla zona stoccaggio in via La Fratellanzs .

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Con la presente chiedo come residente in via La Fratellanza che non vengano usate da RFI italfer come stoccaggio materiali il parco Amicizia di Via La Fratellanza per tutela del quartiere e delle Famiglie . Inoltre chiedo che non venga realizzata la stazione prevista sul parco . Grazie
Castellani Federico

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - USC. 206
07 LUG 2025
N. 250280
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

Info lavori Via Brigata Sassari

Da : Michela De Boni sab, 05 lug 2025, 05:44

Oggetto : Info lavori Via Brigata Sassari

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno, scrivo in riferimento ai lavori per la ferrovia per sapere se via Brigata Sassari verrà chiusa definitivamente o sarà possibile l'accesso ai residenti.
Guardando la mappa sembra che l'accesso al garage sarà completamente chiuso come uso spazio lavori (proprio accanto al ponte).
Chiedo come faremo a parcheggiare nei nostri garage per tutto il tempo dei lavori in corso.
Avendo un figlio, ma anche anziani che ci abitano, come sarà possibile organizzare già solo per fare una spesa e rientrare a casa sotto sole o pioggia, sarà davvero un disagio, senza tenere in conto l'impossibilità di trovare parcheggio nelle vicinanze.
È impensabile chiudere per mesi/anni un passaggio carrabile per accedere ed uscire con facilità dalla propria abitazione.
Attendo riscontro, ringrazio.

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 2013
07 LUG 2025
N. 250283
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

Parco Amicizia

Da : ven, 04 lug 2025, 21:29

Oggetto : Parco Amicizia

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Inviato da iPhone
Gentile circoscrizione,
Come residente di San Massimo chiedo che il parco "Amicizia" di via Fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie e tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco .
Ringraziandovi per quanto potrete fare,
Cordialmente
Arianna Baltieri

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 2[illegible]
07 LUG 2025
N. 250277
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

49

Zimbra mirco.ferrari@comune.verona.it

Fw:osservazioni, richieste e proposte riferite al progetto ferroviario di quadruplicamento per il lotto 4 - ingresso Verona da Nord

Da : simona filipello [redacted] ven, 04 lug 2025, 21:15

Oggetto : Fw:osservazioni, richieste e proposte riferite al progetto ferroviario di quadruplicamento per il lotto 4 - ingresso Verona da Nord 2 allegati

A : circoscrizione3@comune.verona.it, info@dpingressoveronanord.it

Cc : simo filipello [redacted]

Rispondi a : simona filipello [redacted]

Buonasera,
a integrazione della precedente mail e del relativo allegato (denominato "ferrovie"), che qui riportiamo per comodità, aggiungiamo un secondo file allegato ("ferrovie2") in cui chiediamo ulteriori spiegazioni e facciamo osservazioni aggiuntive.
Attendiamo Vostro cortese riscontro anche su tale documento.
Distinti saluti
Simona Filipello
Giorgio Arduini

Da [redacted]
A circoscrizione3@comune.verona.it, info@dpingressoveronanord.it
Cc [redacted]
Data Fri, 4 Jul 2025 13:45:14 +0200
Oggetto osservazioni, richieste e proposte riferite al progetto ferroviario di quadruplicamento per il lotto 4 - ingresso Verona da Nord

Buongiorno,
in allegato trovate le nostre osservazioni, richieste e proposte riferite al progetto ferroviario in oggetto; che ci interesserà in via diretta, essendo le nostre abitazioni a brevissima distanza dalla ferrovia, nonché i relativi terreni confinanti con la stessa.
Attendiamo Vostro cortese urgente riscontro.

I sottoscritti, [redacted]
Simona Filipello
Giorgio Arduini
Ermanno Reggiani
Paola Facci
Giovanni Facci

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - N. [illegible]
07 LUG 2025
N. 250270
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

FERROVIE.pdf
530 KB

FERROVIE 2.pdf
331 KB

51

Buongiorno, siamo i signori:

Giorgio Arduini, [redacted]

Simona Filipello, [redacted]

proprietari dell'immobile sito in Via Giacomo Barucchi, 11/A in Verona, foglio 184, particella n. 794

con annessi i seguenti terreni attualmente già in buona parte confinanti con la ferrovia Verona-Brennero e che comunque verranno interessati dall'allargamento ferroviario in programma con l'intervento per il lotto 4 (quadruplicamento tratto Verona-Pescantina) e dai relativi espropri:

foglio 177 particella 178 (già ora confinante con la ferrovia),

foglio 184, particelle 276, 280, 285,

Foglio 184, particella 6 (già ora confinante con la ferrovia),

foglio 184, particella 275, 278, 289 (già ora confinante con la ferrovia), 290 e 291

i signori:

Ermanno Reggiani, [redacted]

Paola Facci, [redacted]

proprietari dell'immobile sito in via Giacomo Barucchi, 11 a Verona

e il signor:

Facci Giovanni, [redacted]

Proprietario dell'immobile sito in via Giacomo Barucchi 9/A

Con riferimento al progetto ferroviario per il lotto 4 – Ingresso a Verona da Nord segnaliamo, per quanto di nostra pertinenza quanto segue:

1) **Sicurezza e integrità fisica, personale, materiale e animale**
2) **Priorità dei lavori sui nuovi confini**
3) **Inquinamento acustico e sismico**
4) **Svalutazione dei nostri patrimoni**

- **Punto 1) e 2)** Poiché siamo attualmente confinanti con la ferrovia, con la nostra abitazione e con i nostri terreni, da noi recintati a spese nostre (in assenza oltretutto di recinzione ferroviaria) con rete e pali per una lunghezza di circa 200 metri, e piantumati con alberi ad alto fusto, dato che dalle tavole pubblicate per i futuri espropri non si capiscono in modo chiaro né i confini futuri né l'ordine dei lavori per la nostra zona, **chiediamo che i confini futuri vengano immediatamente recintati e ripristinati per**

la sicurezza nostra, dei nostri figli, familiari e animali, prima dell'inizio di ogni futuro cantiere/lavoro. Chiediamo anche che le barriere antirumore vengano costruite prima di ogni altro lavoro, sia per la sicurezza sia per la salute (riduzione polveri ecc.). In assenza di adeguate e sicure recinzioni, ovviamente, saremmo esposti a possibili furti e rapine, frequenti nella nostra zona (come risulta dai verbali dei CARABINIERI della stazione di San Massimo), e quindi riterremmo responsabile la ferrovia per ogni qualsivoglia danno. **Chiediamo quindi chiarimenti e rassicurazioni preventive specifiche sul punto;**

- **Punto 3)** Per quanto riguarda l'inquinamento acustico e sismico derivante dal quadruplicamento ferroviario, con notevole incremento anche del traffico, sia passeggeri sia merci, e della velocità, considerato oltretutto che da progetto nella nostra zona la ferrovia sarà anche tutta in superficie, **siamo a esprimere grossi dubbi sulla soluzione adottata per ridurre il notevole inquinamento acustico che si creerà, e chiediamo che vengano adottate misure idonee a ridurne l'effetto, in particolare barriere antirumore di altezza superiore a quella che adesso pare sia stata prevista** (h3=mt 3,95, vedi slide studio acustico) . A tal proposito si chiedono anche chiarimenti e spiegazioni in merito all'altezza delle barriere previste, poiché nella relazione illustrativa generale del progetto alla tab 13 - ubicazione barriere al km 3+234-3+617 lato "pari" - linea storica (quindi si presume lato est? Qual è il lato pari?) sono indicate delle barriere di tipologia h10 (h. 7,38 mt), mentre al km 3+356-3+753, sul lato "dispari – linea AV/AC" (qual è il lato dispari?) si indicano barriere tipologia h3 (h. mt. 3,95)! **Pertanto a tal proposito ribadiamo la nostra ferma richiesta di adottare barriere antirumore di altezza pari almeno alle H10, essendo in zona abitata, in contrada La Sorte e con ferrovia in superficie.** Facciamo presente che – ad esempio – presso la nuova linea AV/AC Milano – Verona, in piena campagna ci sono barriere alte 8 metri. Noi siamo in zona abitata presso la contrada La Sorte.
- **Punto 4) Segnaliamo già fin da ora che le nostre abitazioni e terreni, oltre agli espropri, subiranno una evidente svalutazione di valore, che dovrà essere, nei modi e nei tempi opportuni, compensata.**

Attendiamo Vostro riscontro, grazie.

Distinti saluti

VERONA, 4 LUGLIO 2025

ARDUINI GIUORGIO
FILIPELLO SIMONA
REGGIANI ERMANNO
FACCI PAOLA
FACCI GIOVANNI

Noi sottoscritti:
Giorgio Arduini, [redacted]
Simona Filipello, [redacted]
proprietari dell'immobile sito in Via Giacomo Barucchi, 11/A in Verona, foglio 184, particella n. 794
con annessi i seguenti terreni attualmente già in buona parte confinanti con la ferrovia Verona-Brennero e che comunque verranno interessati dall'allargamento ferroviario in programma con l'intervento per il lotto 4 (quadruplicamento tratto Verona-Pescantina) e dai relativi espropri:
foglio 177 particella 178 (già ora confinante con la ferrovia),
foglio 184, particelle 276, 280, 285,
Foglio 184, particella 6 (già ora confinante con la ferrovia),
foglio 184, particella 275, 278, 289 (già ora confinante con la ferrovia), 290 e 291

facciamo presente che:

- **Le particelle 289, 275 e 276 (del foglio 184) di nostra proprietà sono aree soggette a vincolo perenne di verde mitigazione**, da noi piantumate, come da disposizione obbligatoria del Comune di Verona con oltre un centinaio di alberi ad alto fusto;

- Le particelle 289, 276 (del foglio 184), la particella 178 del foglio 177 e la particella 6 del foglio 184, dalle tavole degli espropri pubblicate con riferimento al lotto 4, sembrano interessate da parziale esproprio per la costruzione della nuova ferrovia e per opere di mitigazione ambientale.

Pertanto chiediamo se sia stato considerato che le suddette aree sono perennemente vincolate a verde e quindi se sia possibile che vengano parzialmente destinate ad altro uso, cioè alla nuova ferrovia.
Chiediamo, inoltre, chiarimenti in merito a cosa verrà attuato in concreto come opere di mitigazione ambientale su tali particelle, e se verranno nuovamente piantate le piante ad alto fusto come già oggi presenti, trattandosi appunto di aree vincolate a verde.

ATTENZIONE

Facciamo presente che le fotografie aeree riportate nella Relazione di progetto del Lotto 4-Ingresso a Verona da nord, relative all'area di Via Turbina e Via Giacomo Barucchi sono **ERRATE poiché si tratta di** fotografie datate ante 2018, in quanto non sono presenti due abitazioni finite di costruire nel 2018 e in particolare quella di nostra proprietà in via Barucchi n. 11/A e quella di via Barucchi n. 11 di proprietà di Reggiani Ermanno-Facci Paola.

Si chiede quindi di sapere come sia stato fatto nel concreto il suddetto progetto, nonché come siano state fatte le relative valutazioni di impatto acustico e ambientale, relative a tali abitazioni, apparentemente per nulla considerate nella redazione del progetto.

Giorgio Arduini **Simona Filipello**

4 luglio 2025

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

Osservazioni al progetto QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD.

Da : Fausto Bolognini ven, 04 lug 2025, 19:22

Oggetto : Osservazioni al progetto QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD.

A : circoscrizione3@comune.verona.it

PROTOCOLLO →

Alla cortese attenzione del Presidente della 3 Circoscrizione,
il sottoscritto Fausto Bolognini, Dirigente in pensione, residente a Verona i rasmette le seguenti osservazioni relativamente al LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD:

Osservazione nr 1 su realizzazione area di stoccaggio Parco della Fratellanza (San Massimo) Pag. 133 della relazione:

1. L'accesso di camion per trasporto materiali collasserebbe il flusso viario del quartiere di San Massimo che ha punti di entrata particolarmente critici già oggi un periodi di punta: San Marco (traffico alternato, punto critico del traffico già oggi), Corso Milano-Rotonda Croce Bianca, Via Sassari (non utilizzabile da camion), Via Vittorio Piatti verso Santa Lucia per altro fortemente condizionata dai lavori, ancor più critica la deviazione verso santa Lucia di via 24 Giugno/via Fenilon già oggi collassata;
2. Questo traffico aggiuntivo di camion si aggiungerebbe ai disagi che sicuramente saranno creati agli accessi al quartiere per effetto dei lavori incorso che renderanno ancora più difficile la fluidità del normale traffico giornaliero in particolare verso Santa Lucia e verso il centro di Verona.
3. L'eliminazione del parco della Fratellanza per un lungo periodo e il traffico di auto in zona residenziale renderebbe invivibile il quartiere per un lungo periodo (7 anni)
4. Verrebbe inoltre distrutto un patrimonio ambientale di alberi di 40 anni che costituisce una zona d'ombra che protegge dal caldo estivo.

Quanto sopra esposto rappresenta motivazioni sufficienti per dimostrare che questa scelta tecnica comprometterebbe la viabilità e l'abitabilità del quartiere di San Massimo/Croce Bianca.

Osservazione nr 2 su Stazione di San Massimo come da progetto di RFI:

1) La stazione non risolve le esigenze di mobilità degli abitanti di San Massimo e di Borgo Milano in quanto:
   a) La stazione di San Massimo è vicinissima a quella di Porta Nuova ed è raggiungibile via bici in 5 minuti, in auto in cinque minuti;
   b) I flussi di traffico da san Massimo sono verso Santa Lucia (Verona Sud) per lavoro o Verona Centro
   c) Discorso analogo per Corso Milano che ha una flusso di traffico verso Centro o verso Bussolengo ma non verso la Stazione di Porta Nuova;
   d) Per altro una stazione creerebbe un problema di parcheggi in Corso Milano e San Massimo dove gli spazi sono limitati e si creerebbe ulteriore traffico in due quartieri già ad alta intensità di traffico.
   e) Aggiungo che il trasporto tramite treno ha una frequenza non compatibile con un utilizzo per movimenti locali dove andrebbe invece potenziato il traffico tramite autobus nelle direttrici di traffico privato per incentivare il traffico pubblico.
2) Totalmente sbagliato poi proporre l'uscita della stazione anche sul Parco della Fratellanza vicino all'area Cani – La Fratellanza, dove le famiglie, i bambini e gli anziani si troverebbero in una situazione promiscua di movimento di persone da e verso la stazione con rischi legati alla criminalità (problema per altro molto sentito nel nostro quartiere) per altro peggiorata dal fatto che la stazione non sarebbe presidiata.

Fausto Bolognini

[redacted]

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
07 LUG 2025
N. 250264
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

58

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

Osservazioni su progetto AV/AC Verona ingresso da Nord

Da : Associazione Chiesa della Sorte Maria Maddalena ven, 04 lug 2025, 18:38
Oggetto : Osservazioni su progetto AV/AC Verona ingresso da Nord 1 allegato
A : circoscrizione3@comune.verona.it, riccardo olivieri <riccardo.olivieri@comune.verona.it>

Buonasera,
invio copia delle osservazioni e delle domande poste ad RFI durante il dibattito pubblico del 24 Giugno in sala Arazzi e il 30 giugno in sala Lucchi.

Cordiali saluti.

la presidente
Manara Rita

Osservazioni e domande Associazione Maria Ausiliatrice.docx
1 MB

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
07 LUG 2025
N. 250228
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Manara Rita

Recapito personale (telefono o mail)

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Verona,

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Associazione Maria Ausiliatrice Loc. Sorte di Chievo

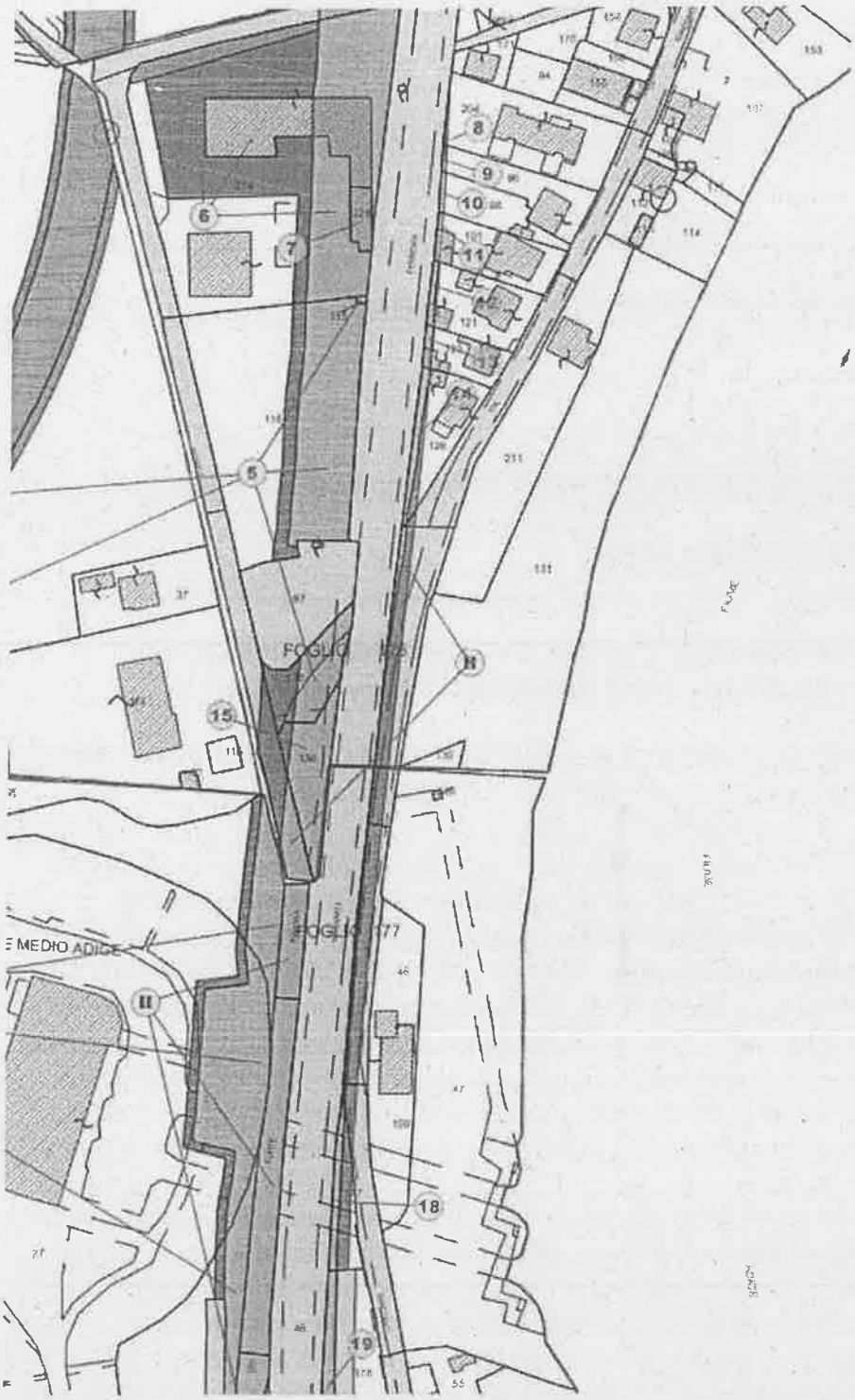
Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Come già presentato durante il dibattito pubblico del 24/06/2025 presso la sala Arazzi di palazzo Barbieri, si inviano le osservazioni riguardanti la situazione di Via Giacomo Barucchi.

1. Guardando il progetto si riscontra una inagibilità della strada di accesso per le circa 160 famiglie residenti della zona e l'impossibilità di passaggio per l'autobus e i mezzi di lavoro necessari per le aziende presenti nella località, in quanto è l'unica strada di accesso percorribile dai veicoli. Durante il dibattito l'Ing. Silvia Mischi ha risposto al nostro quesito dicendo che la viabilità di via Giacomo Barucchi non sarà interessata dai lavori, in quanto era già stato valutato che la strada era l'unica via di accesso percorribile e che i lavori sarebbero stati effettuati sul lato ovest del tracciato attuale ma ci è stato chiesto di inviare comunque questa segnalazione, specificando che oltre al servizio bus di ATV nella strada devono passare mezzi agricoli di grandi dimensioni (mietitrebbia e altro).
2. Nell'incontro svoltosi il 30/06/2025 in sala Lucchi in 3° circoscrizione è emerso anche il problema degli espropri sempre in via Barucchi. Nel Foglio 176 del progetto, si risconta l'esproprio di una porzione della proprietà a 7 abitazioni con l'abbattimento delle pertinenze a 4 proprietà. Si richiede gentilmente di valutare come già fatto per la viabilità della strada di spostare anche questi lavori sul lato ovest, in modo da permettere che i residenti possano continuare a parcheggiare all'interno della loro

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord

proprietà i mezzi di trasporto e non doverli lasciare in una strada che risulta già di dimensioni ridotte e con tratti in divieto di sosta. Si evidenzia inoltre che in queste abitazioni sono presenti alcune persone anziane e dei disabili al 100% che non potranno più entrare agevolmente nella propria residenza in quanto la sede stradale è in discesa e si trova ad una quota più bassa rispetto all'entrata delle abitazioni stesse.



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Data 03/07/2025

Modulo indicativo per la raccolta di contributi da inviare a: info@dpingressoveronanord.it

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

TAC - ZONA VIA BIONDE CHIEVO LOTTO 4

Da : Elena Ratti · ven, 04 lug 2025, 15:57

Oggetto : TAC - ZONA VIA BIONDE CHIEVO LOTTO 4

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Alla cortese attenzione della persona preposta,

Vi scrivo in merito al progetto TAC, ho una proprietà vicino alla linea del Brennero ed esattamente FOGLIO 184 PART. 216 VIA BIONDE 104, visto il progetto, trovo che la mia casa(in comproprietà con il fratello) sia in una zona che risulterà per anni con disagi e non lievi, sarei a chiedere cosa verrà fatto nei punto 35 e simile dall'altra parte della linea (non ho trovato legenda in merito), non vedo da nessun'altra parte questa tipologia di disegno e non essendo ne ingegnere ne architetto faccio fatica a capire (alla riunione del 30/06 non c'ero e inoltre non ero stata avvisata, di certo chi ha proprietà in zona doveva ricevere una lettera e sicuramente avrei chiesto spiegazioni).
Inoltre chiedo come mai non venga fatta anche in quel tratto la galleria, proprio in quel tratto si interrompe e risulta in trincea.
Come proprietaria chiedo chiarimenti in merito e inoltre se per anni avremo disagi, la mia proprietà ne risentirà e pertanto chiedo che tipo di risarcimento verrà dato.
Rimango in attesa di cortese delucidazione e porto cordiali saluti.

ELENA RATTI

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 202
07 LUG 2025
N. 250220
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

63

Zimbra mirco.ferrari@comune.verona.it

MARTIN Andrea (Osservazioni e Richiesta Urgente Informazioni)

Da : davide giacopuzzi ·

ven, 04 lug 2025, 17:51

Oggetto : MARTIN Andrea (Osservazioni e Richiesta Urgente Informazioni)

5 allegati

A : reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it, circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : info@dpingressoveronanord.it,

Invio a nome e per conto del sig. Martin Andrea
Osservazioni e Richiesta urgente di Informazioni riguardo l'esproprio dell'immobile in Via Del Fortino n°32 - Verona
distinti saluti geom. Giacopuzzi Davide

MARTIN Andrea _Osservazioni_.pdf
85 KB

Estratto Tav.6 VR a.png
706 KB

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
07 LUG 2025
N. 250224
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Wegis VR Fg.241-654 - Copia.pdf
189 KB

MARTIN Andrea (Visura x Sogg.).pdf
16 KB

MARTIN Andrea (Carta d'Identità).pdf
138 KB

Spett.le
RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it
info@dpingressoveronanord.it

E p.c. Spett.le
3° Circoscrizione di Verona
circoscrizione3@comune.verona.it

Oggetto: Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona – LOTTO 4 – Ingresso a Verona da Nord
SIG. MARTIN ANDREA – Via Del Fortino 32 VERONA
ESTREMI CATASTALI: FOGLIO 241 -MAPPALE 654 -SUB.1-2
OSSERVAZIONI e RICHIESTA URGENTE INFORMAZIONI

Il sottoscritto sig. **MARTIN Andrea**

Dopo aver chiesto delucidazioni durante il dibattito pubblico svoltosi a Verona lunedì 30 giugno 2025 nel corso del quale non ho ricevuto nessun riscontro, con la presente formulo nuovamente e formalmente la richiesta di informazioni rispetto alle previsioni riguardanti il mio immobile che è indicato nella tavola 6 del comune di Verona (che allego) con campitura gialla come "Demolizione Fabbricati presenti in mappa" con la sua corte di pertinenza colorata in rosso come "Aree da occupare temporaneamente strettamente e direttamente necessarie all'esecuzione dell'opera" e con l'altra area pertinenziale a ridosso della ferrovia campita in colore rosa come "aree da espropriare

per sede stabile FS e sue dipendenze"

Premesso che alla luce delle discussioni emerse durante i dibattiti pubblici auspico che la linea ferroviaria venga traslata molto più ad ovest rispetto all'attuale previsione, vorrei precisazioni riguardo le modalità di esproprio attraverso le diverse colorazioni: giallo-rosso-rosa e l'eventuale data a partire dalla quale la mia abitazione verrebbe eventualmente abbattuta, in quanto non mi è mai stata inviata alcuna comunicazione scritta e si continua a permanere nella più assoluta incertezza sul futuro mio e della mia famiglia.

Per tutti tali motivi, mi rendo disponibile fin da ora lasciandovi i miei recapiti diretti al fine di essere contatttato onde poter avviare un percorso condiviso.

Verona 04/07/2025 Distinti saluti

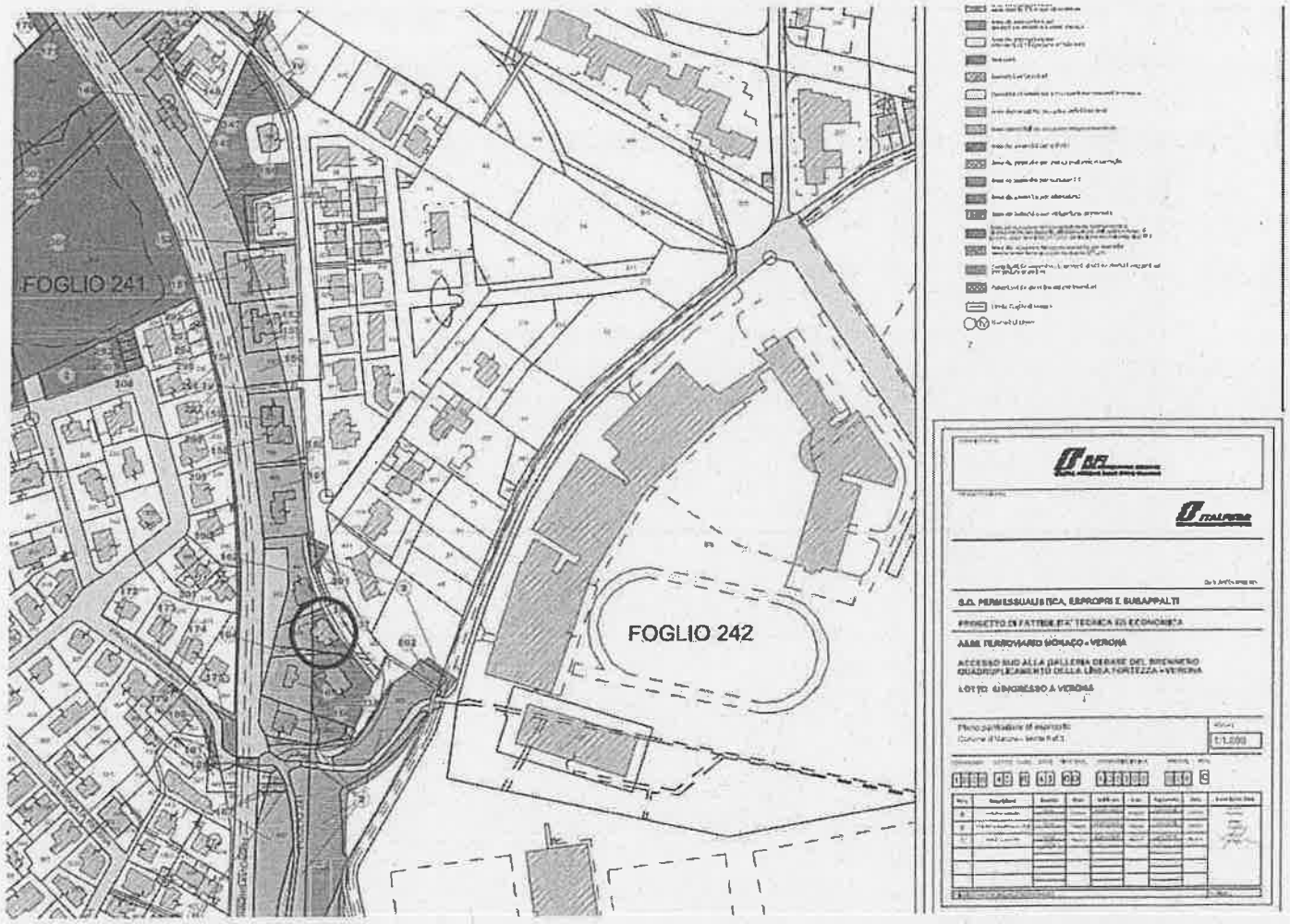
Sig. MARTIN Andrea

[redacted]

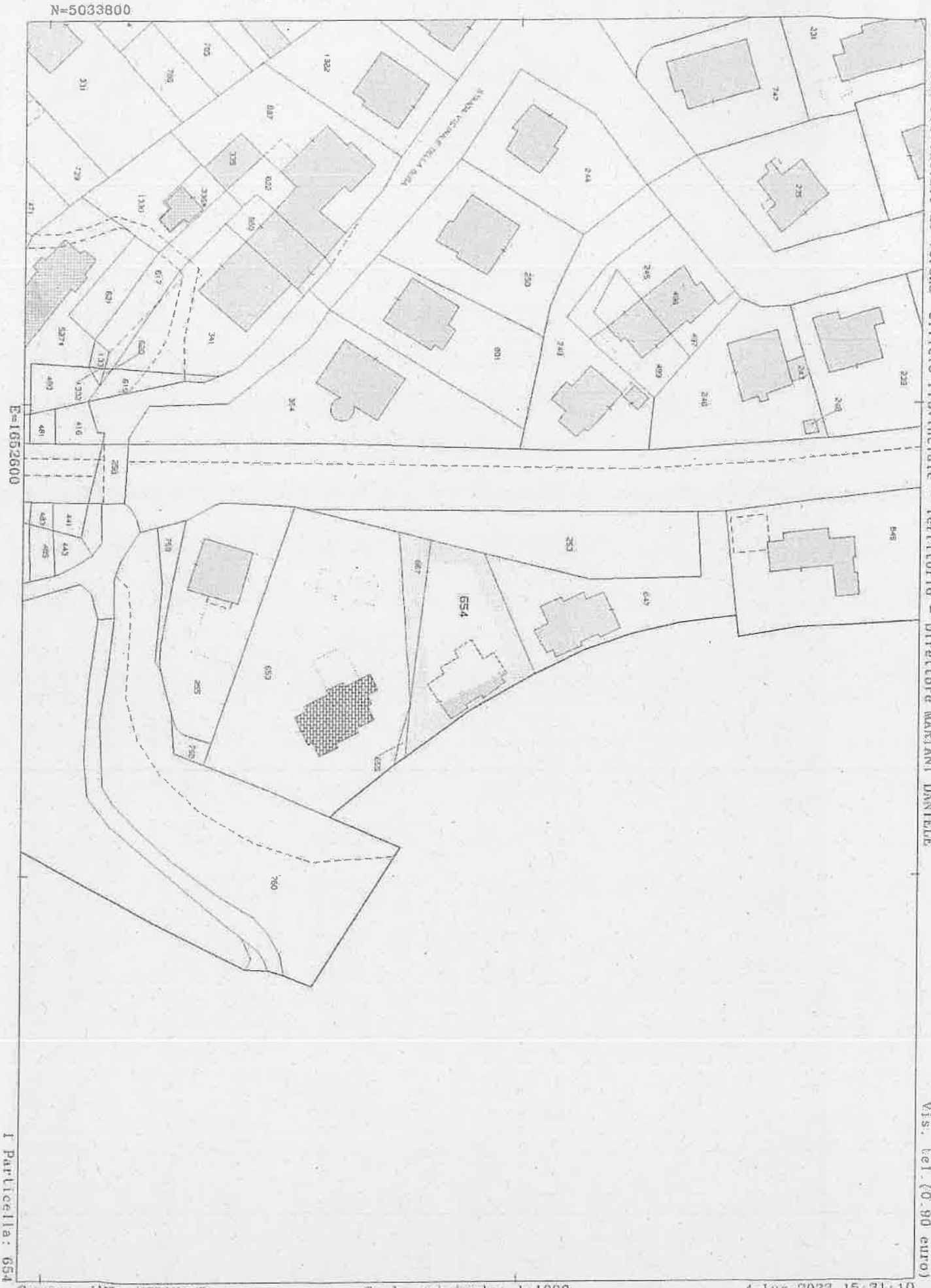
Firmato

Si allega: - Copia Carta d'Identità;

- Estratto Tav.6 con identificato il mio immobile;
- Estratto di mappa catastale
- Visura Catastale.


FOGLIO 241
FOGLIO 242
S.O. PERMESSUALISTICA, ESPROPRI E SUBAPPALTI
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA
AZIENDA FERROVIARIO MONACO - VERONA
ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA
LOTTO 6 INGRESSO A VERONA
1:1.000

69



Comune: (VR) VERONA/B
Foglio: 241

Scala originale: 1:1000
Dimensione cornice: 267.000 x 189.000 metri

4-Lug-2023 15:31:10
Protocollo pratica T279721/2023

Agenzia Entrate

Direzione Provinciale di Verona
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Visura n.: T223671/2023

Visura attuale sintetica per soggetto
Situazione degli atti informatizzati al 05/07/2023

Dati della richiesta	Terreni e Fabbricati siti in tutta la provincia di VERONA
Soggetto individuato	**MARTIN Andrea** [redacted]

1. Immobili siti nel Comune di VERONA (Codice L781) Catasto dei Fabbricati

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO							ALTRE INFORMAZIONI	
	Sez Urbana	Foglio	Numero	Sub	Zona Cens.	Micro Zona	Categoria	Classe	Consistenza	Superficie Catastale	Rendita	Indirizzo Dati derivanti da	Dati Ulteriori
1		241	654	1	3		A/7	5	10,5 vani	**Totale: 287 m² Totale escluse aree scoperte**: 279 m²**	**Euro 2.901,20**	VIA DEL FORTINO n. 32 Piano R - S - 1 Variazione del 09/11/2015 - Inserimento in visura dei dati di superficie.	Annotazione
2		241	654	2	3		C/6	6	41m²	**Totale: 54 m²**	**Euro 205,39**	VIA DEL FORTINO n. 32 Piano S Variazione del 09/11/2015 - Inserimento in visura dei dati di superficie.	Annotazione

Immobile 1: Annotazione: COSTITUITA DALLA SOPPRESSIONE DELLA PARTICELLA CEU SEZ S FGL 6 PLA 499 SUB 1 PER ALLINEAMENTO MAPPE

Immobile 2: Annotazione: COSTITUITA DALLA SOPPRESSIONE DELLA PARTICELLA CEU SEZ S FGL 6 PLA 499 SUB 2 PER ALLINEAMENTO MAPPE

Totale: vani 10,50 m² 41 Rendita: Euro 3.106,59

Intestazione degli immobili indicati al n.1

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	MARTIN Andrea [redacted]	[redacted]	(1) Proprieta' 1/1
DATI DERIVANTI DA	RICONGIUNGIMENTO DI USUFRUTTO del 15/11/2017 Pubblico ufficiale MARTIN Sede VERONA (VR) - RIUNIONE USUFRUTTO BORTOLAZZI MILENA Voltura n. 7822.1/2018 - Pratica n. VR0094673 in atti dal 19/06/2018		

73

Agenzia Entrate
Direzione Provinciale di Verona
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Visura attuale sintetica per soggetto
Situazione degli atti informatizzati al 05/07/2023

2. Immobili siti nel Comune di VERONA (Codice L781B) Sezione VERONA SUD Catasto dei Terreni

N.	DATI IDENTIFICATIVI			DATI DI CLASSAMENTO									ALTRE INFORMAZIONI	
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualità Classe		Superficie(m²)			Deduz.	Reddito		Dati derivanti da	Dati Ulteriori
							ha	are	ca		Dominicale	Agrario		
1	241	667		-	SEM IRR ARB	01		01	22	IC1A	Euro 1,37 Lire 2.660	Euro 0,76 Lire 1.464	FRAZIONAMENTO in atti dal 23/10/1990 (n. 128887)	

Totale: Superficie .01.22 Redditi: Dominicale Euro 1,37 Agrario Euro 0,76

Intestazione degli immobili indicati al n.2

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	MARTIN A[illegible]	[illegible]	(1) Proprieta' 1/1
DATI DERIVANTI DA	RICONGIUNGIMENTO DI USUFRUTTO del 15/11/2017 Pubblico ufficiale MARTIN Sede VERONA (VR) - RIUNIONE USUFRUTTO BORTOLAZZI MILENA Voltura n. 7823.1/2018 - Pratica n. VR0094673 in atti dal 19/06/2018		

Totale Generale: vani 10,50 m² 41 Rendita: Euro 3.106,59

Totale Generale: Superficie .01.22 Redditi: Dominicale Euro 1,37 Agrario Euro 0,76

Unità immobiliari n. 3

* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria

** Si intendono escluse le "superfici di balconi, terrazzi e aree scoperte pertinenziali e accessorie, comunicanti o non comunicanti" (cfr. Provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate 29 marzo 2013).

Visura telematica

Tributi speciali: Euro 0,90

74

Zimbra mirco.ferrari@comune.verona.it

osservazione quadruplicamento ferroviario linea Verona Brennero

Da : Fiorenzo Fasoli · ven, 04 lug 2025, 13:02
Oggetto : osservazione quadruplicamento ferroviario linea Verona Brennero
A : circoscrizione3@comune.verona.it

E' l'ora della METROPOLITANA DI SUPERFICIE

Il nodo ferroviario di Verona è interessato da grandi progetti chiamati di Grande Velocità/Grande Capacità che, nei prossimi anni, raddoppieranno le linee ferroviarie sia della Milano Venezia che della Verona Brennero.

E' l'occasione per porre in forma precisa il problema di evitare che ciò si traduca solo in pesanti e lunghi interventi strutturali sul nostro territorio senza che ci sia un ritorno di miglioramento dei servizi per la popolazione residente.

Il rischio cioè è che gli spazi di utilizzazione delle linee ferroviarie che si aprono, siano a disposizione per i collegamenti con treni più veloci, ma risultino completamente inaccessibili per i servizi locali e la cittadinanza costretta, per i suoi movimenti, solo all'uso del mezzo privato che finisce inesorabilmente nell'intasamento delle vie di accesso più frequentate, soprattutto nelle ore di punta.

Ci saranno cioè più treni veloci per le lunghe distanze, ma per i movimenti quotidiani saremo costrette/i ai soliti intasamenti, alla congestione del traffico privato ed alla difficoltà sempre più accentuata di raggiungere, con facilità, le destinazioni anche le più prossime.

E' l'occasione per porre con forza il tema della metropolitana di superficie che a nostro parere dovrebbe essere estesa fino a Domegliara e collegare San Bonifacio con Peschiera, in modo da garantire facilità di collegamento tra diversi centri attrattori di traffico, ma anche di togliere inquinamento e traffico dalle nostre strade già oggi, spesso, in grande sofferenza.

E' noto infatti che il servizio metropolitano, dove esiste, sia il più utilizzato ed apprezzato da grandi quantità di persone senza paragone con le altre forme di trasporto.

Protocollo →

75

Verona, potrebbe quindi, avere grandi possibilità di miglioramento del servizio ferroviario sia per la linea Milano Venezia che per la Verona Brennero.

La questione diventa di particolare attualità ed urgenza per quanto riguarda la linea Verona Brennero, soprattutto nel tratto interrato come è stato recentemente illustrato nell'assemblea di sala Lucchi di qualche giorno fa.

Su quel tratto, per il momento, è prevista una fermata a S. Massimo per altro, almeno da quanto visto nell'assemblea citata, poco apprezzata da chi è intervenuto.

Resta inteso che vista la complessità di quanto illustrato, o si riesce ad intervenire nella fase di esecuzione dei lavori previsti o quel tratto di linea, una volta interrato, rimarrà immodificabile per molti anni.

Occorre quindi, lanciare subito la necessità di predisporre i binari della linea storica per l'esercizio metropolitano che a questo punto non può essere limitato solo al quartiere di S.Massimo, ma deve essere esteso almeno anche a Chievo.

Sugli altri tratti, forse, si potrà intervenire anche successivamente, ma sul tratto in questione l'intervento risulta indispensabile prevederlo ora.

Altrimenti gli abitanti di San Massimo e Chievo saranno chiamati solo a subire il disagio dei lunghi lavori e del vincolo della barriera ferroviaria senza poter godere, almeno a compensazione, di alcun beneficio.

fiorenzo fasoli

[redacted]

Verona 04 luglio 2025

POSTA CERTIFICATA: Osservazioni tracciato " Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza "

Mittente: [redacted] <[redacted]
Destinatari: decentramento@pec.comune.verona.it
Inviato il: 05/07/2025 17.16.04
Posizione: decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

Buongiorno, sono il Sig. Aldrighetti Ezio e abito a San Massimo.

In seguito alla riunione del 30.6.2025 svoltasi presso la Sala Lucchi, il cui argomento verteva su quanto in oggetto, innanzitutto mi allineo a tutte le osservazioni degli altri presenti in sala, fatta eccezione per la realizzazione della stazione nuova in zona S. Massimo, che ritengo sia utile.

Critico invece la metodologia di lavoro, denominata "metodo Milano ", sicuramente più economica ma assolutamente più impattante

Sarei più propenso ad uno scavo con T.B.M. di certo più costoso ma anche meno impattante ; per evitare le vibrazioni dannose alla struttura, un esempio di soluzione è stata quella utilizzata durante la realizzazione della bretella T9 all'intersezione della linea ferroviaria.

Inoltre :

· Auspico che tutti i responsabili coinvolti nella realizzazione dell'opera ferroviaria valutino che, durante i lavori, la chiusura contemporanea dei sottopassi di via Romagnoli / via San Marco e via Brigata Sassari / Via Lorenzo Cesarini, sia da ritenere assolutamente non praticabile, in quanto bloccherebbe completamente il quartiere di San Massimo, con ovvie ripercussioni nei quartieri limitrofi;

· Considerazione di opera compensativa A) : realizzazione di una rotonda all'incrocio tra via Volontari della Libertà e via Vittorio Piatti, visto che quest'ultima sarà completamente rifatta

· Considerazione opera compensativa B) : realizzazione di una seconda rotonda all'incrocio tra via XXIV Giugno e Via A. Di Pietro, in modo da poter completare l'anello viabilistico tra le vie menzionate in precedenza;

· Eliminazione incrocio semaforico di Via Albere / accesso bretella T9 e via della Spianà e contestuale realizzazione di una rotonda, per rendere fluido il traffico in direzione di Santa Lucia

Eventuali riscontri via mail a :

- [redacted]

-

[redacted]

Ringrazio anticipatamente per l'attenzione e saluto cordialmente

Ezio Aldrighetti

POSTA CERTIFICATA: Osservazioni al progetto QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD.

Mittente: [redacted]
Destinatari: decentramento@pec.comune.verona.it; affaridigiunta@pec.comune.verona.it
Inviato il: 04/07/2025 20.26.05
Posizione: decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

Alla cortese attenzione del Presidente della 3 Circoscrizione, dell'Assessore Tommaso Ferrari, della Vicesindaca Barbara Bissoli,

il sottoscritto Fausto Bolognini, Dirigente in pensione, residente a Verona [redacted], trasmette le seguenti osservazioni relativamente al LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD:

Osservazione nr 1

su realizzazione area di stoccaggio Parco della Fratellanza (San Massimo) Pag. 133 della Relazione-di-Progetto-dell'opera- Lotto4

Ingresso a Verona da Nord in allegato:

1.

L'accesso di camion per trasporto materiali collasserebbe il flusso viario del quartiere di San Massimo che ha punti di entrata particolarmente critici già oggi un periodi di punta: San Marco (traffico alternato, punto critico del traffico già oggi), Corso Milano-Rotonda Croce Bianca, Via Sassari (non utilizzabile da camion), Via Vittorio Piatti verso Santa Lucia per altro fortemente condizionata dai lavori, ancor più critica la deviazione verso santa Lucia di via 24 Giugno/via Fenilon già oggi collassata;

2.

Questo traffico aggiuntivo di camion si aggiungerebbe ai disagi che sicuramente saranno creati agli accessi al quartiere per effetto dei lavori incorso che renderanno ancora più difficile la fluidità del normale traffico giornaliero in particolare verso Santa Lucia e verso il centro di Verona;

3.

L'eliminazione del parco della Fratellanza per un lungo periodo e il traffico di auto in zona residenziale renderebbe invivibile il quartiere per un lungo periodo (7 anni);

4.

Verrebbe inoltre distrutto un patrimonio ambientale di alberi di 40 anni che determina una zona d'ombra che protegge dal caldo estivo.

Quanto sopra esposto rappresenta motivazioni sufficienti per dimostrare che questa scelta tecnica comprometterebbe la viabilità e l'abitabilità del quartiere di San Massimo/Croce Bianca.

Osservazione nr 2

su Stazione di San Massimo come da progetto di RFI:

1) La stazione di San Massimo non risolve le esigenze di mobilità degli abitanti di San Massimo e di Borgo Milano in quanto:

a)

La stazione di San Massimo è vicinissima a quella di Porta Nuova ed è raggiungibile via bici in 5 minuti, in auto in cinque minuti;

b)

I flussi principali di traffico da san Massimo sono verso Santa Lucia (Verona Sud) per lavoro o verso Verona Centro o vesto centri commerciali (la Grande Mela);

c)

Discorso analogo per Corso Milano che ha una flusso di traffico verso Centro o verso Bussolengo ma non verso la Stazione di Porta Nuova;

d)

Per altro una stazione creerebbe un problema di parcheggi in Corso Milano e a San Massimo, dove gli spazi sono limitati e si creerebbe ulteriore traffico in due quartieri già ad alta intensità di traffico;

e)

Aggiungo che il trasporto tramite treno ha una frequenza non compatibile con un utilizzo per movimenti locali dove andrebbe invece potenziato il traffico tramite autobus nelle direttrici di traffico privato per incentivare il traffico pubblico.

2) Totalmente sbagliato poi proporre l'uscita della stazione di San Massimo anche sul Parco della Fratellanza e vicino all'area Cani - La Fratellanza, dove le famiglie, i bambini e gli anziani si troverebbero in una situazione promiscua di movimento di persone da e verso la stazione, con rischi legati alla criminalità frequente nelle stazioni (problema per altro molto sentito nel nostro quartiere) per altro peggiorata dal fatto che la stazione non sarebbe presidiata.

Ringrazio per la cortese attenzione.

Fausto Bolognini

[redacted]

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===
Relazione di Progetto pagg133 Parco Fratellanza.pdf ( )

Aria, rumore e vibrazioni

Ai fini della valutazione dei possibili impatti acustici, atmosferici e vibrazionali in fase di costruzione dell'opera, sono stati individuati e approfonditi due aree di valutazione scelte in base alla maggiore presenza di ricettori. Analizzando il cronoprogramma, in via cautelativa per i ricettori, si è valutato uno scenario caratterizzato da lavorazioni ed attività maggiormente gravose dal punto di vista acustico, e sono state assunte le attività in contemporanea dei cantieri AS.04 e CO.02 e le attività del cantiere mobile per la realizzazione del rilevato.

Tali aree possono essere considerate rappresentative in termini di emissioni acustiche, vibrazionali e di NOX e PM10. I risultati ottenuti saranno quindi riportati per tutti gli altri cantieri fissi e per l'avanzamento del cantiere mobile, considerando omogeneità di macchine, di orari di lavori e di condizioni meteoclimatiche per la diffusione degli inquinanti. Dai tipologici dei cantieri simulati, selezionati sulle situazioni potenzialmente più critiche, è stato possibile estrapolare una metodologia per estendere le mitigazioni a tutti i cantieri del corso d'opera. Sulla base dei livelli rilevati negli scenari trattati, delle distanze minime di influenza e delle quote relative tra i mezzi d'opera e i ricettori, per ogni area di cantiere fisso è stato determinato il quantitativo di barriera acustica necessario per l'abbattimento della rumorosità prodotta dalla fase di corso d'opera.

ID Cantiere	Superficie (mq)	Tipologia	Comune (Provincia)
CO.02	8.100	Cantiere Operativo	Verona (VR)
AS.04	11.800	Area Stoccaggio	Verona (VR)
CM.01	1.500	Cantiere Mobile	Verona (VR)

Tabella 2 Aree di cantiere oggetto della valutazione

La prima area analizzata corrisponde al cantiere mobile CM.01 per la realizzazione del rilevato. Il cantiere mobile si sviluppa su una superficie di 1.500 mq e sarà necessario alla realizzazione del rilevato. Queste aree si trovano nel comune di Verona (VR), in una zona caratterizzata dalla presenza di ricettori residenziali.

Figura 102 - Area di valutazione 1

La seconda area analizzata corrisponde all'area di stoccaggio AS.04 e il cantiere operativo CO.02. Il cantiere operativo CO.02 si sviluppa per una superficie di 8.100 mq e sovraintende le lavorazioni previste nelle singole aree tecniche e lungo le aree di lavoro. Nel caso specifico è finalizzato alla realizzazione della nuova viabilità NV04 Via del Fortino, della fermata urbana San Massimo e della galleria artificiale scatolare GA01- San Massimo. L'area stoccaggio AS.04 si sviluppa su una superficie di 11.800 mq e verrà impiegata per lo stoccaggio provvisorio delle terre e dei materiali da costruzione per le attività di realizzazione dei rilevati, delle trincee e delle opere d'arte in generale e dell'armamento delle linee oggetto dell'intervento. Le aree si trovano all'interno del comune di Verona (VR), con presenza di ricettori residenziali. Per il cantiere operativo CO.02 e l'area di stoccaggio AS.04 sono state individuate le seguenti viabilità secondarie (in celeste: via La Fratellanza, via Brigata Savoia e via del Fortino). L'accesso al cantiere operativo avverrà direttamente da via La Fratellanza mentre l'accesso all'area stoccaggio avverrà tramite via Gardesane.

Figura 103 - Area di valutazione 2

Verona 5 Luglio 2025

Egregio Signore

Damiano Tommasi

Sindaco del Comune di Verona Palazzo Barbieri

Piazza Brá, 1

37121 Verona

Egregio Signore

Riccardo Olivieri

Presidente III Circoscrizione del Comune di Verona

Via Sogare, 3

37138 Verona

Oggetto: Corridoio 1 AC/AV - Quadruplicamento linea ferroviaria Verona-Fortezza (Lotto 4) - Osservazione

Con riferimento all'oggetto, sulla base delle indicazioni fornite in occasione dell'assemblea pubblica svoltasi il 30 giugno u.s., al fine di rendere la realizzazione dell'opera, per quanto possibile, il più conciliante con la realtà esistente, in cui si trovano abitazioni e attività lavorative, consolidatasi nel corso del tempo, già nel secolo scorso o ancor prima, oltre che Corte Cipolla d'Arco (nella relazione di progetto a pag. 103 denominata "impropriamente" corte delle Bionde), risalente al 1467 e tutelata dalla Sovrintendenza e segnalata come corte storica dal Comune di Verona,

i sottoscritti

1)per il gravoso disagio che si avrà, per qualche quinquennio, a seguito dei lavori;

2)per l'inquinamento (acustico, da polveri, da vibrazioni, ecc.) derivante dall'insieme delle operazioni di cantiere;

3)per la svalutazione che subiranno, non essendo oggetto di esproprio, gli immobili ubicati, in questo tratto del tracciato;

4)per la perenne modifica, non solo sotto il profilo paesaggistico, che si determinerà rispetto al contesto esistente,

avanzano, quale osservazione, la richiesta che nel tratto dell'infrastruttura ferroviaria, situata in via Bionde, a Verona, almeno in corrispondenza dei numeri civici da 48 a 132, il quadruplicamento

A) sia realizzato in galleria e

B) avvenga, a est, più precisamente dalla parte in cui insiste un lato della proprietà di Villa Pullè .

I firmatari della presente rilevano, altresì, come il progetto di quadruplicamento della ferrovia crei, non prevedendo l'attuale sottopasso pedonale, situato in prossimità del numero civico 102 di via Bionde e utilizzato da tutti coloro che si muovono a piedi o in bicicletta, una sorta di cesura urbana tra l'abitato di via Bionde e stradella Bionde e il centro del Chievo. Ciò contraddice uno degli obiettivi strategici del progetto stesso, riportato a pag. 23 sempre della relazione di Progetto al paragrafo intitolato "Un'opportunità di ricucitura del territorio".

Con riferimento all'allargamento di via Bionde, non illustrato in occasione dell'assemblea sopra citata (così come avvenuto con la criticità del sottopasso poc'anzi evidenziata) e risultante a pag 106, solo deducendola dalla figura 82, senza altra ulteriore descrizione in merito, manifestano la propria assoluta contrarietà all'allargamento stesso, per lo stravolgimento che si verrebbe a creare, per i costi complessivi di realizzazione e anche perché può essere concertato con l'amministratore comunale competente in materia, se necessario, un idoneo provvedimento viabilistico che preveda eventualmente il senso unico.

Infine, non solo per l'esistente assetto viario, ma anche per l'oggettiva gravosità, data dall'insieme di interventi, a carico dei residenti della zona denominata "delle Bionde", chiediamo una rivalutazione dell'individuata area da espropriare per sede stabile FS e sue dipendenze (vedi foglio 182 punto 35). A tal proposito, già diverso risulterebbe a titolo esemplificativo lo spazio ricavato in prossimità del parcheggio di via Bionde all'altezza del civico 132 oppure in un'area individuata, non immediatamente a ridosso delle case, lungo il tratto ferroviario che si sviluppa in via Fava, tra i civici 21 e 29.

In attesa di un riscontro positivo, porgono distinti saluti.

Alberto Benetti

Alberto Gagliardo

COMUNE DI VERONA | E
Protocollo N.0249574/2025 del 07/07/2025

Verona 5 Luglio 2025

Egregio Signore

Damiano Tommasi

Sindaco del Comune di Verona Palazzo Barbieri

Piazza Brá, 1

37121 Verona

Egregio Signore

Riccardo Olivieri

Presidente III Circoscrizione del Comune di Verona

Via Sogare, 3

37138 Verona

Oggetto: Corridoio 1 AC/AV - Quadruplicamento linea ferroviaria Verona-Fortezza (Lotto 4) - Osservazione

Con riferimento all'oggetto, sulla base delle indicazioni fornite in occasione dell'assemblea pubblica svoltasi il 30 giugno u.s., al fine di rendere la realizzazione dell'opera, per quanto possibile, il più conciliante con la realtà esistente, in cui si trovano abitazioni e attività lavorative, consolidatasi nel corso del tempo, già nel secolo scorso o ancor prima, oltre che Corte Cipolla d'Arco (nella relazione di progetto a pag. 103 denominata "impropriamente" corte delle Bionde), risalente al 1467 e tutelata dalla Sovrintendenza e segnalata come corte storica dal Comune di Verona,

i sottoscritti

1)per il gravoso disagio che si avrà, per qualche quinquennio, a seguito dei lavori;

2)per l'inquinamento (acustico, da polveri, da vibrazioni, ecc.) derivante dall'insieme delle operazioni di cantiere;

3)per la svalutazione che subiranno, non essendo oggetto di esproprio, gli immobili ubicati, in questo tratto del tracciato;

4)per la perenne modifica, non solo sotto il profilo paesaggistico, che si determinerà rispetto al contesto esistente,

avanzano, quale osservazione, la richiesta che nel tratto dell'infrastruttura ferroviaria, situata in via Bionde, a Verona, almeno in corrispondenza dei numeri civici da 48 a 132, il quadruplicamento

A) sia realizzato in galleria e

B) avvenga, a est, più precisamente dalla parte in cui insiste un lato della proprietà di Villa Pullè .

I firmatari della presente rilevano, altresì, come il progetto di quadruplicamento della ferrovia crei, non prevedendo l'attuale sottopasso pedonale, situato in prossimità del numero civico 102 di via Bionde e utilizzato da tutti coloro che si muovono a piedi o in bicicletta, una sorta di cesura urbana tra l'abitato di via Bionde e stradella Bionde e il centro del Chievo. Ciò contraddice uno degli obiettivi strategici del progetto stesso, riportato a pag. 23 sempre della relazione di Progetto al paragrafo intitolato "Un'opportunità di ricucitura del territorio".

Con riferimento all'allargamento di via Bionde, non illustrato in occasione dell'assemblea sopra citata (così come avvenuto con la criticità del sottopasso poc'anzi evidenziata) e risultante a pag 106, solo deducendola dalla figura 82, senza altra ulteriore descrizione in merito, manifestano la propria assoluta contrarietà all'allargamento stesso, per lo stravolgimento che si verrebbe a creare, per i costi complessivi di realizzazione e anche perché può essere concertato con l'amministratore comunale competente in materia, se necessario, un idoneo provvedimento viabilistico che preveda eventualmente il senso unico.

Infine, non solo per l'esistente assetto viario, ma anche per l'oggettiva gravosità, data dall'insieme di interventi, a carico dei residenti della zona denominata "delle Bionde", chiediamo una rivalutazione dell'individuata area da espropriare per sede stabile FS e sue dipendenze (vedi foglio 182 punto 35). A tal proposito, già diverso risulterebbe a titolo esemplificativo lo spazio ricavato in prossimità del parcheggio di via Bionde all'altezza del civico 132 oppure in un'area individuata, non immediatamente a ridosso delle case, lungo il tratto ferroviario che si sviluppa in via Fava, tra i civici 21 e 29.

In attesa di un riscontro positivo, porgono distinti saluti.

Alberto Benetti

Alberto Gagliardo

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

Quadruplicamento linea ferroviaria a San massimo.

Da : [redacted] gio, 03 lug 2025, 21:04

Oggetto : Quadruplicamento linea ferroviaria a San massimo.

A : circoscrizione3@comune.verona.it

--buonasera,
Chiedo che non venga costruita una entrata per la stazione dal lato via la fratellanza in quanto inutile e pericolosamente incustodita.
Riguardo il parco dell'amicizia penso che potrebbe essere dato in uso solo l'area del campo di calcio, già adesso senza alberi.
Segnalo che esiste inoltre nelle vicinanze un appezzamento di terreno posto sotto sequestro ed inutilizzato da anni.
Ulteriore spazio utile si trova nei dintorni del supermercato rossetto e potrebbe essere raggiungibile con la costruzione di un passaggio provvisorio che discenda dalla vecchia linea ferroviaria verso corso milano.
Grazie per l'attenzione
Claudio ortombina

Inviato da Libero Mail

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 208
04 LUG 2025
N. 247570
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 4 54

Zimbra **mirco.ferrari@comune.verona.it**

Parco Amicizia via La Fratellanza - San Massimo

Da : alessandra.redolfi gio, 03 lug 2025, 18:39

Oggetto : Parco Amicizia via La Fratellanza - San Massimo

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,

La sottoscritta Redolfi Alessandra quale residente a San Massimo chiedo che il parco Amicizia di via La Fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie.
Chiedo inoltre tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco.
Distinti saluti.

Inviato dal mio Galaxy

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 20
04 LUG 2025
N. 247566
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

PROTOCOLLO

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

Alla C.A. del Presidente Riccardo Olivieri: Osservazioni Dibattito Pubblico RFI linea Fortezza-Verona

Da : Elena Ianeselli < [redacted] gio, 03 lug 2025, 14:36

Oggetto : Alla C.A. del Presidente Riccardo Olivieri: Osservazioni Dibattito Pubblico RFI linea Fortezza-Verona 3 allegati

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Alla C.A. del Presidente Riccardo Olivieri

Come anticipato nel corso dell'incontro del 30 giugno u.s., siamo a portare alla Vostra cortese attenzione, con preghiera di inoltrare poi alla Direzione RFI, un'osservazione relativa al progetto di quadruplicamento della linea Fortezza-Verona nell'area di Via Monte Crocetta.

Analizzando la tavola 5 di 8 del piano particellare di esproprio, poniamo l'attenzione sull'abitato di Via Monte Crocetta, in particolare l'accesso ai civici oltre il 17 ed il civico 17/E.

Come si vede nella figura A, nel piano attuale è prevista una strada provvisoria (indicata 339) che taglia varie proprietà attualmente a campo e la particella 247. Questa particella, che nell'elaborato RFI risulta una baracca, è ad oggi una abitazione agibile e abitata, edificata con permesso di costruire n. 123598 P.G. del 24.04.2020 - fascicolo n. 06.03/002026/2019 (figura B), sulla cui superficie andrebbe quindi ad intervenire la via temporanea di accesso alle altre abitazioni.

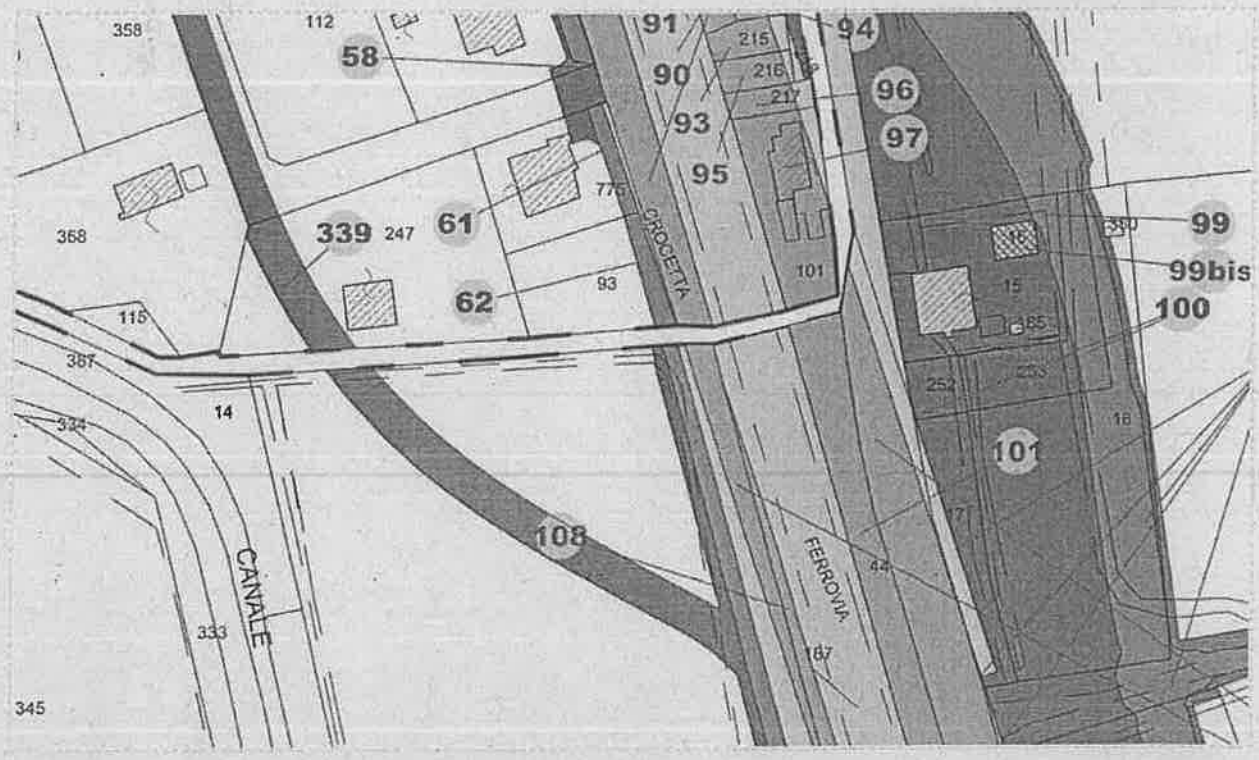


Figura A

Rispetto alla mappa catastale su cui è stato elaborato il progetto attuale RFI, inoltre, il canale è ad oggi oggetto di intervento per realizzare una via ciclabile, intervento che ha già portato

all'interramento del canale stesso indicato in figura A per tutta la parte che circonda l'abitato di Via Monte Crocetta.

Siamo quindi a chiederVi di voler cortesemente segnalare a RFI questi avvenuti cambiamenti sul territorio per valutare la possibilità di individuare una soluzione alternativa alla viabilità temporanea prevista, di minor impatto sulle abitazioni e terreni coinvolti e che, tenendo conto appunto di tali cambiamenti, li sfrutti a vantaggio di una fattibilità di progetto più snella ed economicamente efficiente.

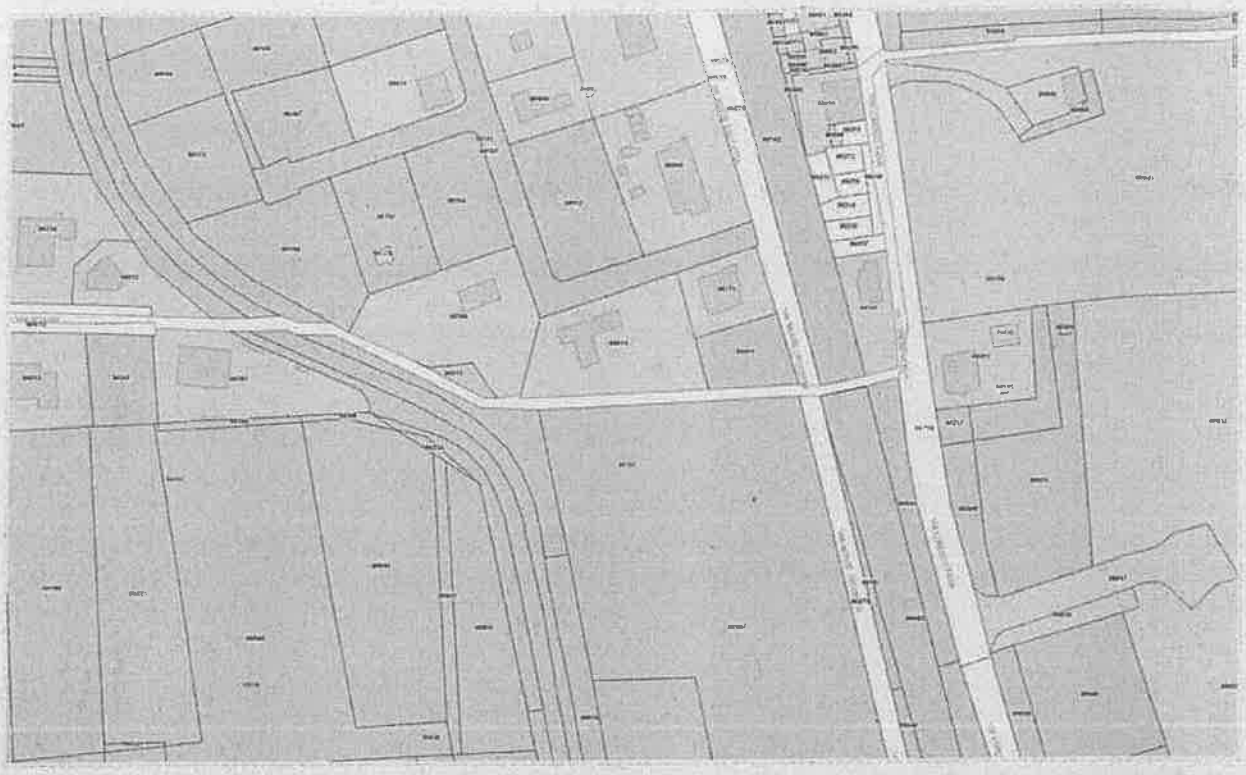


Figura B

In particolare, portiamo alla Vostra attenzione con una foto attuale, l'opportunità che il canale evidenziato nella figura A, già interrato e carrabile, potrebbe costituire una facilissima via di comodo alternativa per la viabilità temporanea verso l'area, di immediata attivazione e minimo impatto economico e negoziativo con gli interessati (questo sia utilizzando l'accesso da via Gardesana che mantenendo in parte la soluzione prospettata da RFI, evitando il taglio nel mappale 247), preservando l'abitazione esistente ed eventualmente anche i terreni.

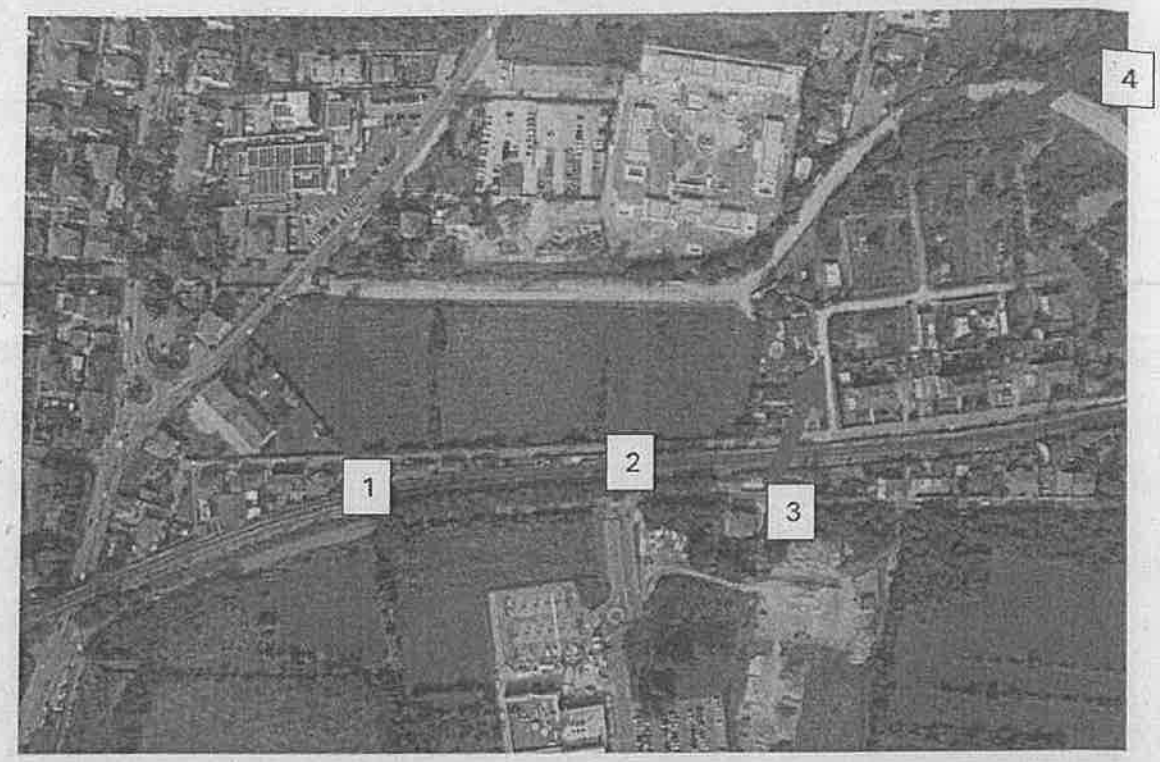
Nelle foto delle tavole allegate 1-2 si evidenzia in verde la Via Monte Crocetta, in blu il canale interrato ed in rosso l'ipotesi di viabilità temporanea prevista ad oggi da RFI.

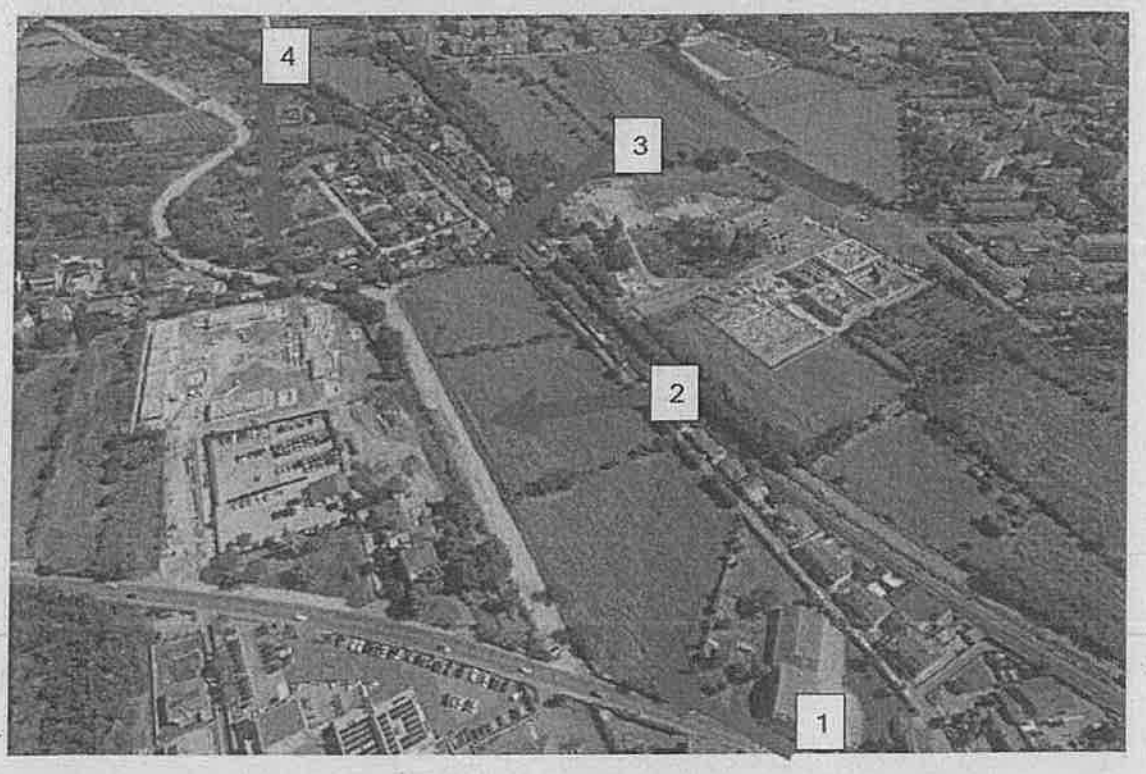
Certi della Vostra cortese attenzione e considerazione, ci rendiamo disponibili per ulteriori approfondimenti, anche sul posto, che vorrete fare.

Cordiali saluti,

ALLEGATO 1

ALLEGATO 2





1. ACCESSO VIA GARDESANE
2. CANALE INTERRATO
3. ABITAZIONE MAPPALE 247
4. POSSIBILE RICONGIUNZIONE CON VIA MONTE CROCETTA

Osservazioni_ViaMonteCrocetta.pdf
1.015 KB

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

Fwd: Ingresso Verona Nord

Da : Roberto Righetti < [redacted] gio, 03 lug 2025, 14:22
Oggetto : Fwd: Ingresso Verona Nord
A : circoscrizione3@comune.verona.it

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - [illegible]
03 LUG 2025
N. 247124
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

---------- Forwarded message ---------
Da: **Roberto Righetti** < [redacted]
Date: Gio 3 Lug 2025, 14:05
Subject: Ingresso Verona Nord
To: <circoscrizione3@comue.verona.it>

Buongiorno,
sono Righetti Roberto, abitante a San Massimo,
in riferimento alle proposte modificative del progetto relativo all'ingresso a Verona Nord, mi associo ai miei concittadini, chiedendo che tutta l'area del parco " La fratellanza" non venga adoperato come stoccaggio e/o area operativa, segnalo che la zona della "spianà" potrebbe sostituire il parco.
Chiedo inoltre che venga eliminata l'apertura della nuova stazione di San Massimo prevista sempre nel parco " La Fratellanza".
Ringrazio e saluto.

Righetti Roberto

Zimbra **elisabetta.martini@comune.verona.it**

Linea ferroviaria

Da : [redacted] gio, 03 lug 2025, 12:26

Oggetto : Linea ferroviaria

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Come residente di san massimo chiedo che il parco amicizia di via la fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie e tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco .

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
03 LUG 2025
N. 247004
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **elisabetta.martini@comune.verona.it**

Italferr

Da : Miranda Canfora gio, 03 lug 2025, 12:19

Oggetto : Italferr

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Egregia Circoscrizione 3,
come residente di san Massimo chiedo che il parco Amicizia di via la Fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI Italferr come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie con tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco .
San Massimo potrebbe diventare un bel quartiere residenziale, avendo molto verde a disposizione, ideale per famiglie e per chi cerca un luogo non lontano dal centro , e allo stesso tempo privo del tipico caos cittadino.
Certa di condividere l'interesse per il buon governo cittadino,
invio i miei cordiali saluti
Canfora Miranda

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
03 LUG 2025
N. 246992
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

105

Zimbra **elisabetta.martini@comune.verona.it**

Dissenso occupazione Parco e stazione San Massimo

Da : davide drius [redacted] gio, 03 lug 2025, 12:16

Oggetto : Dissenso occupazione Parco e stazione San Massimo

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,
Sono un cittadino di Verona residente a San Massimo, [redacted].
Con la presente voglio esprimere il mio totale dissenso rispetto al progetto RFI Italferr che intende adibire il parco Amicizia di via Fratellanza come area di stoccaggio e/o area operativa per un lunghissimo tempo.
Il parco rappresenta un riferimento sociale per famiglie e bambini, è un oasi di respiro per la cittadinanza. Come ampiamente illustrato in alcune relazioni del dibattito pubblico è inconcepibile che in un'area altamente abitata come la nostra, si possa anche lontanamente immaginare di destinare un parco ad area di stoccaggio. Immagino esistano apposite leggi in termini di tutela della salute sia ambientale che della persona che, se applicate, non permettano una localizzazione di questo tipo di attività in quest'area. Un' opera simile sarebbe l'origine di un disagio enorme alla popolazione sia in termini di salute, di qualità della vita e non ultimo di svalutazione degli immobili danneggiando i in proprietari (io sono proprietario di un immobile).
Esprimo anche completo dissenso rispetto alla realizzazione di una stazione intermedia, del tutto inutile (abbiamo Porta Nuova a 7 minuti) e che sarebbe unicamente l'origine di un peggioramento della qualità di vita del quartiere a causa del prevedibile aumento di microcriminalità e altro, per cui non mi dilungo.
Nella speranza che questo scritto possa aggiungersi a tutte le altre voci di dissenso e che possa essere ascoltata da chi può porre un veto a questo inaccettabile progetto,
porgo distinti saluti

Davide Drius
[redacted]

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. [illegible]
03 LUG 2025
N. 246985
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

107

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

Parco della amicizia

Da : Silvia Falavigna [redacted] gio, 03 lug 2025, 09:28

Oggetto : Parco della amicizia

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Come residente di san massimo e zone limitrofe chiedo che il parco dell'amicizia in via la fratellanza e tutta l'area non venga utilizzata da Rfi e italferr come stoccaggio e area operativa per tutelare le famiglie e il quartiere e tassativa eliminazione della apertura della stazione prevista sul parco

Falavigna Silvia

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 12
03 LUG 2025
N. 246983
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

Parco La Fratellanza

Da : [redacted] gio, 03 lug 2025, 09:14

Oggetto : Parco La Fratellanza

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,
Chiedo come residente di San Massimo che il parco giochi per bambini non sia distrutto e utilizzato come deposito di cantiere per anni ho una bambina di un anno che avrebbe piacere di continuare a usufruirne!Un deposito logistico con cantiere non deve essere necessariamente in un centro abitato con così tanti residenti e senza vie di accesso adeguate a mezzi pesanti.
Ringrazio per l'attenzione
Saluti
Alberto Righetti

Inviato dalla nuovissima app AOL per iOS

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 20
03 LUG 2025
N. 246976
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

PARCO AMICIZIA VIA DELLA FRATELLANZA

Da : Annalisa - [redacted] gio, 03 lug 2025, 08:43

Oggetto : PARCO AMICIZIA VIA DELLA FRATELLANZA

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Spettabile Circoscrizione

con la presente io e la mia famiglia chiediamo che il Parco Amicizia di Via della Fratellanza e l'area limitrofe non vengano utilizzati da RFI Italferr come stoccaggio o area operativa.
Le famiglie e il quartiere necessitano di questo spazio verde.

Certi che troverete una soluzione porgiamo distinti saluti

Annalisa Guardini

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 200
03 LUG 2025
N. 246973
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

Richiesta importante

Da : Paola zuanni gio, 03 lug 2025, 08:41

Oggetto : Richiesta importante

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno, io residente a San massimo verona chiedo che il parco amicizia di via fratellanza è tutta l'area non venga utilizzata da RFI. Italfer , poiché è l'unico parco che abbiamo in questa zona x i bambini e gli anziani , grazie dell'attenzione e spero che venga accolta la nostra richiesta.
Grazie

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. ...
03 LUG 2025
N. 246955
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

Parco fratellanza

Da : Marisa Micale [redacted] mer, 02 lug 2025, 18:43

Oggetto : Parco fratellanza

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buon giorno, invece di sopprimere il parco, non si potrebbe utilizzare altre aree? i terreni vicino il Cems, le bionde, la spiana'
Saluti
M. Micale

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 200
03 LUG 2025
N. 246951
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

Parco Via Fratellanza San Massimo

Da : Ale [redacted] gio, 03 lug 2025, 12:05

Oggetto : Parco Via Fratellanza San Massimo

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,
Scrivo questa mail per richiedere, in quanto cittadino di Verona, che il parco Amicizia di via La fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa, a tutela del quartiere e delle famiglie e chiedo la tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco.
Questo progetto è altamente invasivo, improponibile, del tutto inaccettabile!
Alessandra Fabris

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 208
03 LUG 2025
N. 246389
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

comunicazione importante

Da : Joanna Drius [redacted] gio, 03 lug 2025, 11:58

Oggetto : comunicazione importante

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,
Scrivo questa mail per segnalare, in quanto cittadino di Verona residente a San Massimo, [redacted], il mio totale dissenso all'iniziativa che intendete realizzare con danneggiamento del parco e del quartiere tutto.
Chiedo che il parco Amicizia di via La fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa, a tutela del quartiere e delle famiglie e chiedo la tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco.
Nella speranza che noi cittadini veniamo ascoltati a fronte di un progetto altamente invasivo e del tutto inaccettabile, porgo cordiali saluti

Joanna Drius

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. [illegible]
03 LUG 2025
N. 246383
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

Comunicazione importante

Da : Alessandra Fabris [redacted] gio, 03 lug 2025, 11:55

Oggetto : Comunicazione importante

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,
Scrivo questa mail per segnalare, in quanto cittadino di Verona residente a San Massimo, [redacted] il mio totale dissenso all'iniziativa che intendete realizzare con danneggiamento del parco e del quartiere tutto.
Chiedo che il parco Amicizia di via La fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa, a tutela del quartiere e delle famiglie e chiedo la tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco.
Nella speranza che noi cittadini veniamo ascoltati a fronte di un progetto altamente invasivo e del tutto inaccettabile, porgo cordiali saluti
Alessandra Fabris

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 2[illegible]
03 LUG 2025
N. 246358
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

Area stoccaggio San Massimo

Da : Laura Corradi [redacted] gio, 03 lug 2025, 11:52

Oggetto : Area stoccaggio San Massimo

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno, sono un abitante di San Massimo.
Chiedo che il parco amicizia ed tutta l'area non vengano utilizzate da RFI Italfercone stoccaggio area operativa.
Vi ringrazio
Laura Corradi

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
03 LUG 2025
N. 246352
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

Arra stoccaggio

Da : Stefania Corradi gio, 03 lug 2025, 11:49

Oggetto : Arra stoccaggio

A : circoscrizione3@comune.verona.it

come residente di san massimo chiedo che il parco amicizia di via la fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie e tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco .– Corradi Stefania

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
03 LUG 2025
N. 246347
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Timbra cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

Quadruplicamento della ferrovia , Verona - Fortezza, lotto 4 (Domanda/Quesito)

Da : [redacted] gio, 03 lug 2025, 11:10

Oggetto : Quadruplicamento della ferrovia , Verona - Fortezza, lotto 4 (Domanda/Quesito) 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,

nei giorni scorsi è stato presentato alla popolazione il progetto in oggetto, in particolare è stato esposto l'ingresso a Verona da Nord.

Sono state identificate aree oggetto di espropri per demolizioni, espropri per deviazioni strade e/o corsi, aree da occupare temporaneamente per lo svolgimento dei lavori, etc..

Il quartiere di San Massimo sarà particolarmente interessato dai lavori previsti per questo progetto, alla fine dei lavori cambierà parzialmente anche la viabilità.

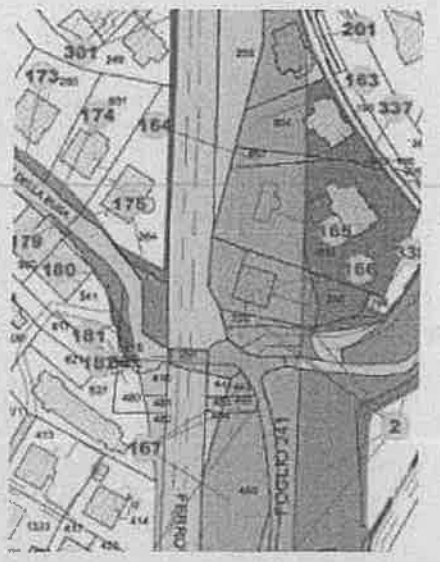
Domanda: nel caso di danni o demolizioni dovute all'occupazione temporanea di determinate aree è previsto il rimborso/risarcimento dei danni o la ricostruzione della struttura demolita in questa fase?

Grazie per l'attenzione.

Daniela Magagna

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
03 LUG 2025
N. 246338
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

[redacted]



129

Zimbra cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona - Fortezza_Dibattito pubblico. Osservazione ditte CEMS E CLAMAR

Da : Giovanni Uderzo [redacted] gio, 03 lug 2025, 11:07

Oggetto : Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona - Fortezza_Dibattito pubblico. Osservazione ditte CEMS E CLAMAR

3 allegati

A : info@dpingressoveronanord.it, circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : [redacted]

Le immagini esterne non sono visualizzate. Visualizza immagini sotto

Spett.li

RFI

COMUNE DI VERONA - CIRCOSCRIZIONE TERZA

Nel ringraziare per la disponibilità e l'apertura a miglioramenti ed adeguamenti progettuali espresse dai funzionari e dalle autorità presenti nella seduta aggiuntiva del dibattito pubblico, svoltasi il 30 giugno 2025, si inviano nei documenti allegati le osservazioni delle ditte CEMS e CLAMAR con riguardo all'attuale fase di DIBATTITO PUBBLICO, con particolare riferimento al nuovo tratto di VIA FAVA e alle necessarie cautele in fase di cantiere rispetto all'erogazione dei servizi sanitari di importante interesse pubblico da parte del CEMS, CENTRO SANITARIO di recente AMPLIATO e raggiungibile solo da via Fava.

Cordiali saluti

dott. GIOVANNI UDERZO

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 200
03 LUG 2025
N. 246327
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Esperto in urbanistica, edilizia, commercio, turismo
Of Counsel Studio Legale BM&A

BM&A Studio Legale Associato

Via Carmelitani Scalzi, 20 - 37122 Verona
Tel. +39 045 4578838

Viale Monte Grappa, 45 - 31100 Treviso
Tel. +39 0422 2344
Fax +39 0422 433668
www.studiobma.com

osservazioni CEMS in dibattito pubblico inviate 03072025.pdf
804 KB

TAV 1_19-06-2025 (1).pdf
10 MB

TAV 2_19-06-2025 (1).pdf
1 MB

Dott. GIOVANNI UDERZO
Esperto in urbanistica, edilizia, commercio, turismo
Of Counsel Studio Legale BM&A

Spettabile

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A
info@dpingressoveronanord.it

COMUNE DI VERONA/Circoscizione terza
circoscrizione3@comune.verona.it

Verona, 1 luglio 2025

Oggetto: Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona - Fortezza_Dibattito pubblico. Osservazione ditte CEMS E CLAMAR riguardo l'errata rappresentazione dello stato di fatto dei luoghi in Via Fava a Verona e delle necessarie cautele nella fase di cantiere.

Il sotoscritto, in qualità di professionista incaricato sia dalla ditta **CLAMAR SRL**, proprietaria del compendio "ex Couvert" in via Fava a Verona, sia da parte della ditta **CEMS SRL**, proprietaria del centro sanitario di interesse pubblico in attività nell'area adiacente sempre in Via Fava, con la presente rileva alcune incogruenze tra le tavole dello stato di fatto, compresa la corografia, e la situazione reale dei luoghi oggi esistente, a seguito dei lavori intervenuti nelle proprietà delle società sopraddette, e segnala l'opportunita e/o la necessità di adeguamenti progettuali e cautele in fase di cantiere.

A. In particolare si segnalano le seguenti opere NON RILEVATE nello stato di fatto dei luoghi e di cui il progetto dovrà tenere conto:

1. Il centro sanitario CEMS di via Fava sta ultimando l'ampliamento (agibilità prevista entro l'anno 2025), **compreso un nuovo parcheggio ad uso pubblico già realizzato e collaudato**, **che non compare come stato di fatto nella documentazione del dibattito pubblico**, tanto che la nuova viabilità di via Fava

giovanni.uderzo@studioblm.a.com - Verona, Via Scalzi 20 - 37122 Verona - Tel. +39 0454578838

prevista pregiudica la fruibilità di alcuni posti auto realizzati. Si richiede un leggero spostamento ad ovest di tale nuova viabilità di progetto, in modo da presevare l'intero parcheggio appena realizzato.

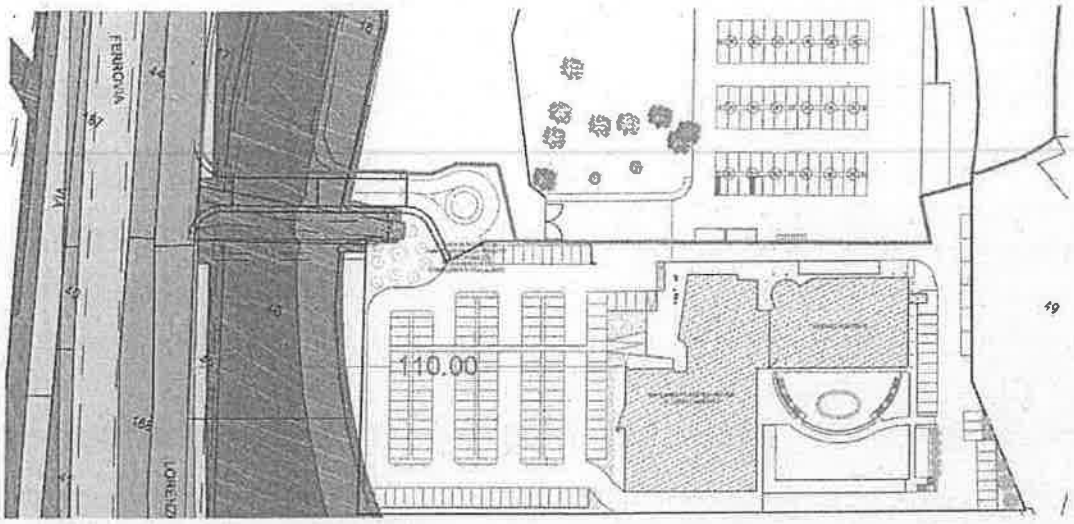
2. Sempre con riferimento all'ampliamento del CEMS, è già stata realizzata e collaudata anche una nuova viabilità, con rampa da via Fava fino ad una rotatoria nei pressi dell'entrata al nuovo parcheggio. **A questa rotatoria sarebbe opportuno che si collegasse la nuova viabilità di via Fava prevista nel progetto in oggetto**.
3. Poco più a Nord, nella proprietà ex Couvert, oggi Clamar, è stata realizzata una **nuova cabina elettrica in gestione AGSM-AIM** che utilizza un accesso e la strada esistente, **non presente nello stato di fatto e di cui la nuova viabilità di Via Fava in progetto dovrà tener conto**.
4. In relazione sempre all'ampliamento del CEMS si segnala la presenza anche dei nuovi sottoservizi realizzati, ivi compresi quelli di collegamento alla cabina AGSM di cui al punto 3.

B. **Per quanto riguarda il progetto e la cantierizzazione si segnala**:

1. Considerata la previsione della **nuova STAZIONE** prevista proprio all'inizio di via Fava, ci sembra opportuno segnalare la necessità di **prevedere un idoneo spazio a parcheggio per le auto**, molto più ampio di quello progettato in modo che costituisca un parcheggio scambiatore utilizzabile da utenti automuniti, e un nuovo collagamento stradale (almeno pedonale e ciclabile) ulteriore a quello di corso Milano con il limtrofo quartiere densamente popolato, tramite la Via Zancle o Pitagora.
2. Riguardo al **futuro CANTIERE**, già da ora **CEMS segnala di essere una struttura sanitaria con circa 60 dipendenti, che eroga servizi sanitari di alta specializzazione alla cittadinanza con più di 150 medici**. Tali servizi di importante interesse pubblico non dovranno essere interrotti e dovranno assolutamente essere salvaguardati nel loro svolgersi a pieno regime durante la fase di cantiere ed in paticolare:

- La nuova viabilità di via Fava andrà realizzata il prima possibile e dovrà consentire l'accessibilità alla struttura in ogni momento del cantiere, senza interruzioni di sorta;
- Le lavorazioni di cantiere che potrebbero produrre immissioni moleste nel centro sanitario del CEMS, quali ad esempio perforazioni e palificazioni, dovranno essere svolte in modo da consentire il regolare espletamento dei servizi sanitari, che vengono erogati a circa **110 metri di distanza** (come da planimetria qui di seguito che riporta il progetto RFI sullo stato di fatto reale e relativa distanza dai nuovi locali in ampliamento del CEMS) con sofisticate e moderne attrezzature sanitarie di diagnostica quali:
    - Ortopantomografo
    - TAC Dentale
    - Densitometro
    - RM Free Max (soggetto a vibrazioni e a deviazioni del campo magnetico dovuti agli utilizzi di talpe)
    - RM Sola – Fit (soggetto a vibrazioni e a deviazioni del campo magnetico dovuti agli utilizzi di talpe)
    - TAC Pro-Pulsee
    - RX Luminos 2-1 (soggetto a vibrazioni)
    - Mammografo Hologic (soggetto a vibrazioni)

Dott. GIOVANNI UDERZO
Esperto in urbanistica, edilizia, commercio, turismo
Of Counsel Studio Legale BM&A



Si richiede al Comune di Verona di riportare quanto rilevato nel presente documento nelle proprie osservazioni e a RFI di tenerne conto, nella attuale fase del Dibattito Pubblico di attuazione dell'opera Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza e nelle successive fasi di adeguamento progettuale.

Cordiali saluti

Dott. Giovanni Uderzo

Si allegano:

1. Planimetria radatta dallo studio arch. Valerio Pedroni dello **stato di fatto reale**, con evidenziazioni degli elementi non riportati sugli elaborati RFI
2. Planimetria radatta dallo studio arch. Valerio Pedroni dello **stato di fatto reale**, con CON SOVRAPPOSTA LA NUOVA VIA FAVA AD OPERA DI RFI

giovanni.uderzo@studiobma.com - Verona, Via Scalzi 20 – 37122 Verona - Tel. +39 0454578838

BM&A studio legale associato

TopLegal Awards

Provincia di Verona

Regione Veneto

Comune di Verona

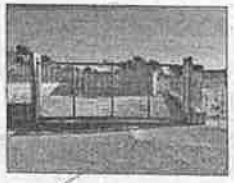
TITOLO
PROPRIETA' CEMS - CLAMAR srl :
SITUAZIONE DELLO STATO DI FATTO.

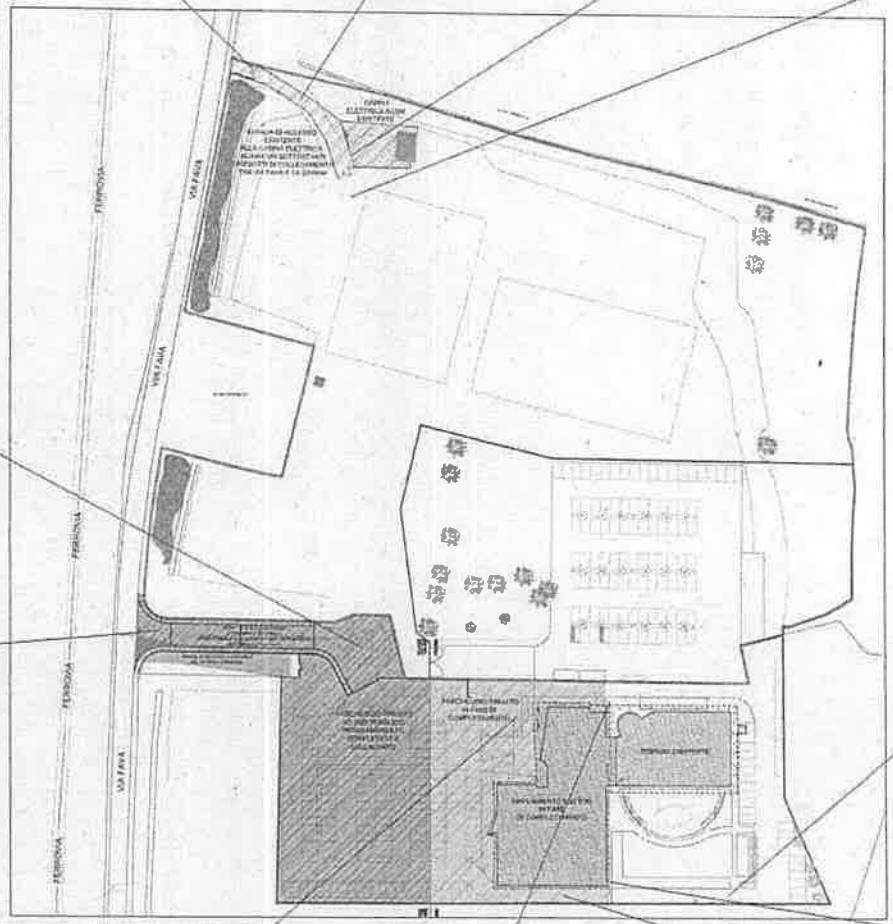
TAVOLA
PLANIMETRIA STATO DI FATTO scala 1:500

1

GRUPPO DI LAVORO -

STUDIO ARCHITETTO VALERIO PEGORIN





VISTA AEREA

VISTA AUREA

Provincia di Verona

Regione Veneto

Comune di Verona

TITOLO

PROPRIETA' CEMS - CLAMAR srl :
SITUAZIONE DELLO STATO DI FATTO

TAVOLA

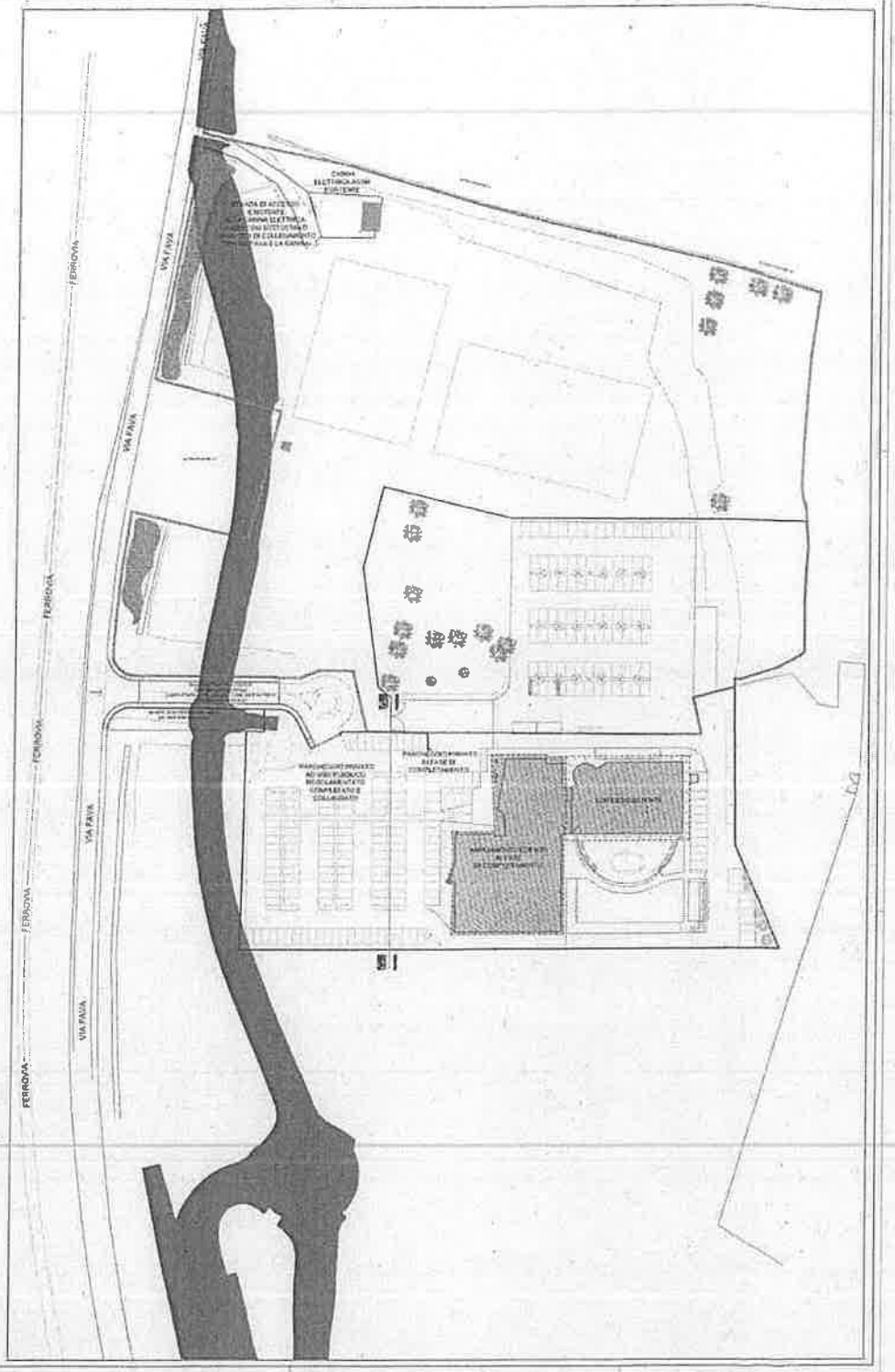
PLANIMETRIA STATO DI FATTO scala 1:500
CON SOVRAPPOSTA LA NUOVA VIA FAVA AD OPERA DI RFI

2

GRUPPO DI LAVORO

AGGIORNAMENTO

STUDIO ARCHITETTO VALERIO PEDRONI

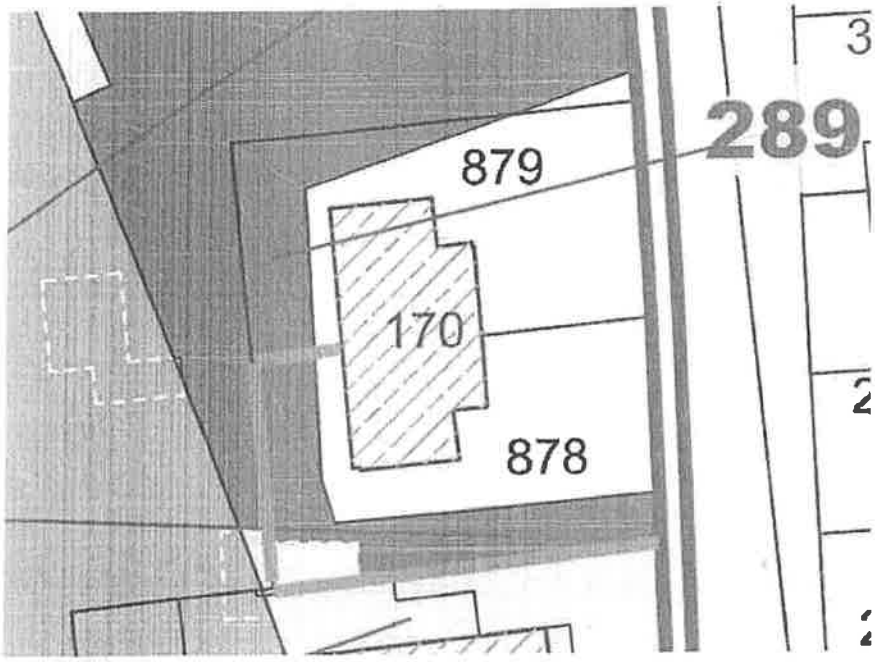


Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

via del fortino

Da : Arch. Filippo Franchini <
Oggetto : via del fortino
A : circoscrizione3@comune.verona.it

mer, 02 lug 2025, 18:13
5 allegati



COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
03 LUG 2025
N. 245888
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Buonasera
A seguito degli incontri avvenuti, per illustrare i lavori lungo la ferrovia del brennero, si chiede, se è possibile, nei pressi del lotto identificato dal mappale n. 878 di rispettare i confini di proprietà (identificati con linea azzurra) con l'occupazione temporanea dell'area di cantiere identificata con il colore rosso. Il tutto per limitare i disagi durante i lavori.
Cordiali saluti

arch. Filippo Franchini

STUDIODIARCHITETTURA
FRANCHINI&ASSOCIATI
Via Milone, 3 - 37139 Verona
tel. 045/8904215
fax 045/8917812
email: f.franchini@archiworld.it
email PEC: filippo.franchini@archiworldpec.it

Zimbra cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

via Barucchi Verona - DIBATTITO PUBBLICO Ingresso a Verona da Nord Quadruplicamento....

Da : mer, 02 lug 2025, 16:06

Oggetto : via Barucchi Verona - DIBATTITO PUBBLICO Ingresso a Verona da Nord Quadruplicamento.... 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : info@dpingressoveronanord.it, infopoint verona <infopoint.verona@rfi.it>

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. [illegible]
03 LUG 2025
N. 245880
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Buon giorno.

Mi chiamo Dindo Mauro e sono comproprietario di un immobile sito in via G. Barucchi, 25, Chievo - Verona e scrivo anche a nome degli altri comproprietari(sorella e padre)

Con riferimento all'oggetto e facendo seguito agli incontri pubblici del 18-19-20 giugno 2025 su piattaforma zoom e all'incontro pubblico in presenza prezzo SALA Lucchi, Piazzale Olimpia, 3, 37138 Verona VR, considerato che dagli incontri avuti è stato indicato da parte delle maestranze RFI che la viabilità di via Barucchi non verrà intaccata dalla attività di occupazione di spazi per la realizzazione dell'opera in oggetto, siamo a richiedere che per le pertinenze previste ai punti 8-9-10-11-12-13-14 indicate in tabella espropri **ESPROPRI 3 IB0W40R43BDAQ0300003C**(allegata) estratta dal sito https://www.dpingressoveronanord.it/, possa essere valutata la **NON necessità di esproprio** delle parti indicate.

Da una analisi succinta del nuovo tracciato, essendo le pertinenze ai punti 5,6 e 7 destinate ad accogliere totalmente l'intera nuova opera, potrebbe apparire non ostativo un lieve spostamento ad ovest del nuovo quadruplicamento, per consentire di NON effettuare esproprio alle parti indicate ai punti 8-9-10-11-12-13-14, che non porterebbe alcun danno alle proprietà dei punti 5,6 e 7 già totalmente interessate appunto alla realizzazione dell'opera.

Inoltre, e forse più importante, lo spostamento ad Ovest dell'opera consentirebbe, anche se poco apprezzabili, comunque minori livelli di vibrazioni/rumorosità dei passaggi ferroviari una volta a regime il quadruplicamento, soprattutto in considerazione dell'intensificarsi del traffico su rotaia previsto.

Siamo consapevoli che spostamenti anche di qualche metro possano determinare una revisione di parte del progetto(che però risulta a nostro avviso minimale e di alcun danneggiamento a terze parti), ma confidiamo in una vostra analisi di dettaglio per una eventuale revisione del percorso.

Per inciso, la parte specifica di nostro interesse è indicata dal n. 10 in tabella 3

Si rimane a disposizione per ogni evenienza e disponibili a qualsiasi confronto ed aggiornamento della situazione.

Cordiali saluti.

Dindo Mauro

ref:

circoscrizione3@comune.verona.it
infopoint.verona@rfi.it
info@dpingressoveronanord.it
https://www.dpingressoveronanord.it/

ESPROPRI 3 IB0W40R43BDAQ0300003C.pdf
1 MB

Osservazioni progetto fermata San Massimo

Da : Nicolò Cona ‹ mer, 02 lug 2025, 13:17
Oggetto : Osservazioni progetto fermata San Massimo 1 allegato
A : circoscrizione3@comune.verona.it

Bungiorno,
invio in allegato alcune osservazioni in riferimento al progetto ferroviario Verona - Fortezza, in particolare sul collocamento della fermata San Massimo.

Cordiali Saluti

Nicolò Cona

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
03 LUG 2025
N. 245867
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Osservazioni sul progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza (1).pdf
552 KB

Osservazioni sul progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza

Fermata prevista nel quartiere San Massimo

Premessa

Nel contesto del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza, si segnala la forte perplessità da parte di numerosi cittadini riguardo alla prevista realizzazione di una **nuova fermata nel quartiere San Massimo**. Tale posizione è stata espressa in modo chiaro e condiviso durante il dibattito pubblico tenutosi in data **30 giugno 2025**.

1. Utilità della fermata: considerazioni critiche

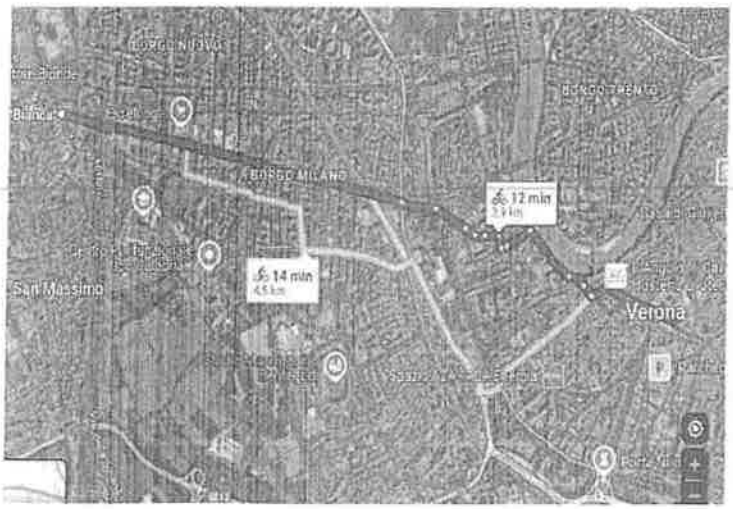
Durante il dibattito del 30/06/2025, è stata chiesta l'utilità concreta della fermata e i benefici attesi per i residenti. La risposta degli enti preposti ha evidenziato come principale obiettivo quello di **connettere San Massimo con il resto della città**, stimando un bacino potenziale di **72.000 utenti** (57.000 residenti e 15.000 addetti) in grado di raggiungere la fermata entro 15 minuti, principalmente **in bicicletta**.

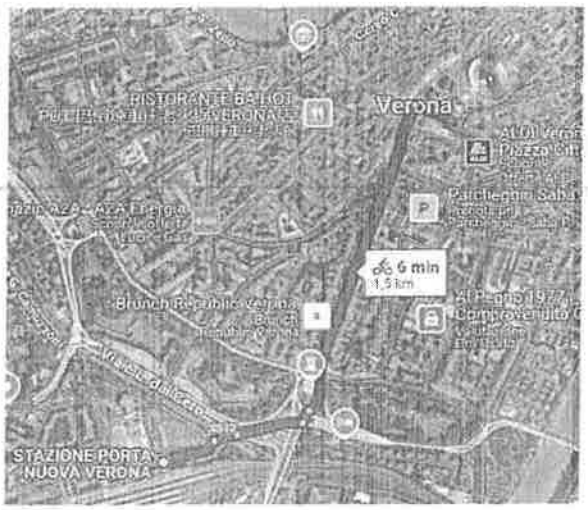
Tuttavia, proprio questo aspetto rappresenta **uno dei principali punti critici** del progetto:

- Se **l'utilizzo del mezzo bici è centrale per l'accesso alla fermata, risulta poco chiara l'effettiva utilità di una stazione ferroviaria intermedia a San Massimo**. Le distanze e i tempi di percorrenza tra il quartiere e il centro città, infatti, sono comparabili a quelli tra la Stazione di Porta Nuova e il centro stesso, con l'aggiunta del tratto in treno necessario per raggiungere Porta Nuova.

Confronto delle tempistiche in bicicletta:

- **Inizio Corso Milano – Arena di Verona**: 12 minuti – 3,9 km
- **Stazione Verona Porta Nuova – Arena di Verona**: 6 minuti – 1,5 km





Ne deriva che, anche considerando lo spostamento in treno da San Massimo, **la soluzione risulta poco vantaggiosa rispetto all'attuale possibilità di raggiungere direttamente il centro città in bicicletta**, senza costi di biglietto e con maggiore flessibilità.

Inoltre, il numero estremamente ridotto di parcheggi previsti per la fermata (solo **19 posti auto**) conferma che **l'accessibilità veicolare non è stata considerata come prioritaria**, limitando ulteriormente l'utenza effettiva della struttura.

2. Impatti sul territorio e criticità urbanistiche

Il progetto originario della fermata, **redatto nel 2021**, **non tiene conto del radicale cambiamento socio-urbanistico** che ha interessato l'area negli ultimi anni. In particolare:

- **Aumento della densità abitativa**: nelle immediate vicinanze del Parco La Fratellanza, sito individuato per la fermata, sono sorti numerosi complessi residenziali che hanno già congestionato la viabilità locale.

  In particolare, sono stati realizzati o sono attualmente in fase di completamento **numerosi importanti complessi residenziali** nelle seguenti vie:

  - Via La Fratellanza;
  - Via Marche;
  - Via Don Giacomo Trevisani;
  - Via Romagnoli;
  - Via Brigata Aosta;
  - Via Lugagnano;
  - Via Rodi;
  - Via Aldo Moro;
  - Via Calabria;
  - Via XXIV Giugno;
  - Via Armando Pietro;
  - Via Ludovico de Besi.

- **Traffico in tilt con minime variazioni**: l'episodio della chiusura del sottopasso di **via Brigata Sassari (3 giugno 2025)**, che ha causato blocchi stradali estesi fino all'inizio di **via Lugagnano** e per tutta **via Don Giacomo Trevisani** e, dimostra quanto fragile sia l'equilibrio della mobilità del quartiere.

- L'aggiunta di un ulteriore bacino di utenza ferroviaria comporterebbe un rischio concreto di collasso della viabilità ordinaria.

3. Sicurezza e degrado urbano

La collocazione della fermata **all'interno di un parco giochi (Parco La Fratellanza)** solleva **gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza:**

- La presenza di una stazione può comportare fenomeni di degrado, come già **registrato presso la stazione di Porta Nuova**, oggi inserita tra le aree soggette a **"zone rosse"** per problematiche legate a criminalità e spaccio.
- Un'infrastruttura di questo tipo, in una zona residenziale e a vocazione familiare, **potrebbe compromettere la vivibilità del quartiere**, in particolare per le famiglie e i bambini che frequentano il parco.

Conclusione e richiesta formale

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, **si chiede con fermezza una rivalutazione della realizzazione della fermata ferroviaria di San Massimo**, tenendo conto delle attuali esigenze del quartiere, dei cambiamenti urbanistici sopravvenuti dal 2021 e delle effettive utilità per la cittadinanza.

In particolare, **si richiede che le eventuali aree di cantiere e di stoccaggio materiali non vengano in alcun modo collocate all'interno del Parco La Fratellanza**, tutelando così uno degli ultimi spazi verdi pubblici del quartiere.

Verona, 01/07/2025

Nicolò Cona

TAV Ingresso Verona Nord Osservazioni

Da : Dino Boni - mer, 02 lug 2025, 12:47

Oggetto : TAV Ingresso Verona Nord Osservazioni

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : tommaso ferrari <tommaso.ferrari@comune.verona.it>, carla agnoli <carla.agnoli@comune.verona.it>, sergio carollo!

Spett.le

Circoscrizione3 Comune di Verona

Alla c. a. del Presidente Riccardo Olivieri

circoscrizione3@comune.verona.it

E p.c.

Egr. sig. Tommaso Ferrari

Assessore Infrastrutture e mobilità Comune di Verona

tommaso.ferrari@comune.verona.it

OGGETTO : TAV INGRESSO VERONA NORD

A seguito dell'assemblea pubblica di lunedì 30 giugno, formulo a titolo personale le mie osservazioni alla presentazione del progetto e alle modalità esecutive dello stesso.

Premesso che non sono contro la TAV, perché credo nei benefici ambientali e sociali che porta, ma esprimo le mie riserve su questo progetto così come presentato e come risulta nel documento RFI " Lotto 4 Ingresso a Verona da nord Relazione di progetto".

1. Nella stesura del progetto non si è considerata con attenzione la realtà sociale del quartiere, i flussi veicolari e le criticità già attualmente presenti nelle comunicazioni tra l'area di VR Ovest e la città. Tali criticità esploderanno per tutta la durata della realizzazione del progetto RFI.
2. Pur riconoscendo che qualche disagio bisogna metterlo nel conto, se si fosse adottata l'opzione Corridoio A (linea più a ovest) i disagi potevano essere più contenuti rispetto al Corridoio B prescelto .Nella Relazione si liquida con poche parole il Corridoio A perché più lungo, con interferenze con infrastrutture e corsi d'acqua. Ritengo non ci sia confronto tra le interferenze prodotte dalla soluzione prescelta (Corridoio B) rispetto a quella alternativa del Corridoio A.
3. E' stato considerato l'impatto ambientale e sociale che avrà sul quartiere il Corridoio B? Dubito che anche una maggior lunghezza in aree poco urbanizzate comporti un maggior costo rispetto alla soluzione adottata che ha lunghe gallerie in posizioni di notevole interferenza con l'esistente: abitazioni, strade importanti , parchi, rivoluzionando per lunghi anni un'area urbana che parte da Chievo fino alla stazione. E i disagi , le

limitazioni negli spostamenti, l'allungamento dei tempi degli spostamenti i disagi sociali non sono anch'essi dei costi?
Ma questi costi nei piani tecnico- finanziari non si contano mai perché sono fuori dal budget di progetto; li sopportano direttamente i cittadini(!?).

4. Mi sorprende che è dal 2003 che questo progetto gira, con vari protocolli di intesa tra RFI, Comune, Provincia, Regione. Ma chi ci rappresentava in questi organismi delle varie amministrazioni che si sono succedute si è reso conto dell'assurdità del progetto così come concepito? Si sono resi conto di cosa stavano accettando? Forse (sono benevolo) non hanno capito la portata dell'intervento!!
5. Ci si rende conto che per 8 anni teorici (10/ 12 se va bene), avremo un muro in negativo (scavo profondo 10/ 15 metri) che ostacolerà il passaggio Est/ Ovest? Tutte le arterie di comunicazione saranno interessate : da via Berardi a Corso Milano (con il traffico intenso della gardesana e della statale), a via Br Sassari , a via S. Marco ,alla via Piatti, alla Bretelle per VR Nord, fino a via Albere. Cosa succederà al traffico pubblico e privato con gli ostacoli di progetto, traffico che andrà a sovrapporsi ai mezzi di movimento del cantiere? Si parla che il piano del ferro della galleria di S. Massimo sarà sotto di 9/ 15 metri rispetto al piano campagna attuale (non ho trovato nella documentazione in rete i Profili esposti nell'Assemblea); quindi bisogna pensare ad una frattura profonda di 15/ 20 metri che ci accompagnerà per tutta la durata dei lavori della Macrofase 1 e successivamente nella Macrofase 2 da Chievo fino al Bivio S. Massimo!!! Auguri!!
6. Da evidenziare l'enorme impatto che avranno anche i lavori della Macrofase II, quando sarà attiva la linea Est e si scaverà sul sedime della rete esistente per portare il piano del ferro alla stessa quota della Rete Est. Ci sono 5/6 metri di ulteriore profondità con ripercussioni che ricadranno per buona parte sul lato ovest dove vi sono abitazioni, parchi, strade piccole, ecc
Perché, per la rete Ovest, non è stata mantenuta l'esistente, riqualificandola una volta completata la nuova Rete Est di progetto , allargando gli attuali ponti sulle vie di attraversamento, creare dei collegamenti pedonali e realizzare percorsi ciclo pedonali sopra la nuova Rete Est?
7. La documentazione tecnica presentata non contiene alcun riferimento ad un progetto per le opere provvisionali ed accessorie per dare continuità ai flussi veicolari in particolare nelle zone di interferenza con le strade attuali. Si tratta di lavori molto pesanti e con un impatto non indifferente sui costi e sulla popolazione del quartiere.
8. Il costo di 1187 Mln comprende, oltre ai lavori veri e propri, gli espropri, le demolizioni, i lavori accessori e provvisionali, le spese tecniche, la riqualificazione delle aree sconvolte dai lavori? C'è un piano finanziario completo?
9. Prepariamoci a 15 anni di rivoluzione totale nella nostra quotidianità , con costi sociali e ambientali rilevanti. Spero che nella Valutazione di Impatto Ambientale si tenga conto delle ricadute che tali lavori avranno sulla vita dei cittadini e sulla sostenibilità ambientale per tutto l'inquinamento dell'aria e acustico che cadrà su una zona densamente popolata
10. **Conclusioni**: come cittadini che pagano le tasse non possiamo accettare questo progetto fuori scala che impegna risorse economiche così rilevanti per alcuni chilometri di ferrovia. I progettisti si sono "allargati troppo" con una proposta tecnica complessa e onerosa. "Il meglio è nemico del bene" richiamando Voltaire. L'impatto sociale e ambientale di questo progetto risulta insostenibile.
E' bene quindi che, prima di procedere ulteriormente nelle altre fasi progettuali, venga fatta un'analisi approfondita costi-benefici e siano ricercate soluzioni alternative con meno impatto e con costi più contenuti; in particolare si ripensi al Corridoio A, si mantenga la

posizione della linea attuale riqualificandola, si elimini la stazione di S. Massimo e si ottimizzino altri aspetti del progetto.

A disposizione per ogni tipo di confronto e di approfondimento degli argomenti sopra esposti.

Cordialmente

Dino Boni

Verona, 02 .07 2025

PS: Mi riservo di rendere pubblica questa lettera a chi può interessare

Zimbra cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

Domanda su progetto quadruplicamento linea ferroviaria del Brennero OK

Da : Sonia Milan · mar, 01 lug 2025, 11:11

Oggetto : Domanda su progetto quadruplicamento linea ferroviaria del Brennero

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,

ho partecipato ieri all'assemblea pubblica presso Sala Lucchi, ma non ho fatto in tempo a porre la mia domanda.

Vivo su via a dividermi dalla ferrovia c'è solo la strada di 3 metri. Sia la zona giorno del mio apaprtamento che la camera da letto danno sulla strada e quindi sulla ferrovia. Inoltre, io lavoro da casa e ho un'invalidità.
Vorrei quindi capire in che modo noi abitanti (non espropriati) che viviamo a pochi metri dal cantiere, saremo tutelati.

Molti anni anni fa, durante le prime assemblee di discussione del progetto, ricordo che era stato garantito un indennizzo ai residenti che sarebbe stato proporzionale alla vicinanza al cantiere. Oltre all'indennizzo (che vorrei capire se è previsto e in quali modalità) vorrei anche capire come ritenete sarà posibile vivere e lavorare per 7 anni in una condizione di disagio così grande. Sono una partita iva e lavoro da casa proprio perché ho difficoltà di deambulazione: con 7 anni di cantiere a 3 metri dalle mie finestre come sarà possibile vivere e lavorare? Sono previste barriere provissorie durante il cantiere? Mitigazioni di qualche tipo?
Dai documenti che sono stati messi a disposizione leggo dell'installazione di barriere anti rumore ma, se non leggo male, si fa riferimento a installazioni che verranno fatte a fine lavori, nei tratti in cui i treni viaggeranno fuori dalla galleria. Non è però chiaro quali misure verranno prese per tutelare gli abitanti dai rumori dei lavori.
Vista la situazione temo seriemente che dovrò trasferirmi altrove, almeno per la durata dei lavori più impattanti: chi coprirà le spese per questo trasferimento? Chi tutelerà le persone che come me non solo vivono, ma anche lavorano a ridosso del cantiere?

Grazie

Sonia Milan

P.S: approfitto di questa mail per chiedere un'ulteriore informazione. Da qualche tempo via Randaccio, nel suo tratto più stretto (quello all'atezza del 78/A) è diventata un parcheggio per furgoni (non bastasse l'area attorno alla campana del vetro dove ogni giorno vengono a scaricare mobili e rifiuti ingombranti di ogni tipo).

La strada ha un divieto di sosta per i furgoni oltre le 3,5 tonnellate, ma a parcheggiare vengono proprio i furgoni di 3,5 t (quelli usati dai corrieri, per intenderci), che quindi non sono sanzionabili.
In molti punti la strada è molto stretta, pur essendo a doppio senso, e i furgoni parcheggiati (alcuni lascaiti lì anche per giorni e settimane) creano grossi problemi ai resdienti che vi transitano: non c'è visibilità né per le auto, né per i pedoni che scono di casa (in quel tratto non c'è marciapiede), oltre al fatto che spesso questi furgoni vengono parcheggiati male, occupando i posti di molte auto.

Ho fatto intervenire un vigile, ma mi ha detto che non poteva fare nulla perché il divieto non valeva per i furgoni di 3,5 tonnellate, quindi niente multa.
Vorrei capire, pertanto, se fosse possibile modificare il cartello di divieto, ricomprendendo anche i furgoni di 3,5 tonnellate, senza penalizzare quelli più piccoli.

Grazie

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 200
02 LUG 2025
N. 244749
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Sonia Milan

I [redacted]

167

LinkedIn

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

OK

Domanda per incontro con RFI del 30/06/2025

Da : Davide Prando · mar, 01 lug 2025, 14:20

Oggetto : Domanda per incontro con RFI del 30/06/2025 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Ringraziando ancora per l'interessante incontro in oggetto, chiediamo un chiarimento relativamente alle tavole presenti su https://www.dpingressoveronanord.it

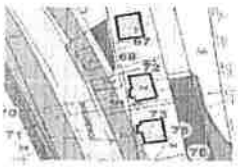
Non è chiaro se quanto riportato comprende anche il cantiere oppure solo l'opera dopo il suo completamento.
In questo secondo caso, la domanda è quanta altra superficie verrà coinvolta?

Ho allegato un estratto dalle tavole: quale si suppone possa essere il destino delle abitazioni evidenziate?
Il cantiere andrà ad invadere più spazio di quanto evidenziato oppure già è compreso il cantiere (che quindi non lambisce le case)?

Il nostro fine è capire se le nostre abitazioni saranno soggette ad esproprio.

Grazie

Davide



Esrtratto.jpg
149 KB

Zimbra **cinzia.lorenzetti@comune.verona.it**

Seguito incontro sala Lucchi

OK

Da : mar, 01 lug 2025, 19:57

Oggetto : Seguito incontro sala Lucchi

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buona sera
Con la presente semplicemente per sottolineare l'importanza, come espresso ieri sera dell'ex assessore Benetti, di chiudere la trincea da via Fava e tutta via Bionde.
Se non erro la prima intenzione dell'amministrazione comunale all'origine del progetto era quello di interrare i binari su tutto il tratto di area comunale.
Opera che difficilmente potrà essere realizzata in un secondo momento e che permetterebbe di sfruttare al massimo il vecchio percorso della linea storica per avere una pista ciclabile di grandi dimensioni(non i 2,5 metri della media) piuttosto che una metropolitana di superficie compreso l'importante valorizzazione del ponte di parona, unico punto di attraversamento sull'adige nel giro di chilometri
Si sta sotterrando il canale Conagro per creare un nuovo canale aperto per la ferrovia?!
No credo che l'extra costo per la chiusura della trincea sarà così importante da non essere preso in considerazione

saluti
Mauro Santi

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O.
02 LUG 2025
N. 244763
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Zimbra cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

Invio osservazioni Lotto 4 RFI

OK

Da : Francesco Valenari ‹ mar, 01 lug 2025, 17:47

Oggetto : Invio osservazioni Lotto 4 RFI 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Le immagini esterne non sono visualizzate. Visualizza immagini sotto

Buongiorno,
allego 3 documenti,
grazie
Francesco Valenari

Pianta.pdf

Sezioni.pdf

ari

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 2
02 LUG 2025
N. 244772
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Osservazioni RFI.pdf
15 MB

Spett.le
Terza Circoscrizione, Comune di Verona.

Oggetto : "Asse ferroviario Monaco-Verona , Lotto 4 : ingresso a Verona" .

Faccio seguito a quanto esposto negli incontri con RFI-Comune di Verona-Terza Circoscrizione, relativamente all'Oggetto, per esporre le seguenti osservazioni:

Dalla Tav. IB0W 40 R 43 BD AQ0300 006 C : Piano particellare di esproprio, Comune di Verona, tavola 6 , si rileva come il sottoscritto, proprietario dei terreni e manufatti individuati sulla tavola con i n° 290 e 291 sarà interessato da una fascia di "Area da occupare temporaneamente ..." che sarà oggetto di esproprio.
Tale area , che dovrebbe indicativamente servire alla realizzazione di una "scarpata" a servizio della realizzazione della "canna Ovest", andrebbe ad occupare una distanza per circa 3 metri all'interno della proprietà determinando una distanza dell'immobile di residenza alla barriera antirumore, che delimita il cantiere, di circa 2 metri ! , inoltre sarebbero interessati alla demolizione due manufatti posti a confine , regolarmente censiti .
Dai progetti esaminati e come dagli stessi Tecnici di RFI descritto e disegnato (v.slide), in questo tratto di cantiere , per la realizzazione della "canna Ovest" dovrà essere realizzata un'opera di sostegno del terreno di notevole profondità , fino a 15m, tramite palificazioni .
E' ormai storicamente accertato che tali opere determinano, durante la loro realizzazione, una continua vibrazione dei terreni circostanti che può arrecare notevoli danni agli immobili vicini e che inevitabilmente danno la stura ad una serie di cause per risarcimento danni .
L'intervento interessa inoltre anche le altre proprietà immobiliari in direzione nord .
Alla luce di quanto sopra esposto e nell'intento di limitare il più possibile i danni e i disagi conseguenti , si osserva se non si possa , in fase anche preliminare chiedere a RFI, o a chi per essa, lo spostamento verso Est della scarpata di quella misura sufficiente (3m.circa) a farla ricadere all'esterno delle attuali recinzioni che col loro mantenimento eviterebbero di dover erigere una nuova recinzione che sarebbe poi demolita per poi ricostruire quella esistente con dispendio di tempi e costi.
In attesa di nuovi sviluppi.
cordiali saluti.
Francesco Valenari Architetto

Allego : estratto della tavola di progetto e sezioni di scavo .

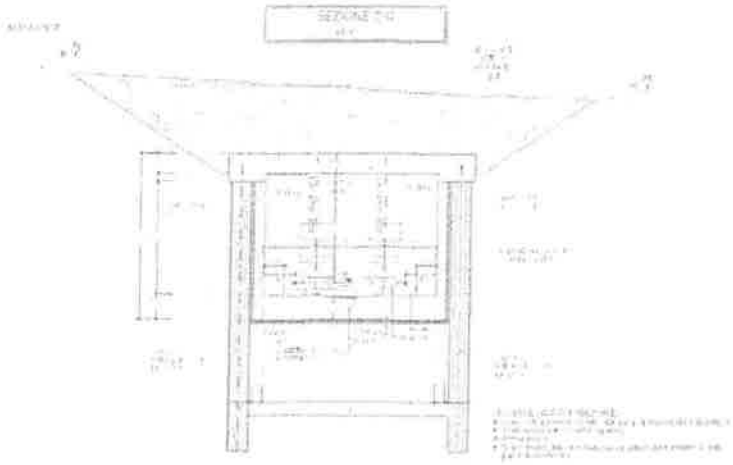


Figura 24 - Sezione trasversale 3401 linea Est

Macrofase II

Durante la Macrofase II è prevista la realizzazione della Galleria Ovest, nella quale saranno collocati [illegible] della linea Ovest. La tecnica costruttiva adottata per la canna ovest è la medesima lungo tutto lo sviluppo della galleria e prevede l'adozione del metodo Milano.

Di seguito la sezione trasversale (C-C) al termine della realizzazione della linea Ovest:

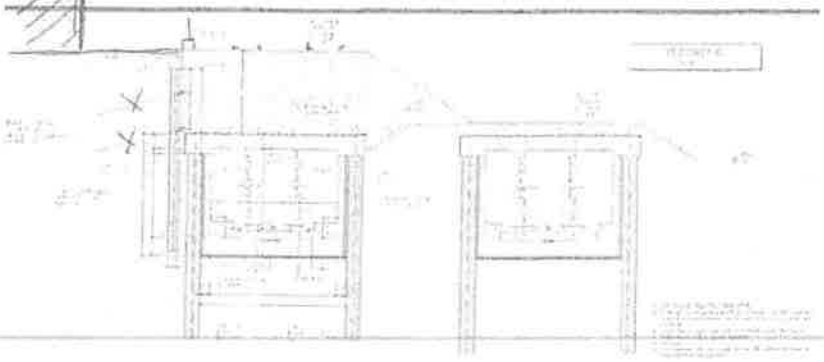
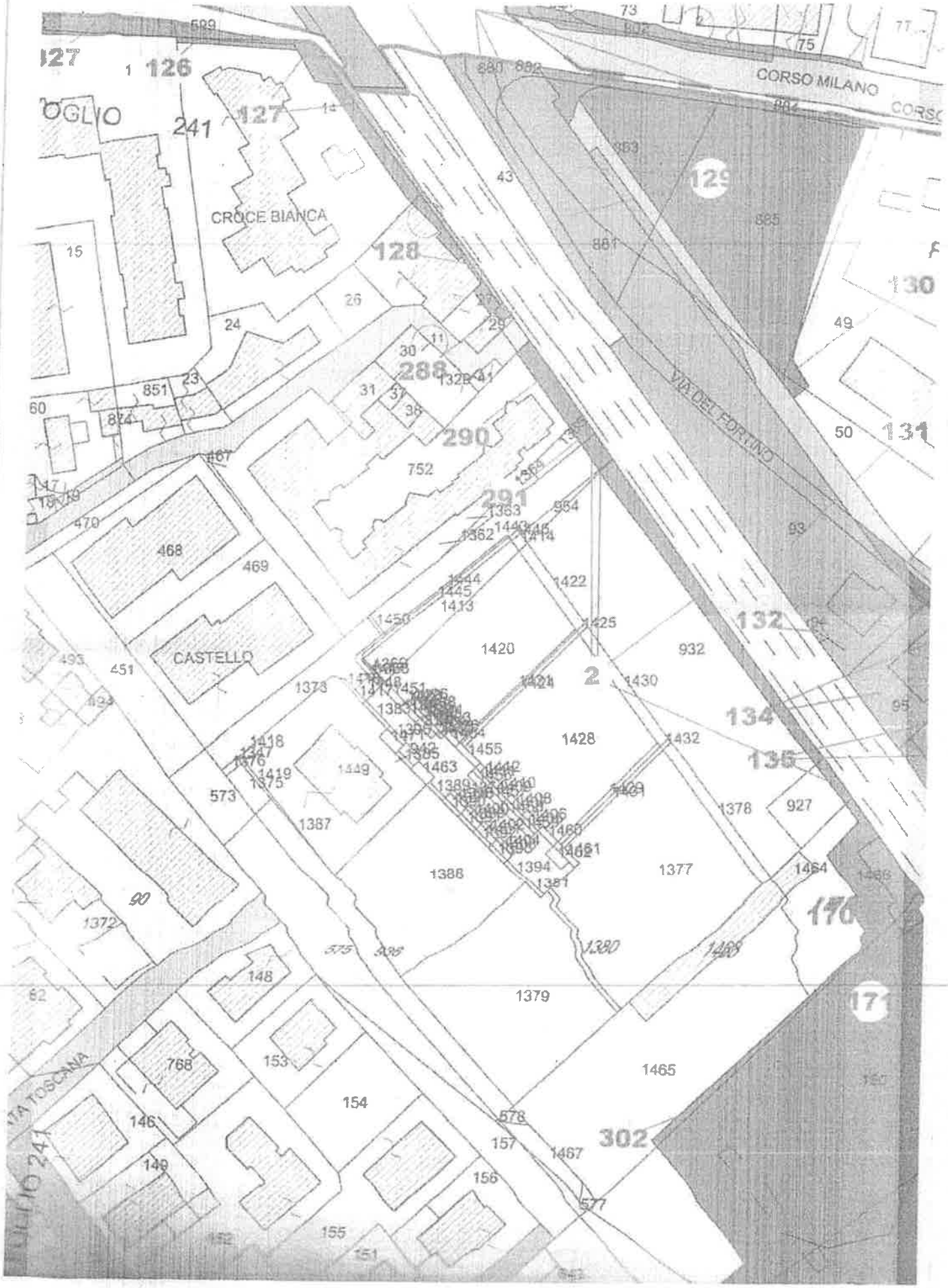


Figura 25 – Sezione trasversale al termine della linea Ovest


CORSO MILANO
CROCE BIANCA
CASTELLO
VIA DEL FORTINO
VIA TOSCANA
127
126
241
128
288
290
291
752
468
469
470
451
1420
1422
1425
1428
1430
1432
932
927
1378
1377
1379
1380
1386
1387
1388
1394
1449
1455
1463
1465
1467
302
134
135
132
129
130
131
170
171
154
155
156
157
146
148
149
153
768
573
851
874
2

RICHIESTA INFORMAZIONI PER ESPROPRI LAVORI LINEA FERROVIARIA VERONA-FORTEZZA

OK

Da : Michele Festi mar, 01 lug 2025, 17:46

Oggetto : RICHIESTA INFORMAZIONI PER ESPROPRI LAVORI LINEA FERROVIARIA VERONA-FORTEZZA

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buon giorno,

in esito all'assemblea pubblica tenutasi ieri sera presso Palazzo Mastrone, avente ad oggetto il progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza, siamo a chiedere cortesemente quanto segue.
Siamo proprietari dell'immobile civile ubicato in via Lorenzo Fava n. 9, in posizione adiacente all'esistente linea ferroviaria.
Chiediamo cortesemente se detto immobile sarà oggetto, in forma totale o parziale, di procedimento di esproprio e, se sì, in quale misura.
Restiamo a disposizione e Vi salutiamo cordialmente.

Festi Antonio e Turri Raffaela

Osservazioni sul progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza

Fermata prevista nel quartiere San Massimo

Premessa

Nel contesto del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza, si segnala la forte perplessità da parte di numerosi cittadini riguardo alla prevista realizzazione di una **nuova fermata nel quartiere San Massimo**. Tale posizione è stata espressa in modo chiaro e condiviso durante il dibattito pubblico tenutosi in data **30 giugno 2025**.

1. Utilità della fermata: considerazioni critiche

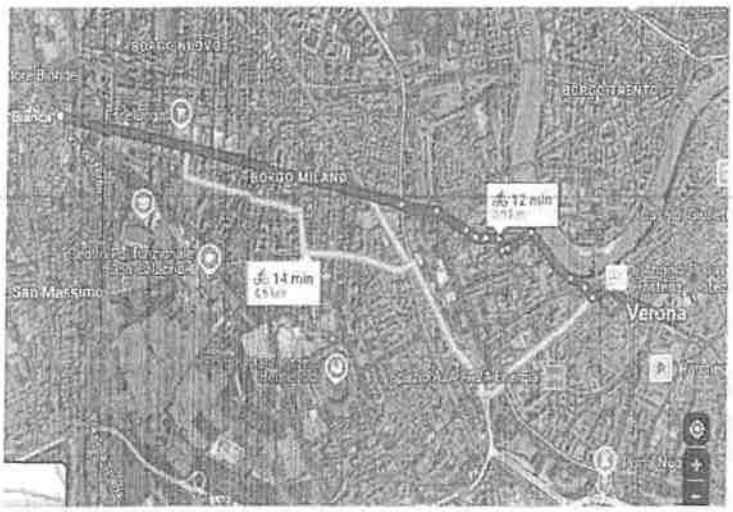
Durante il dibattito del 30/06/2025, è stata chiesta l'utilità concreta della fermata e i benefici attesi per i residenti. La risposta degli enti preposti ha evidenziato come principale obiettivo quello di **connettere San Massimo con il resto della città**, stimando un bacino potenziale di **72.000 utenti** (57.000 residenti e 15.000 addetti) in grado di raggiungere la fermata entro 15 minuti, principalmente **in bicicletta**.

Tuttavia, proprio questo aspetto rappresenta **uno dei principali punti critici** del progetto:

- Se **l'utilizzo del mezzo bici è centrale per l'accesso alla fermata, risulta poco chiara l'effettiva utilità di una stazione ferroviaria intermedia a San Massimo**. Le distanze e i tempi di percorrenza tra il quartiere e il centro città, infatti, sono comparabili a quelli tra la Stazione di Porta Nuova e il centro stesso, con l'aggiunta del tratto in treno necessario per raggiungere Porta Nuova.

Confronto delle tempistiche in bicicletta:

- **Inizio Corso Milano – Arena di Verona**: 12 minuti – 3,9 km
- **Stazione Verona Porta Nuova – Arena di Verona**: 6 minuti – 1,5 km



Ne deriva che, anche considerando lo spostamento in treno da San Massimo, **la soluzione risulta poco vantaggiosa rispetto all'attuale possibilità di raggiungere direttamente il centro città in bicicletta**, senza costi di biglietto e con maggiore flessibilità.

Inoltre, il numero estremamente ridotto di parcheggi previsti per la fermata (solo **19 posti auto**) conferma che **l'accessibilità veicolare non è stata considerata come prioritaria**, limitando ulteriormente l'utenza effettiva della struttura.

2. Impatti sul territorio e criticità urbanistiche

Il progetto originario della fermata, **redatto nel 2021, non tiene conto del radicale cambiamento socio-urbanistico** che ha interessato l'area negli ultimi anni. In particolare:

- **Aumento della densità abitativa**: nelle immediate vicinanze del Parco La Fratellanza, sito individuato per la fermata, sono sorti numerosi complessi residenziali che hanno già congestionato la viabilità locale.

  In particolare, sono stati realizzati o sono attualmente in fase di completamento **numerosi importanti complessi residenziali** nelle seguenti vie:

  - Via La Fratellanza;
  - Via Marche;
  - Via Don Giacomo Trevisani;
  - Via Romagnoli;
  - Via Brigata Aosta;
  - Via Lugagnano;
  - Via Rodi;
  - Via Aldo Moro;
  - Via Calabria;
  - Via XXIV Giugno;
  - Via Armando Pietro;
  - Via Ludovico de Besi.

- **Traffico in tilt con minime variazioni**: l'episodio della chiusura del sottopasso di **via Brigata Sassari (3 giugno 2025)**, che ha causato blocchi stradali estesi fino all'inizio di **via Lugagnano** e per tutta **via Don Giacomo Trevisani** e, dimostra quanto fragile sia l'equilibrio della mobilità del quartiere.

- L'aggiunta di un ulteriore bacino di utenza ferroviaria comporterebbe un rischio concreto di collasso della viabilità ordinaria.

3. Sicurezza e degrado urbano

La collocazione della fermata **all'interno di un parco giochi (Parco La Fratellanza)** solleva **gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza**:

- La presenza di una stazione può comportare fenomeni di degrado, come già **registrato presso la stazione di Porta Nuova**, oggi inserita tra le aree soggette a **"zone rosse"** per problematiche legate a criminalità e spaccio.
- Un'infrastruttura di questo tipo, in una zona residenziale e a vocazione familiare, **potrebbe compromettere la vivibilità del quartiere**, in particolare per le famiglie e i bambini che frequentano il parco.

Conclusione e richiesta formale

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, **si chiede con fermezza una rivalutazione della realizzazione della fermata ferroviaria di San Massimo**, tenendo conto delle attuali esigenze del quartiere, dei cambiamenti urbanistici sopravvenuti dal 2021 e delle effettive utilità per la cittadinanza.

In particolare, **si richiede che le eventuali aree di cantiere e di stoccaggio materiali non vengano in alcun modo collocate all'interno del Parco La Fratellanza**, tutelando così uno degli ultimi spazi verdi pubblici del quartiere.

Verona, 01/07/2025

Nicolò Cona

POSTA CERTIFICATA: OSSERVAZIONI PROGETTO FERROVIARIO - FERMATA SAN MASSIMO

Mittente:
Destinatari: decentramento@pec.comune.verona.it
Inviato il: 01/07/2025 17.22.07
Posizione: decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

Buonasera,

invio in allegato alcune osservazioni in riferimento al progetto ferroviario Verona - Fortezza, in particolare sul collocamento della fermata San Massimo.

Cordiali Saluti

Nicolò Cona

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===
Osservazioni sul progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria
Osservazioni sul progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria

POSTA CERTIFICATA: OSSERVAZIONI PROGETTO FERROVIARIO - FERMATA SAN MASSIMO

Mittente: Per conto di:
Destinatari: decentramento@pec.comune.verona.it
Inviato il: 01/07/2025 17.22.08
Posizione: decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

Messaggio di posta certificata

Messaggio di posta certificata

Il giorno 01/07/2025 alle ore 17:22:08 (+0200) il messaggio con oggetto "OSSERVAZIONI PROGETTO FERROVIARIO - FERMATA SAN MASSIMO" è stato inviato da " [illegible] ed indirizzato a:

decentramento@pec.comune.verona.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: jpec119332.20250701172208.20526.57.1.1@pec.aruba.it

Certified mail message

On 01/07/2025 at 17:22:08 (+0200) the message with subject "OSSERVAZIONI PROGETTO FERROVIARIO - FERMATA SAN MASSIMO" was sent by "[illegible] and addressed to:

decentramento@pec.comune.verona.it

The original message is included as an attachment.

Message identifier: jpec119332.20250701172208.20526.57.1.1@pec.aruba.it

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===
daticert.xml ( )
postacert.eml ( )
smime.p7s ( )

Studio Legale
avv. Maurizio Tolentinati

Verona, lì 07/07/2025

Spettabile
Comune di Verona
Terza Circoscrizione
Via Sogare n. 3
37138 Verona

a mani

Oggetto: Azienda Agricola Corte Cà Nova - Quadruplicamento linea ferroviaria Verona-Fortezza – Linea di accesso da sud alla Galleria di Base del Brennero (lotto 4 "*Ingresso a Verona da Nord*")

Scrivo in nome e per conto della Azienda Agricola Corte Cà Nova (Via Boscomantico 3 – Chievo – Verona), la cui legale rappresentante sottoscrive la presente per integrale accettazione del suo contenuto.

Nel corso dell'Assemblea Pubblica tenutasi il 30.6 u.s. alle ore 20.00 presso la Sala Lucchi in Piazzale Olimpia di Verona, è emersa la possibilità per i cittadini interessati di presentare in prima battuta le proprie osservazioni (al recapito in indirizzo) sul progetto di fattibilità tecnico-economica *in itinere* dell'opera pubblica in oggetto, di recente pubblicizzato.

La predetta Azienda Agricola intende avvalersi di tale possibilità essendo molto penalizzata dal suddetto progetto, proponendo alcune modifiche non sostanziali che, se accolte come ci si augura, avrebbero il doppio vantaggio, da un lato, di limitare i pregiudizi alla medesima Azienda Agricola e, dall'altro lato, di comportare nel contempo benefici di pubblica utilità.

Donde le presenti osservazioni.

Fermo restando che esse non devono essere intese come esaustive delle ragioni dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova, in quanto quest'ultima si riserva di formularne altre e di diverso contenuto e, più in generale, di far valere tutte le ragioni che riterrà opportune in ogni sede ed in ogni modo.

Ciò premesso, passiamo alle osservazioni, ma prima qualche premessa.

Detta Azienda Agricola è proprietaria di terreni e fabbricati in Comune di Verona, così catastalmente censiti: Catasto Terreni del Comune di Verona, foglio 172 mappali 30,31,32,33,34,35,53,54, foglio 173 mappali 1,2,5,6,7,8,9,10,11,12,26,14,15, foglio 176 mappali 115,116,138,97,274,130, foglio 177 mappali 1,2,3,4,6,7. (si **allegano sub 1**: a) i 4 fogli, prima indicati all'interno dei quali sono stati perimetrati con il colore rosso i predetti mappali di proprietà dell'Azienda Agricola mia assistita; b) una visione aerea di insieme nella quale è stata contornata con il colore verde l'intera proprietà della medesima Azienda Agricola).

Maria Adelaide Bra Bulocchi

37121 Verona
Via San Pietro Incarnario n. 1
telef. 045/8015943
e-mail: tolentinati.m@libero.it - PEC: avvmauriziotolentinati@puntopec.it

In base ai dati raccolti in questa fase iniziale (naturalmente ci si riserva tutti gli approfondimenti del caso), il progetto di fattibilità tecnico-economica del lotto 4 (Ingresso a Verona da Nord) prevede effetti molto invasivi sulla proprietà della suddetta Azienda Agricola.

Si ritiene che tali effetti siano, con ogni probabilità, per lo più il frutto di una impostazione sommaria legata alla fase iniziale della progettazione.

Più precisamente si ritiene che i suddetti effetti potrebbero essere evitati o quantomeno mitigati con qualche accorgimento, donde le presenti osservazioni che vogliono evidenziare le possibili soluzioni alternative.

A mo' di premessa, si **allega sub 2** la "*Relazione descrittiva corte Cà Nova al Chievo*" del tecnico Arch. Marcello Bondavalli di Milano, descrittiva del valore, prestigio, ubicazione e caratteristiche dei fabbricati di proprietà dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova, raggruppati in un'unica corte che costituisce il nucleo edificato della proprietà di quest'ultima (proprietà che, come da predetto all. 1, comprende anche terreni limitrofi).

PRIMA RILEVANTE (E OVVIABILE) CRITICITA' PER LA PROPRIETA' DELL'AZIENDA AGRICOLA CORTE CA' NOVA

All'interno della predetta corte, sussisteva una stalla – fienile che negli ultimi anni (2017-2018) è stata oggetto di restauro e trasformazione in civile abitazione (l'odierno mappale 274 subalterni 11-7-12 del foglio 176 del Catasto Fabbricati del Comune di Verona).

Come risulta dalla predetta relazione descrittiva dell'Arch. Marcello Bondavalli, questa trasformazione architettonica è stata di tale rilevanza e pregio da vincere numerosi premi anche internazionali, dando origine ad un fabbricato abitativo di assoluto prestigio.

Ebbene, a quel che consta alla mia assistita, nel suddetto progetto è stata prevista la demolizione totale di tale importantissimo fabbricato, e ciò non per far spazio al passaggio della linea ferroviaria potenziata (giacchè tale fabbricato dista qualche decina di metri dal programmato percorso), bensì per ottenere la disponibilità di un'area per esigenze di cantiere-servizio.

Appare di intuitiva evidenza che una siffatta soluzione è del tutto illogica e foriera di ingentissimi, quanto inutili, esborsi indennitari da parte del Soggetto espropriante.

Si propone pertanto, anche nell'interesse della collettività (in termini di risparmio di spesa pubblica), lo spostamento di tale area di cantiere-servizio in un sito alternativo, al limite, se proprio necessario, anche all'interno della proprietà dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova, nelle immediate vicinanze del futuro tracciato ferroviario: si allega, sub **all. 3** una visione aerea da cui risultano con il colore magenta il futuro tracciato ferroviario e con il colore verde due aree – entrambe prossime al tracciato stesso – ove potrebbe essere collocata (o nell'una oppure nell'altra) la predetta area di cantiere-servizio (come specificato nella didascalia dell'allegato 3, preferibilmente si propone l'area a destra rispetto alla direttrice Verona – Trento).

Ci si rende naturalmente disponibili a vagliare, se del caso, anche eventuali ulteriori soluzioni alternative, sempre all'interno della proprietà della Azienda Agricola Corte Cà Nova.

SECONDA RILEVANTE (E OVVIABILE) CRITICITA' PER LA PROPRIETA' DELL'AZIENDA AGRICOLA CORTE CA' NOVA

Il progetto di fattibilità tecnico-economica risulta prevedere altresì la demolizione,

per far spazio al passaggio della linea ferroviaria, delle unità abitative (tutte in buono stato ed effettivamente abitate) site a ridosso dell'attuale tracciato ferroviario (quelle contrassegnate nel Catasto Fabbricati del Comune di Verona al foglio 176 particella 274 sub 2,3,4,5).

Come risulta anche in questo caso dalla predetta relazione descrittiva dell'Arch. Marcello Bondavalli, pure queste abitazioni, come tutta la Corte, godono di una importante dignità storica ed architettonica tanto che il tutto esisteva da ben prima delle infrastrutture esistenti *in loco* (non solo la ferrovia, ma anche la centrale ENEL e l'aeroporto).

Ebbene, la demolizione integrale di dette abitazioni sarebbe ovviabile con un lieve spostamento del tracciato, a tutto beneficio non solo della loro conservazione, ma pure delle casse pubbliche (anche in questo caso, considerevole risparmio sulle indennità di espropriazione ed occupazione).

I tempi stretti e la mancanza di un rilevo di dettaglio e degli elementi geometrici del tracciato hanno impedito alla Azienda Agricola Corte Cà Nova di elaborare una proposta tecnica alternativa di dettaglio, ma la stessa Azienda Agricola ha avuto modo di interpellare ingegneri specialisti in campo ferroviario i quali hanno assicurato sin d'ora che il predetto lieve spostamento del tracciato è sicuramente fattibile da un punto di vista tecnico e funzionale, senza alcun disagio o controindicazione per la nuova linea rafforzata.

In prima anticipazione, tali ingegneri – pur non potendo per il momento andare oltre per carenza dei dati necessari – allo scopo di attuare il predetto lieve spostamento del tracciato, hanno ritenuto senz'altro praticabile sia la soluzione di portare il più possibile verso nord il punto di stacco della ferrovia esistente allontanandosi così dalla proprietà dell'Azienda Agricola, sia quella di azzerare l'ingombro della scarpata di trincea inserendo un'opera di sostegno (paratia) alla minima distanza dall'asse binario più esterno (4,35 m), sia ancora quella di ridurre al minimo la distanza di interbinario tra le due linee (si può arrivare a 4 m).

Ovviamente, ci si rende disponibili ad approfondimenti sul punto e anche ad una collaborazione tecnica con i progettisti di RFI per elaborare una dettagliata soluzione di tracciato meno invasiva per la mia assistita che eviti la demolizione dei predetti fabbricati abitativi di valore

Al riguardo, si fa presente che l'Azienda Agricola mia assistita, pur di salvaguardare l'integrità dei propri fabbricati in questione, è disponibile ad offrire in cambio un'area di sua proprietà (quella evidenziata con il colore ocra nell'**allegato sub 4** o eventualmente, se possibile, altra da determinarsi) ove ben potrebbero essere costruite nuove abitazioni, in sostituzione di quelle – di proprietà di terzi – che dovessero essere demolite per consentire l'ampliamento della linea ferroviaria.

Lo strumento giuridico per realizzare tutto ciò ben potrebbe essere l'accordo pubblico/privato ex art. 6 L.R. Veneto n. 11 del 2004.

Offerta, questa, di grande importanza e rilievo nell'ottica del pubblico interesse, tanto più che tale area, nel periodo di realizzazione dell'opera pubblica, potrebbe essere temporaneamente utilizzata anche per esigenze di cantiere se ritenuta utile allo scopo, destinazione a cui poi seguirebbe – a lavori finiti – quella edificatoria predetta.

TERZA RILEVANTE (E OVVIABILE) CRITICITA' PER LA PROPRIETA' DELL'AZIENDA AGRICOLA CORTE CA' NOVA

Questa criticità concerne l'aspetto viabilistico.

In particolare, risulta all'Azienda Agricola mia assistita che, nel progetto di fattibilità tecnico-economica in parola, sarebbe in previsione la realizzazione di una strada

Maria Adelaide Bra Buloaqua

all'interno di un fondo agricolo di sua proprietà, grossomodo come risultante dalla planimetria **allegata sub 5)** (ove il nuovo percorso viabilistico è stato evidenziato con il colore azzurro e blu).

Anche una siffatta scelta appare illogica ed inutilmente onerosa, andando a pregiudicare in modo molto importante la godibilità del fondo agricolo all'interno del quale è stata programmata la realizzazione di questo nuovo tratto stradale.

Inoltre, la soluzione progettata comporta anche un'altra problematica molto rilevante.

L'area attraversata dalla strada di progetto è oggetto di un importante progetto di imboschimento in fase di attuazione, coperto da pubblico finanziamento per ragioni di pubblico interesse (si produce, sub **all. 5bis**, il piano di investimento approvato): è chiaro che se la predetta soluzione stradale progettata dovesse essere realizzata, il progetto finanziato di imboschimento dell'area andrebbe in fumo con grave danno per il pubblico interesse.

Infatti, si tratta di un bosco perenne (nel senso che non potrà essere mai tagliato), di ben mq. 90.000, periurbano, realizzato per un miglioramento del clima e della qualità dell'aria; esso poi, una volta cresciuto, potrebbe anche essere aperto al pubblico, venendo a costituire un polmone verde per la comunità di Chievo – San Massimo.

Più logica, meno dispendiosa per le finanze pubbliche, più confacente al pubblico interesse ed assai meno impattante per la proprietà dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova, sarebbe la soluzione alternativa che quest'ultima propone e che risulta dall'**allegato sub 6)**: come risulta di tutta evidenza da quest'ultimo, tale soluzione sarebbe certamente preferibile in quanto sfrutterebbe maggiormente la viabilità già esistente ed eviterebbe il pregiudizievole frazionamento del fondo agricolo di proprietà dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova, nonché la vanificazione del piano finanziato di imboschimento di cui sopra.

In pratica, come ben spiegato nelle didascalie degli allegati 5 e 6, si propone il tratto stradale colorato in rosso in sostituzione di quello colorato in azzurro chiaro, fermo il successivo tratto colorato in blu.

* * *

Sia io che la mia assistita restiamo naturalmente a disposizione per qualsiasi eventuale chiarimento e necessità ed anche per incontri, approfondimenti, collaborazioni anche tecniche e quant'altro e, nella speranza che queste osservazioni e richieste possano essere accolte sin da subito, invio i miei più cordiali saluti.

avv. Maurizio Tolentinati

Azienda Agricola Corte Cà Nova
la Socia Amministratrice
signora Besa Bevilacqua Maria Adelaide

Maria Adelaide Besa Bevilacqua

E' autentica
avv. Maurizio Tolentinati

all.c.s.

(2

Relazione descrittiva
corte Cà Nova al Chiavo

Comune di Verona
Provincia di Verona

Azienda Agricola Corte Cà Nova
Via Boscomantico n. 3, Verona

Il tecnico
arch. Marcello Bondavalli

ORDINE DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI MILANO
MARCELLO BONDAVALLI
architetto
A8635

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

1. Inquadramento generale e cenni storici

L'area denominata Boscomantico.

La Corte Agricola Ca Nova è situata vicino alla frazione La Sorte vicino al centro abitato del Chievo all'interno dell'ansa del fiume Adige denominata Boscomantico sin da tempi antichi.

Questa porzione di territorio è ricca di storia: fin dai tempi remoti qui esisteva un grande bosco che arrivava a lambire l'attuale Bussolengo, Sona e Palazzolo che venne via via abbattuto per creare campi e pascoli, infrastrutture e aree militari. Il nome *Mantico* potrebbe derivare dal greco antico *mantikòs* (divinatorio) e quindi da *màntis* che significa indovino, augure, vate, profeta. Nel passato il termine "mantica" indicava l'arte di divinare il futuro interpretando segni e comportamenti umani e animali e fenomeni naturali. Una indovina chiamata Manto è citata da Dante nel XX canto della Divina Commedia e una leggenda locale vuole che anticamente nel Bosco del Mantico vivesse un indovino o un oracolo, tesi supportata dallo storico don Antonio Pighi. Probabilmente questa leggenda rappresenta un mito di retaggio pagano che potrebbe segnare in un certo modo il passaggio da paganesimo a cristianesimo, mutamento avvenuto abbastanza lentamente nelle campagne nell'alto medioevo. Un'interpretazione suggerita anche da un interessante studio sul toponimo Mantico svolto da Ettore Napione nel suo scritto "Le chiese del Mantico. Storia di una piccola comunità rurale". Napione ipotizza l'antico mantico come luogo in cui si praticavano le arti divinatorie rivolte alle divinità silvestri: in questo ambito mistico-sacrale potrebbe essersi innestato, con il passaggio al cristianesimo, il culto di San Vito Martire, a cui è dedicata l'antica chiesetta del borgo omonimo. Interessante notare come San Vito sia il protettore dei mali epilettici e dunque forse il suo culto serviva a limitare le "danze sfrenate dei pagani" come suggerisce l'antropologo e storico delle religioni James George Frazer.
Se si vuole invece dare al termine Mantico un'origine men suggestiva e arcana, si può far derivare il suo significato dalla parola "mantèca" che secondo il dizionario Treccani è una voce di origine preromana che indica sostanze morbide e grasse (basta pensare al verbo mantecare) come possono esserlo ricotte, burro e formaggi: dalla presenza di pascoli e dalla produzione di prodotti caseari forse potrebbe derivare il nome attuale.

Le prime notizie articolate sul Mantico le fornisce don Antonio Cometto, parroco del Chievo dal 1878 al 1910, nel suo prezioso libretto ""Chievo, appunti monografici": il Manticus viene citato in vari documenti fin dal XI secolo ed è definito incolto e di proprietà di Pipino, re dei Longobardi e figlio di Carlo Magno, sepolto a San Zeno. Pipino risulta cedere in commutazione al Vescovo di Verona Rotaldo il *Manticus*, che comprende case, aie, orti, boschi, prati e pascoli. Il bosco ceduo (cioè tagliato periodicamente) fornisce

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

alternativamente legname e terre per il pascolo o la coltivazione. I terreni erano allodio del Vescovo, al quale i coltivatori pagavano un tributo.

Nel 807 i terreni del *Manticus* vengono concessi ai benedettini dell'Abbazia di San Zeno che li utilizzano primariamente come pascolo. La Selva presenta vaste radure che si prestano all'allevamento di pecore e maiali. Pare che anche i veneziani si servissero del legname del Mantico per i cantieri navali della Serenissima.

Nel 1084 un decreto dell'imperatore Enrico IV ribadisce la giurisdizione dell'Abbazia di San Zeno sul Mantico e nel 1178 il territorio del Mantico viene riconosciuto dal Comune proprietà del Monastero di San Zeno in una disputa in cui l'abate Gerardus chiede di annullare una confisca dei beni.
Successivamente l'Abbazia di San Zeno procede a lottizzare una parte del bosco, la "*sors Mantici*", ricavandone circa duecento piccoli appezzamenti da dedicare a seminativo. Secondo alcune teorie il toponimo Sorte dell'omonima frazione in riva al fiume, deriverebbe dall'assegnazione per sorteggio ai capifamiglia della contrada degli appezzamenti di terreno.

Nel Duecento le terre subiscono un'ulteriore trasformazione di colture: la vasta foresta comincia a subire un consistente disboscamento, tanto che nel 1222 dei complessivi 460 campi veronesi liberati dagli alberi, 200 risultano già seminati.attorno al 1250 l'abate di San Zeno esegue una lunga serie di rinnovi di locazioni, imponendo agli assegnatari la piantagione a vite, cultura più pregiata e redditizia di quella cerealicola. Una buona parte del Mantico rimane tuttavia mantenuta a bosco e a pascolo.

Sul finire del Trecento le terre circostanti San Vito erano pertinenza dei Della Scala mentre nel 1489 i benedettini di San Zeno vendono una tenuta ai domenicani di Sant'Anastasia. Il possedimento è costituito da 200 campi prospicienti l'Adige. Attorno è ancora tutto bosco, posseduto dall'abbazia di San Zeno. Da due mappe del 1730, alcuni lotti del mantico risultano essere di proprietà di famiglie quali i Monti, i Girella e i Cipolla. Dopo che nel 1797 Verona si consegna alle milizie francesi, Napoleone sopprime i monasteri e i conventi confiscandone i beni. Il 15 gennaio 1798 il Mantico viene ceduto, pare a metà del suo valore, a Lorenzo Butturini e a Gaetano vela, creditori verso i francesi per cospicue forniture militari. Dopo tre secoli cessa così la proprietà del mantico da parte dei domenicani.oggi la maggior parte dei campi dell'antico Mantico sono divisi tra la famiglia Besa-Bevilacqua, la famiglia Vinco e la famiglia Cèradini.

Fino alla metà del 400, al Mantico è confermato che vi era sicuramente un piccolo borgo con una chiesa. L'imperatore Federico II di Svevia soggiornò in questo borgo il 12 settembre 1237. L'esistenza di questo

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

borgo è comprovato inoltre da un documento del 1378, in cui si attesta che Bartolomeo e Antonio Della Scala affidano a Nicolò Barlottieri di San Sebastiano di Verona e ai fratelli Alberto e Pierino del Mantico una tenuta che comprendeva già allora case, terreni, due piccoli ponti, una chiesa o cappella. Alcuni storici fanno risalire proprio a questo possedimento il nucleo originario del paese del Chievo, che infatti negli antichi documenti è spesso citato come *Clivus al Mantico*.

Nel corso dell'ottocento il Mantico è oggetto di trasformazioni sostanziali con l'acquisizione delle residue aree boscose da parte delle autorità militari austriache, che vi realizzano il poligono di tiro, la polveriera e il forte Albrecht. Poco più tardi, il passaggio della ferrovia del Brennero modificherà drasticamente l'assetto del territorio, separando nettamente la contrada Sorte dal Mantico. Queste opere e la successiva realizzazione del campo di volo militare hanno reso la maestosa foresta del Mantico un leggendario ricordo. Oggi i campi attorno all'aeroporto sono tutti coltivati e resi più fertili e redditizi grazie la rete capillare di irrigazione pubblica realizzata alla fine dell'ottocento.

Nel 1928 venne iniziata la costruzione del canale Biffis, che prende il nome dal suo ideatore, Ferdinando Biffis, che lo progettò nel 1913. L'inizio ufficiale dei lavori fu voluto da Benito Mussolini in persona e la fine del cantiere avvenne solo nel 1943 a causa della crisi finanziaria del 1929.

Nel 1910 si stanziò a Boscomantico una delle tre basi della neonata Sezione Aviazione del Regio Battaglione Specialisti del Genio. Nel gennaio del 1911, da Boscomantico, si sollevò il primo mezzo aereo, si trattava del dirigibile Ausonia bis progettato e costruito da Nino Piccoli. Nel 1913 la base fu la sede dell'aeronave Parseval e venne allestito un cantiere Dirigibili. Quest'ultimo era attrezzato con tutti i servizi accessori e disponeva di un campo di manovra il quale, nel 1916 ospitò anche il III Gruppo Aeroplani, che partecipò alla prima guerra mondiale. Durante il secondo conflitto mondiale l'aeroporto fu soggetto a molti bombardamenti . Nel primo dopoguerra furono necessari ingenti investimenti per la copertura dei crateri causati dalle bombe e per la costruzione della pista in asfalto. Il 2 settembre del 1958 una cerimonia congiunta italo-americana ha segnato l'apertura della pista di 1.005 metri i presso il nuovo aeroporto di Boscomantico.

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

La Corte Agricola Cà Nova

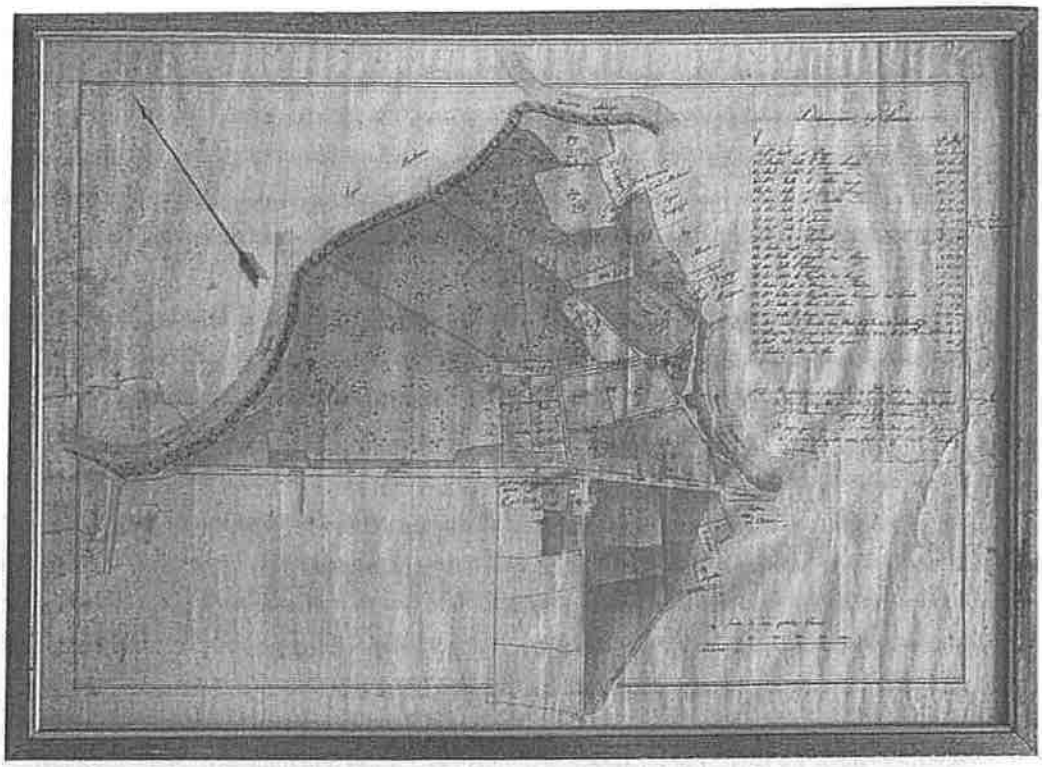
La corte agricola si attesta tra l'attuale via Boscomantico e la ferrovia del Brennero. L'intero complesso edilizio che costituisce la corte agricola è di proprietà di un'unica società agricola ed inserita all'interno di un fondo agricolo più ampio circostante. La corte è costituita da diversi edifici costruiti in epoche diverse e presenta sia edifici residenziali sia edifici destinati alla conduzione del fondo agricolo. La morfologia del contesto paesaggistico circostante la corte è principalmente pianeggiante e fa parte della parte di territorio agricolo pianeggiante compreso nell'ansa del fiume Adige all'altezza di Parona.

La corte è di proprietà della Famiglia Bevilacqua da almeno l'inizio del 1800 come indicano alcune mappe conservate nell'archivio di famiglia. La più antica mostra il fondo agricolo di proprietà del Conte Gerolamo Bevilacqua e nella mappa è già segnato il primo nucleo della corte. *(Mappa 1)*

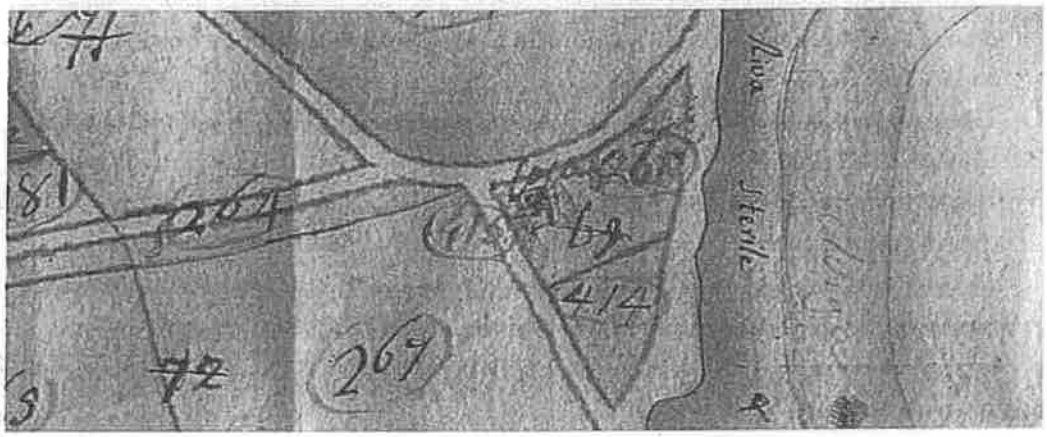
Gerolamo Bevilacqua, figlio di Alessandro Bevilacqua e Carolina Santi, nato nel 1823 compì i primi studi fin da giovanissimo a Vienna nel Collegio Teresiano. A quanto pare nell'ambiente tedesco maturò i primi sentimenti patriottici: una volta di ritorno in Italia, a Brescia, scoppiata la rivoluzione, nel 1848, con molti suoi concittadini tentò di bloccare il grosso delle munizioni che gli Austriaci inviavano da Peschiera a Milano insorta. Ebbe dunque un ruolo rilevante nell'insurrezione bresciana, tanto è vero che in seguito all'instaurarsi del governo provvisorio decise di recarsi a Torino per arruolarsi nell'esercito regolare. Divenuto sottotenente di cavalleria, fu inviato a Pastrengo dove arrivò poche ore prima della famosa battaglia, alla quale partecipò comandando uno squadrone resosi protagonista di numerosi attacchi al nemico. Verso la fine della giornata però venne ucciso da un soldato austriaco.
La sorella di Girolamo era Felicita Bevilacqua (1822-1899) che fu sposata con il generale Giuseppe La Masa, patriota e letterato, che fu tra i capi della rivoluzione siciliana del 1848 e partecipò alle prime campagne per l'indipendenza italiana.
La corte compare inoltre un un'altra mappa storica che descrive "la posizione e la qualità dei beni componenti lo stabile detto La Sorte" di proprietà del nobile Gaetano Bevilacqua. In questa mappa, databile attorno alla seconda metà del 1800, la corte è ancora rappresentata ancora solo nel suo nucleo originario. *(Mappa 2)*
La corte infine appare nel catasto austriaco e assume già una conformazione più complessa essendo presenti già la prima parte della stalla ovest del corpo originario ed ad est si vede un edificio indipendente che attualmente è stato inglobato al nucleo originario. Sulla mappa è già rappresentata la ferrovia del Brennero. *(Mappa 3)*
Duranti i primi anni del 1900 è stata inoltre estesa la stalla verso ovest e costruita un grande edificio come rimessa di attrezzi agricoli a sud dell'edificato principale.

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

1.1 documentazione cartografica storica

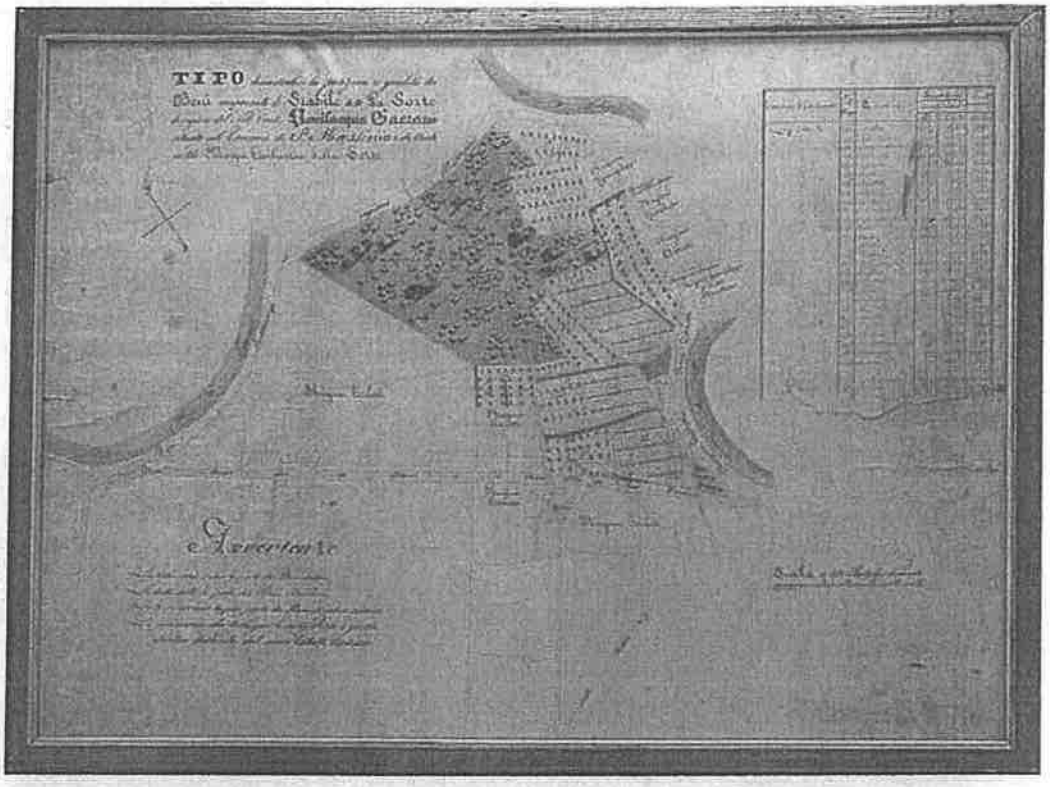


Mappa 1

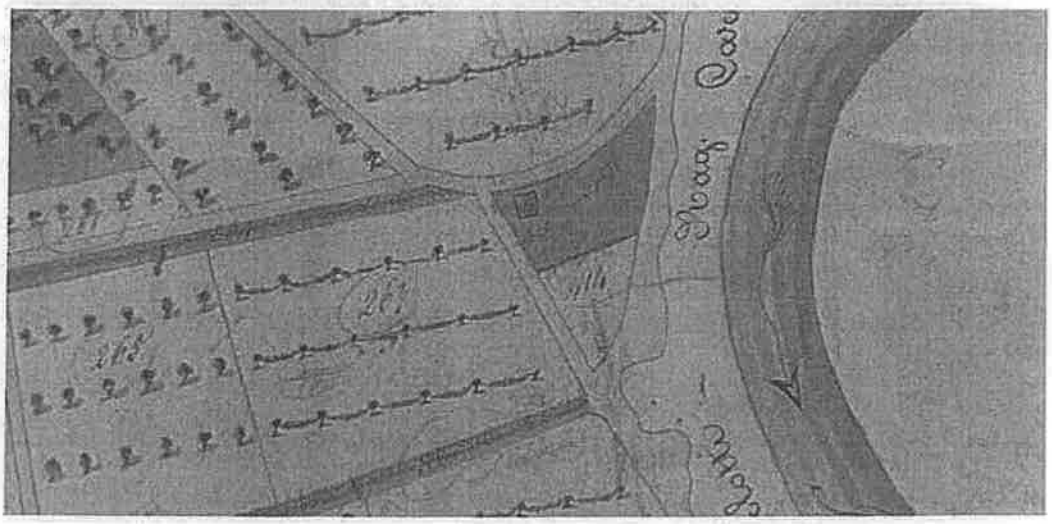


Dettaglio Mappa 1

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

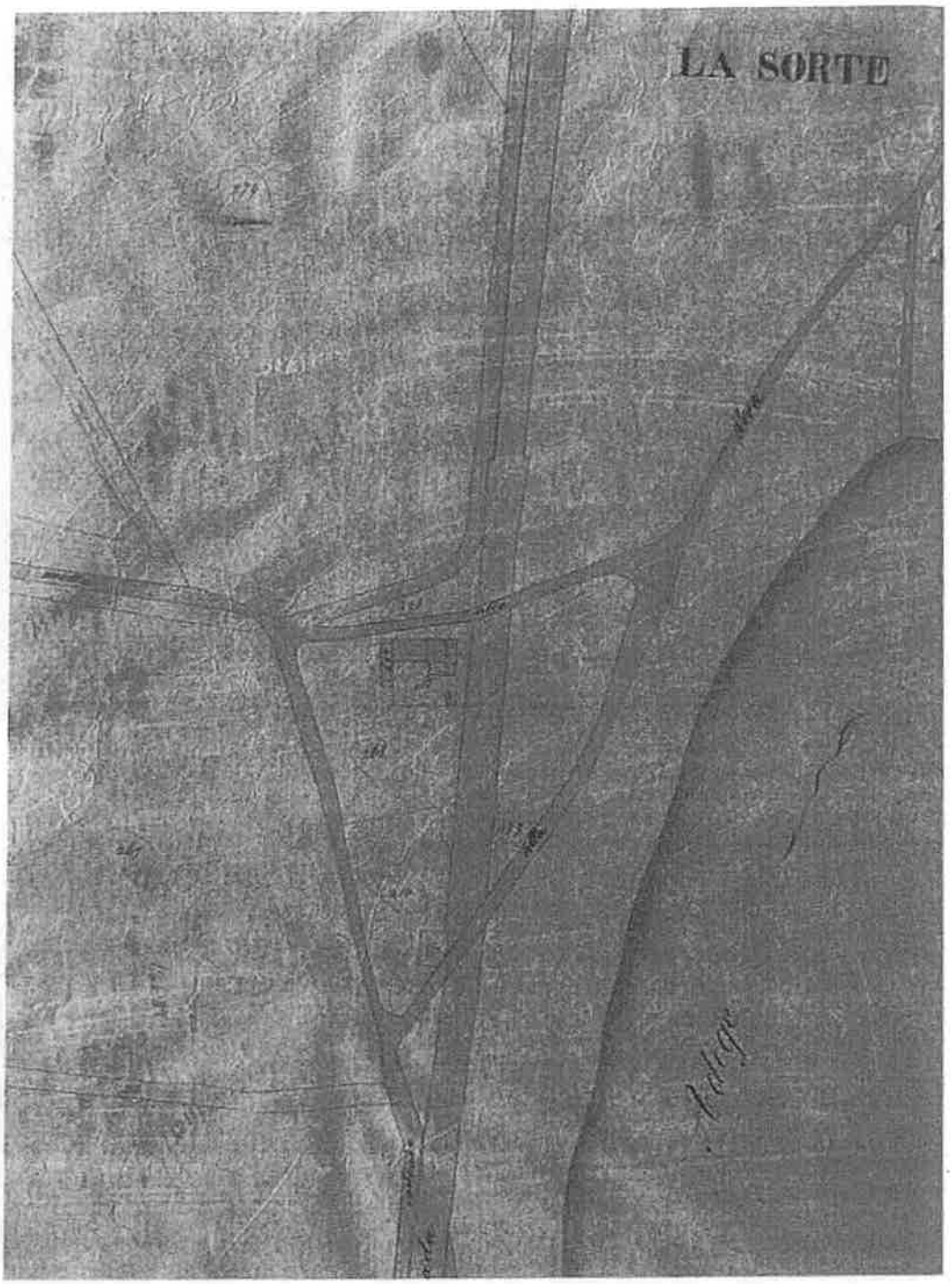


Mappa 2



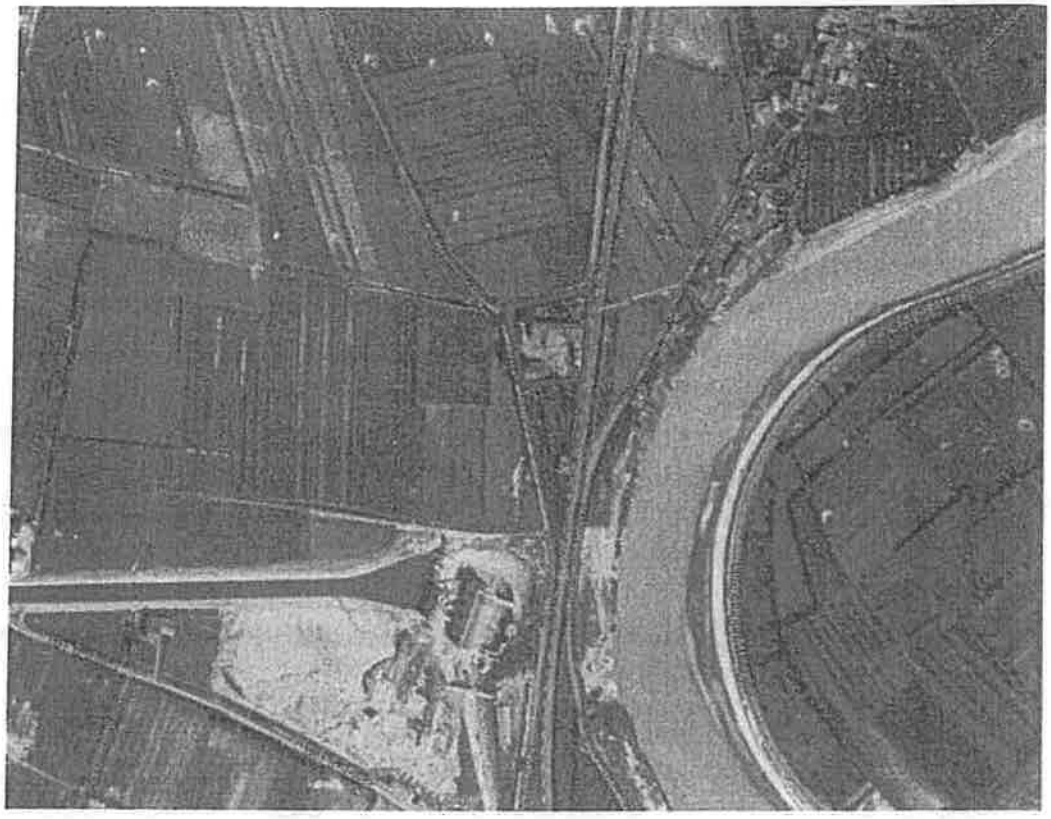
Dettaglio Mappa 2

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com



Dettaglio Mappa 3

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com



estratto ortofoto 1945

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

2. inquadramento urbanistico

La proprietà è costeggiata dalla linea ferroviaria Verona - Brennero ed infatti una porzione di fabbricato è soggetta al vincolo della distanza minima di 30 metri (d.p.r. n. 753 del 1980 all'art. 49 comma 1).

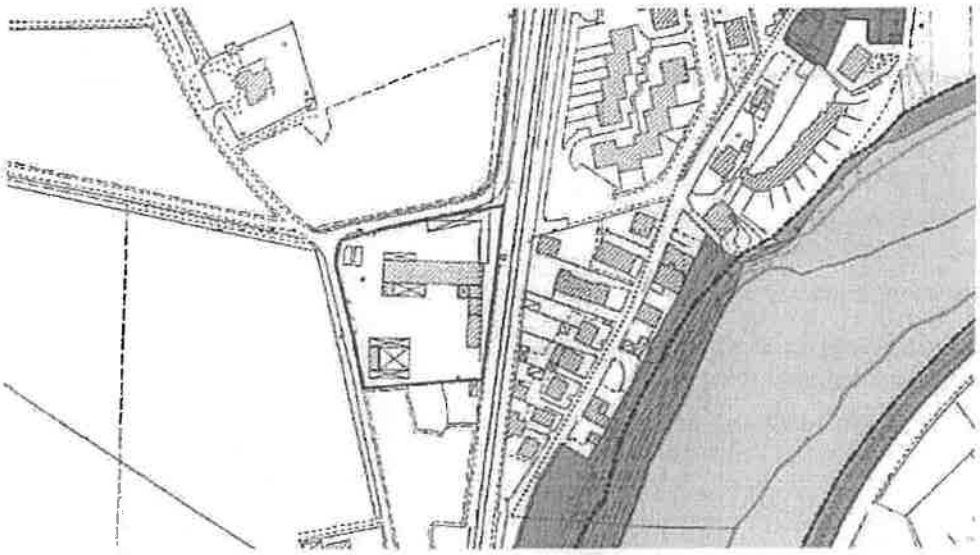
Nella Tavola n.1 del del Piano degli Interventi, il fabbricato risulta soggetto all'**art. 27 - Beni paesistici sottoposti a tutela ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42:**
I beni paesistici sono tutti quelli sottoposti a tutela ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, art. 134. La Carta dei vincoli evidenzia a titolo ricognitivo le aree sottoposte a vincolo espresso a seguito di dichiarazione di notevole interesse pubblico e quelle vincolate per legge ai sensi dell'art. 142. L'immobile ricade nella lettera C dell'art.142: ***i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua*** *iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;*

La corte è presente nella Tavola 04C - *Centri Storici e Corti Rurali* del Piano degli Interventi con il codice **Q-15.**

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

2.1 documentazione cartografica

atto Tavola n. 4C del P.I.

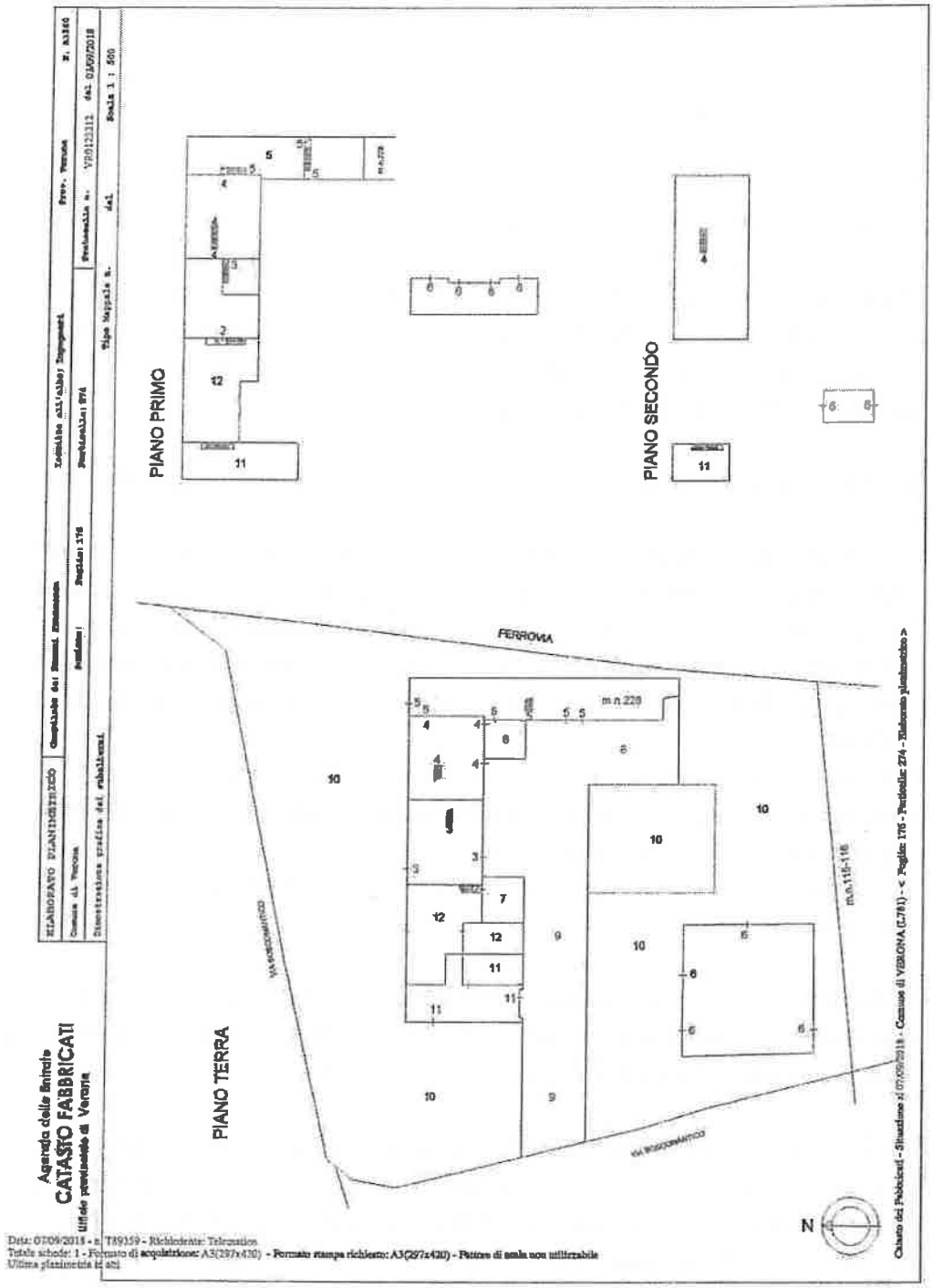


estratto Tavola n. 1 del P.I. - vincoli alla pianificazione

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

estratto Tavola 04C - Centri Storici e Corti Rurali

studio wok architetti associati
Via Raffaele Perravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com



Planimetria catastale con i subalterni attuali

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

3. Descrizione dello stato attuale

<u>Edifici</u>

All'interno degli edifici che compongono l'intera corte ad oggi, giungo 2022, vivono circa 5 nuclei famigliari e circa 15 persone in totale. Infatti tutte le unità abitative presenti sono in buono stato e abitate. In generale le condizioni generali di manutenzione sono buone o in ottime condizioni a seconda della porzione di corte. Tutti i tetti in coppi sono in ordine, i fronti non presentano problemi e i sistemi impiantistici sono in funzione correttamente. A tale proposito nel 2018 sono stati ammodernati e messi a nuovo gli impianti idraulici ed elettrici comuni a tutte le unità.

Dal punto di vista architettonico, la corte nel suo complesso presenta i tratti tipici degli edifici rurali del territorio veronese:

- facciata costruita in pietre di fiume e malta e poi intonacata. Attualmente sul fronte sud, la facciata risulta ancora ben conservata con un intonaco di colore rosa; la facciata sul fronte nord ha perso quasi completamente lo strato di intonaco lasciando a vista l'agglomerato di pietre di fiume e mattoni;
- fori abbinati in asse tra loro con cornici in tufo al piano terra e pietra della lessinia ai piani superiori.
- facciata tripartita con finestre quadrate al piani terra, rettangolari al piano primo e quadrate al piano delle soffitte.
- copertura a falde con strutture in legno tutt'ora esistenti e conservate e coperture in coppi.
- sul fonte ovest della vecchia stalla è presente un arco policentrico ribassato con imposta in mattoni a vista che ora è stato recuperato all'interno di una abitazione.
- Aia rialzata con bordo in lastre di pietra della lessinia e battuto in cemento per la essiccamento dei cereali e del foraggio.

L'unità più vicina ai binari e più isolata dalle altre, identificata al catasto dal mappale **228**, è costituita al piano terra da una zona soggiorno con cucina e bagno mentre al piano primo si trovano due stanze e un bagno. Questa unità è attualmente abitata da una famiglia con figli.

Nel 2016 è stata ristrutturata l'unita abitativa censita al catasto con il **sub. 4.** (map.274) La casa si compone di una ampia zona soggiorno al piano terra con cucina abitabile e bagno; al piano primo si trovano tre camera da letto, due bagni e una zona soggiorno. Al piano terzo ci sono delle soffitte. Questa unità è attualmente abitata da una famiglia con figli.

L'unità censita al **sub. 3** si sviluppa su due piani e occupa il piano terra e il piano primo. È costituita da una sala da pranzo, un soggiorno, una cucina, un bagno e due camere da letto. Una cantina è collegata

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

all'abitazione e dà accesso al giardino retrostante. Questa unità è attualmente abitata da una coppia di anziani.

Adiacente al sub.3, al piano primo si trova un'altra abitazione censita al **sub. 2** (map.274) alla quale si accede attraverso una scala dalla corte. La casa si compone di duna cucina, un soggiorno, due camere da letto e un bagno. Questa unità è attualmente abitata da una famiglia con figli.

Tra l'abitazione identificata al sub 11 e le abitazioni identificate ai sub.2 e 3, si trova la vecchia stalla ora adibita a deposito di materiali, identificata al **sub 12** (map.274) e una zona porticata antistante la corte sula lato sud del fabbricato. Nella zona sud della corte infine è presente un edificio indipendente con portico che funge da ricovero per macchinari agricoli.

Infine sul lato ovest della corte si sviluppa il **sub. 11** (map.274), una abitazione ricavata tra il 2017 e il 2018 in una porzione della stalla e del fienile. Questa nuova casa si sviluppa in totale su tre livelli: il piano terra in connessione con il giardino circostante, un primo piano e un piano soffitta.
Nel progetto di recupero di questa porzione di edifici, l'intento principale è stato conservare unitarietà di linguaggio e di materiali all'interno della corte.
In tutte le facciate di questa nuova abitazione, ad eccezione del fronte est che è rivolto all'interno del portico, è stato effettuato un lavoro di pulizia dell'intonaco esistente, così facendo stato riportata a vista la facciata in pietra così come è avvenuto nel corso del tempo nell'unità edilizia adiacente.
Nel fronte Nord sono state aperte quattro nuove finestre in continuità con la facciata dell'unità edilizia adiacente più antica e con le stesse dimensioni. Le due finestre quadrate esistenti al piano terra sono state mantenute con la cornice in tufo, le finestre rettangolari al piano primo e al piano secondo hanno una cornice in pietra della lessinia come accade per la facciata del corpo edilizio più antico.
È stato inoltre riaperto un portone esistente in precedenza murato per dare un secondo accesso al magazzino al piano terra.

Nel fronte Ovest è stato riaperto l'arco esistente sulla facciata, tipico delle corti della bassa padana orientale. L'arco esistente è policentrico ribassato e ha un'imposta in mattoni a vista che è stata conservata. Un grande serramento arretrato di memoria scarpiana chiude l'arco. Sono state aperte quattro nuove finestre secondo un disegno che rispetta precisi allineamenti. Tutte le aperture della facciata, ad eccezione dell'arco, sono caratterizzate da una cornice in pietra della lessinia.
Il fronte Sud, verso la corte, è caratterizzato da una facciata vetrata con montanti in legno che ricorda in chiave contemporanea le tamponature lignee tipiche dei fienili delle corti rurali. Al piano terra la vetrata è a filo dei montanti mentre al piano primo una parte delle vetrata è arretrata per creare una loggia con

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

parapetto in vetro. L'intera facciata vetrata inoltre rimane a filo interno dei pilastri in mattoni così per essere in linea con il passo del portico esistente nel quale si inserisce.
Il fronte Est che si affaccia sul portico esistente è intonacato ed è caratterizzato da tre aperture. La più grande è la porta di ingresso all'abitazione che ha una parte con una vetrata fissa. Nella parte più interna della facciata, due canne fumarie metalliche corrono esterne lungo la facciata e sono necessarie per l'esalazione in copertura della nuova caldaia e del camino
I serramenti sono tutti in legno (larice) con finitura naturale. I grandi serramenti del fronte sud e del fronte ovest saranno dotati di tende a rullo per la protezione solare. Tutte le altre finestre sono dotate di tende interne oscuranti per garantire l'oscuramento delle camere da letto.
Il pavimento esterno ed interno del piano terra sarà in pietra della lessinia posato a correre. Al piano primo e al piano secondo il pavimento è in parquet prefinito. Le pareti interne sullo spazio a doppia altezza del soggiorno e il soffitto del primo solaio sono rivestite da pennellature di multistrato di betulla.

In generale questo intervento ha avuto molti riconoscimenti e visibilità nazionale ed internazionale come buon esempio di intervento di recupero del patrimonio edilizio. Infatti è stato premiato nel 2019 con il **Premio Fassa Bortolo** all'interno della VII edizione del PREMIO INTERNAZIONALE "DOMUS RESTAURO E CONSERVAZIONE" organizzata dal Dipartimento di Architettura della facoltà di Architettura dell'Università di Ferrara.

Nel 2019 questa architettura è stata premiata con il **Premio Maestri Comacini** nella categoria restauro/ recupero di costruzioni esistenti. Questo premio è conferito dall'Ordine degli Architetti di Como.
Nel 2021 questa abitazione è stata premiata con una **Menzione al Premio Architetti Verona**, nella categoria "recupero e restauro". Questo premio è organizzato dall'Ordine degli Architetti di Verona.
Nel 2019 inoltre la casa è stata selezionata nella conferenza **"Identità dell'Architettura Italiana"**, conferenza internazionale organizzare dal Dipartimento di Architettura dell'Università degli studi di Firenze con il patrocinio della rivista **Casabella**.
Nel 2019 è stata selezionata a partecipare alla XI edizione del **Premio Internazionale Dedalo Minosse** alla Committenza di Architettura, partecipando alla mostra itinerante del Premio allestita nella Basilica Palladiana a Vicenza.

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

Infine questa intervenuto è stato pubblicato in numerose riviste cartacee di architettura tra le quali:

- Abitare n.580, dicembre 2018, Italia
- Enki Magazine, Aprile 2019, Inghilterra
- AD Germany, Aprile 2019, Germania
- WallPaper, Luglio 2019, Inghilterra (selezione dei 20 giovani studi emergenti europei)
- Icon Design (copertina) Marzo 2020, Italia
- Year Book del CNAPPC, selezione architettura partecipanti al premio Architettura Italiana 2018

La casa è stata pubblicata in siti specialistici tra cui i più importanti sono:

- Afasia, Spagna
- Archdaily, Stati Uniti
- ElleDecor, Italia
- Domus, Italia
- DeZeen, Inghilterra

spazi aperti

Gli spazi aperti sono delimitati da un muretto di recinzione con rete e sono presenti due ingressi carrai lungo via Boscomantico, uno sul lato ovest e uno sul lato nord della proprietà. La parte di corte verso sud ha una pavimentazione in ghiaia ed è presente un aia in cemento rialzata di circa 30 cm. Sul lato ovest e sul lato nord è presente un prato con qualche zona con pavimentazione in cemento per la sosta e la movimentazione di mezzi agricoli.
Ci sono delle alberature esistenti tipiche del contesto agricolo: lungo via Boscomantico sono presenti 3 alberi di Noci, in adiacenza alla facciata ovest è presente un albero di fichi e in mezzo al prato tra la via e l'edificio più a ovest è presente una magnolia.

Nella parte di giardino in corrispondenza dell'abitazione identificata con il sub.11 si trova un giardino con piscina sul lato ovest della corte. La piscina è circondata da una pavimentazione in pietra all'interno del prato del giardino. La giacitura di questo tappeto lapideo, assieme alla giacitura del fabbricato, valorizza un cancello esistente sul lato nord della recinzione.
Anche lungo il perimetro dell'edificio esistente e sotto al portico sul lato est dell'abitazione è stata creata una pavimentazione in pietra che è in continuità con la pavimentazione interna della casa. La pavimentazione della corte è in in ghiaia.
Il giardino, costituito da un grande prato, è arricchito lungo il suo perimetro da una bordura di erbacee perenni miste e sul lato nord anche da una zona adibita a orto.

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

W O K

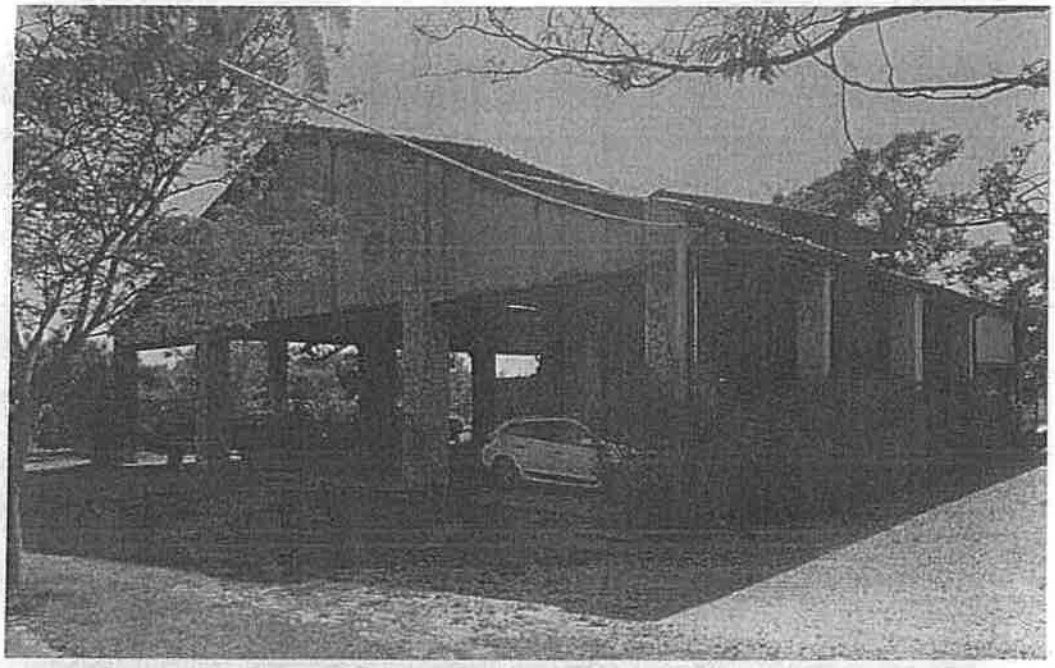
3.1 Fotografie stato di fatto

vista lato sud della corte

vista lato sud della corte

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

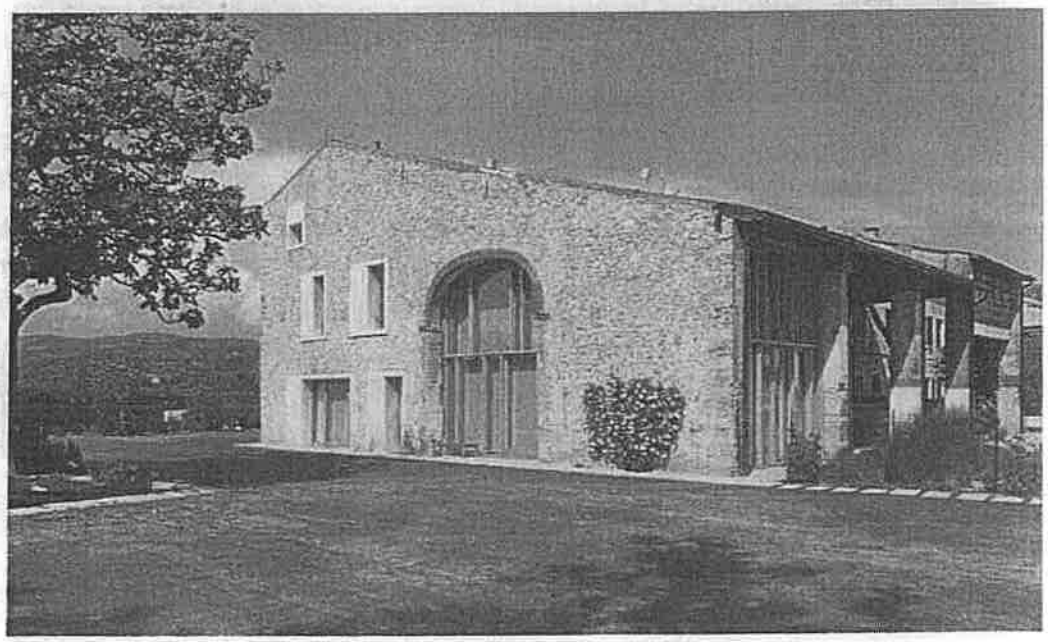
vista lato nord della corte



vista dell'edificio agricolo nella parte sud della corte

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076562 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

vista della casa ristrutturata nel 2018



vista della casa ristrutturata nel 2018

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

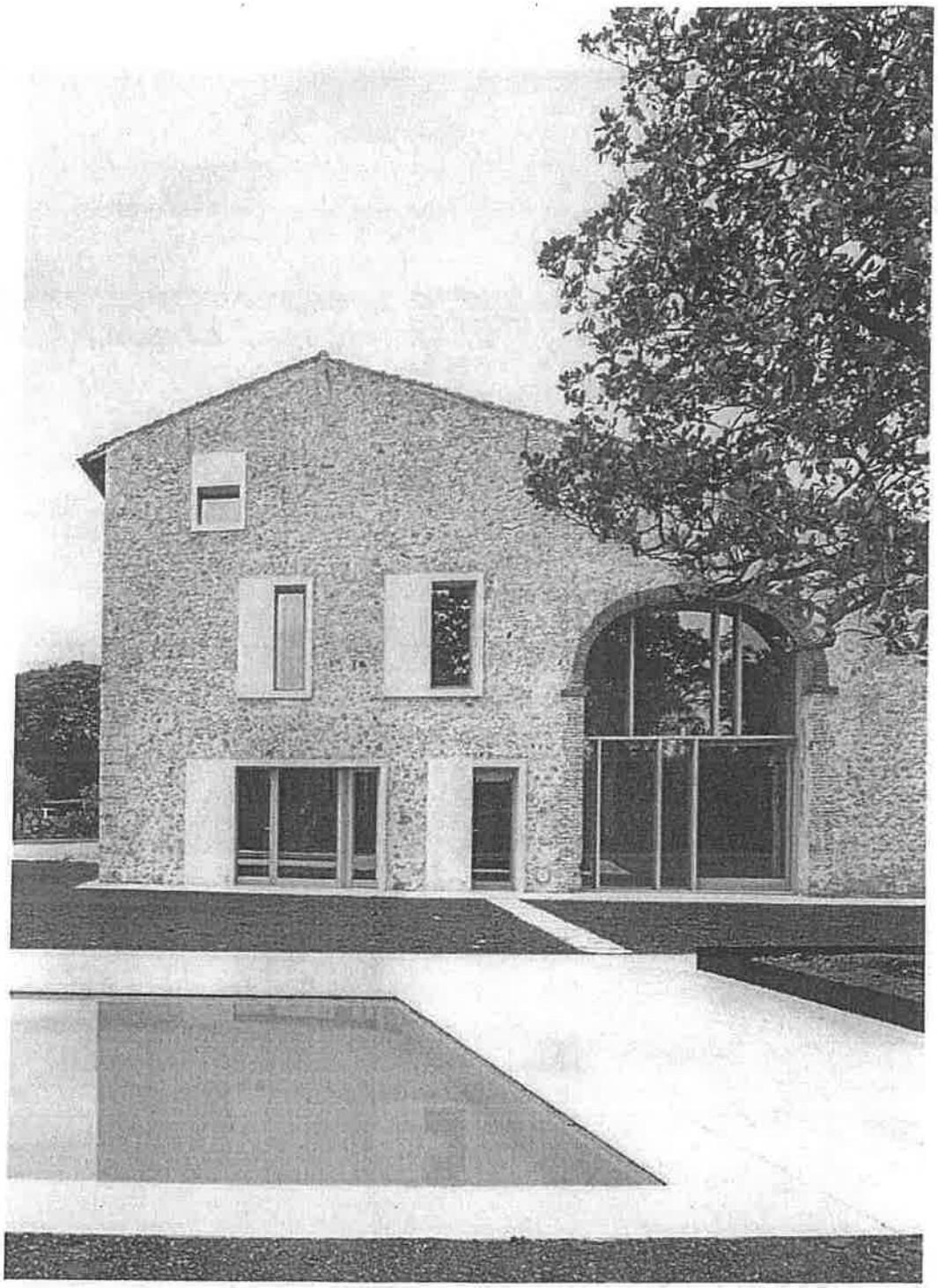


Foto della corte da una strada di campagna circostante (2018)

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

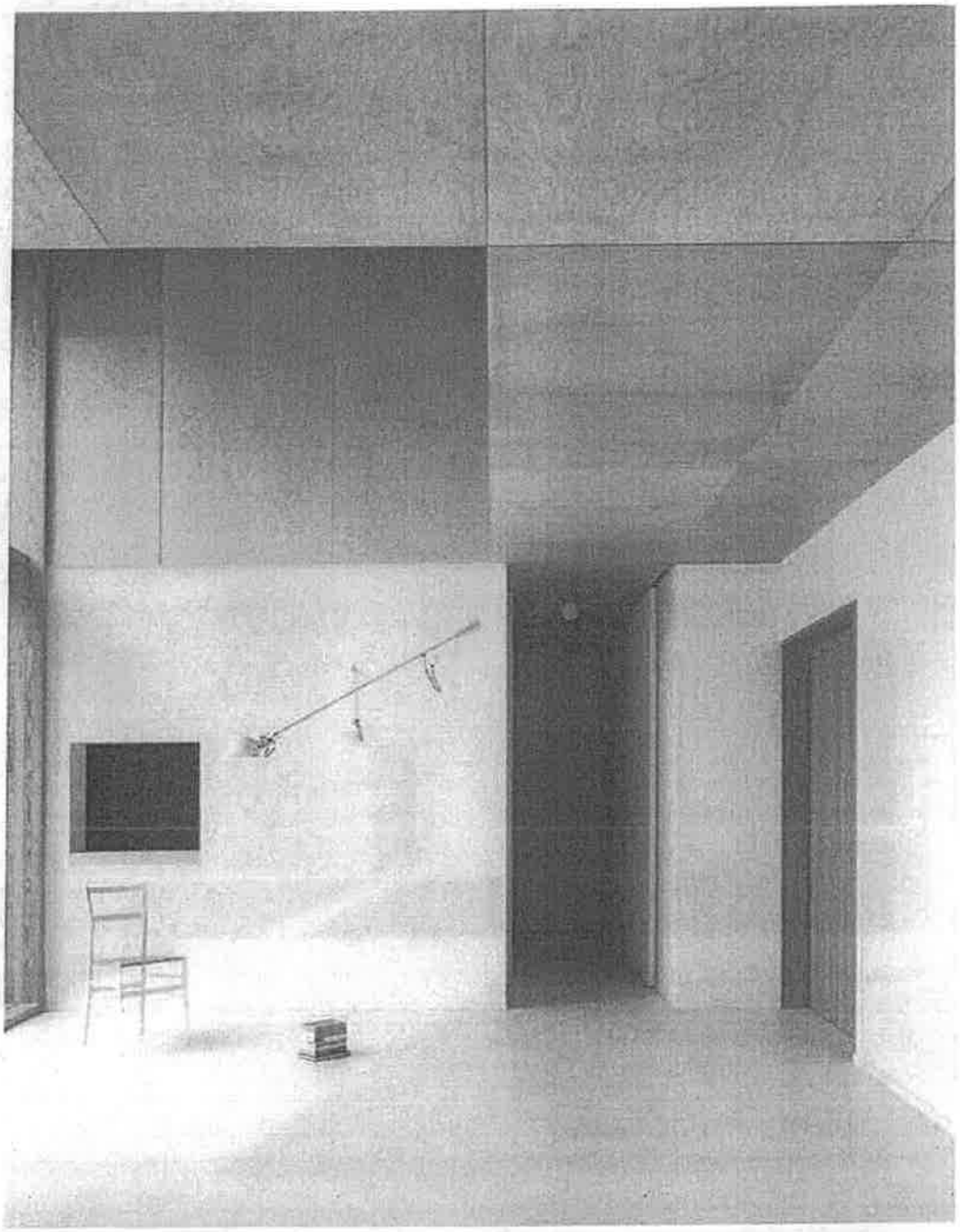


Foto dell'interno della casa ristrutturata (2018)

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

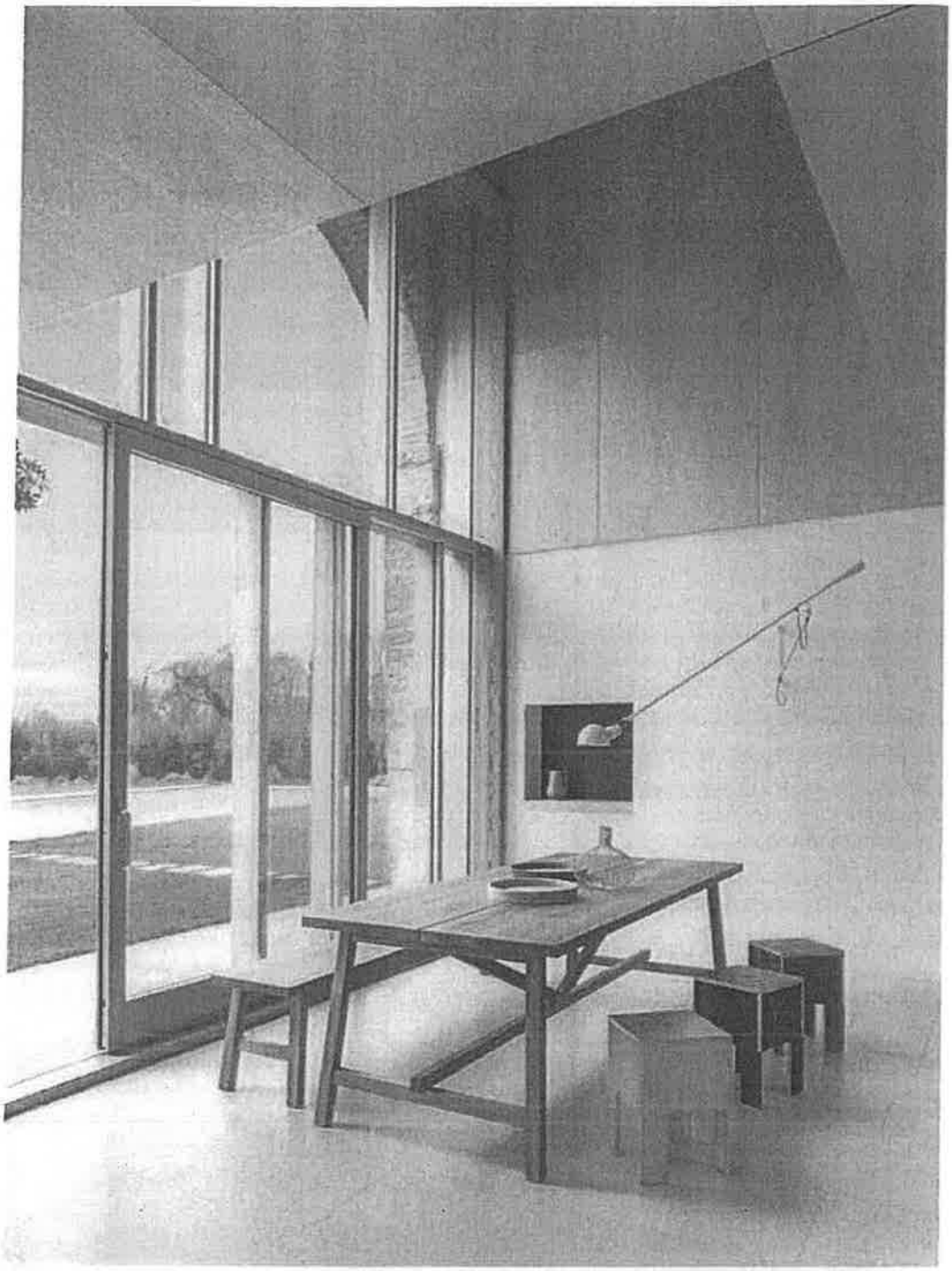


Foto dell'interno della casa ristrutturata (2018)

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

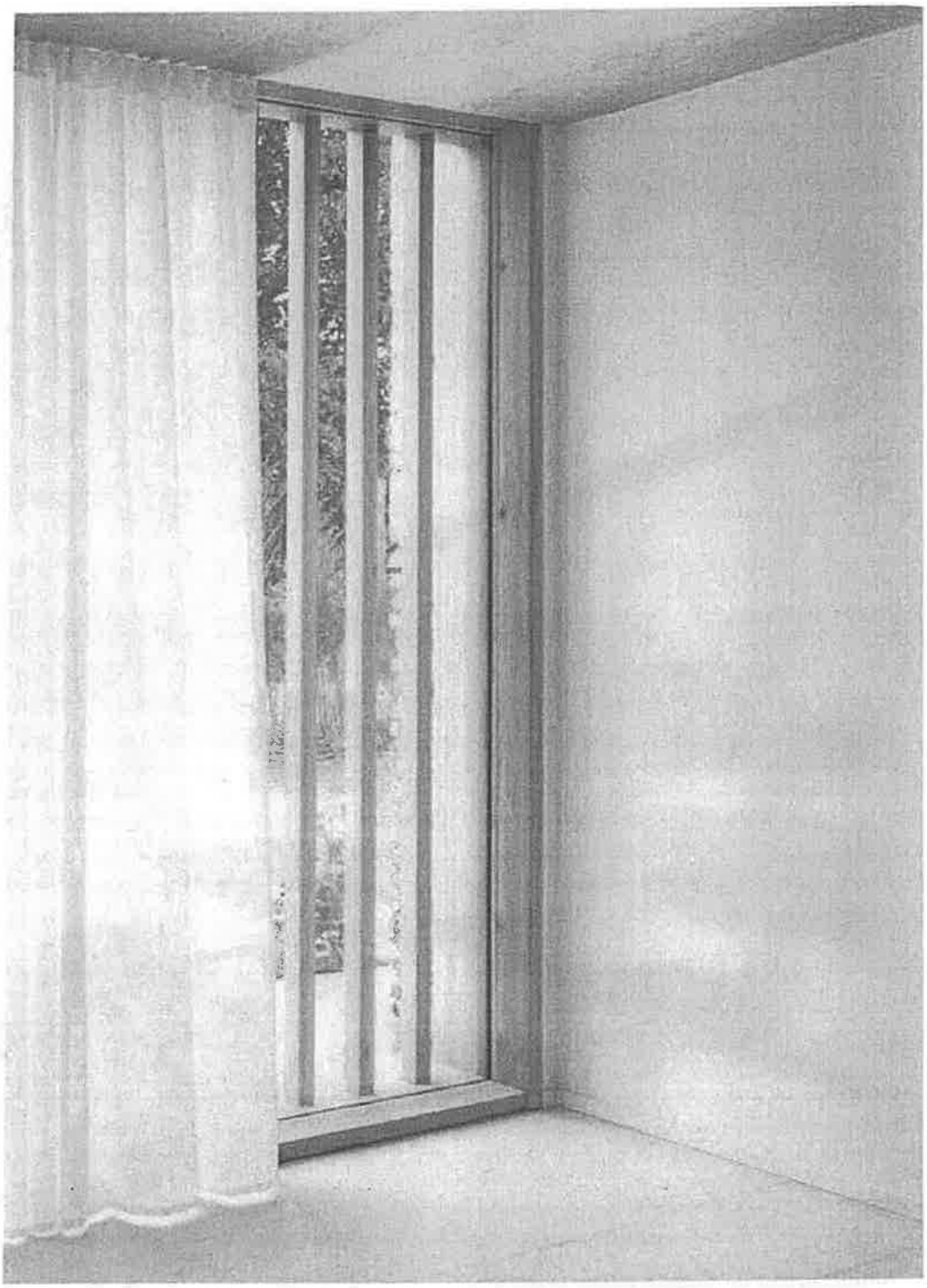


Foto dal giardino della casa ristrutturata (2018)

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

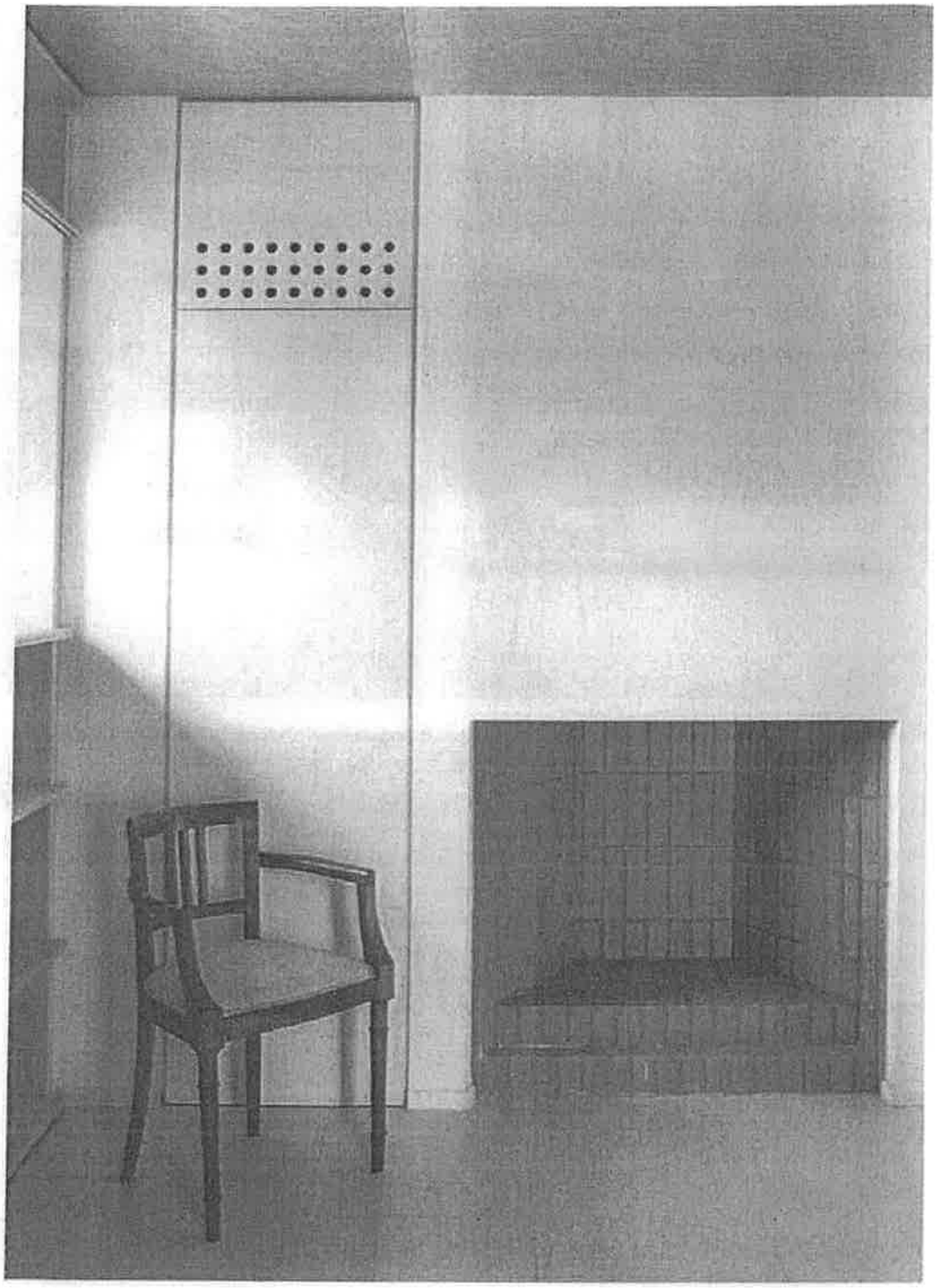
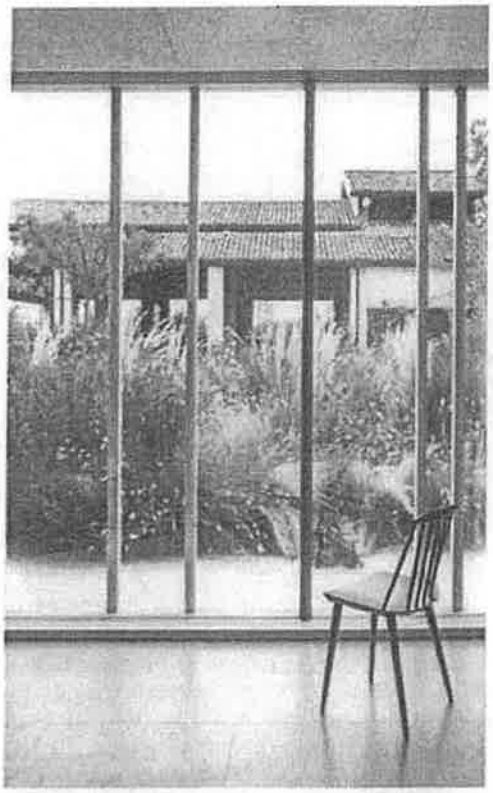
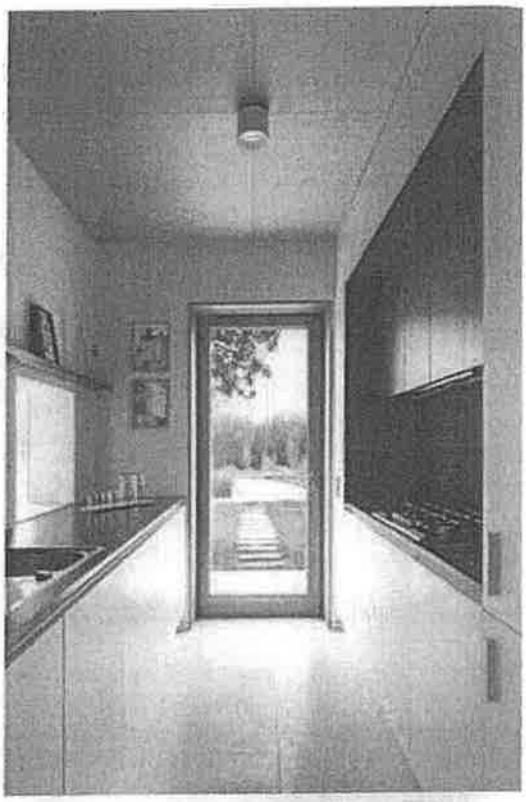


Foto dell'interno della casa ristrutturata (2018)

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com





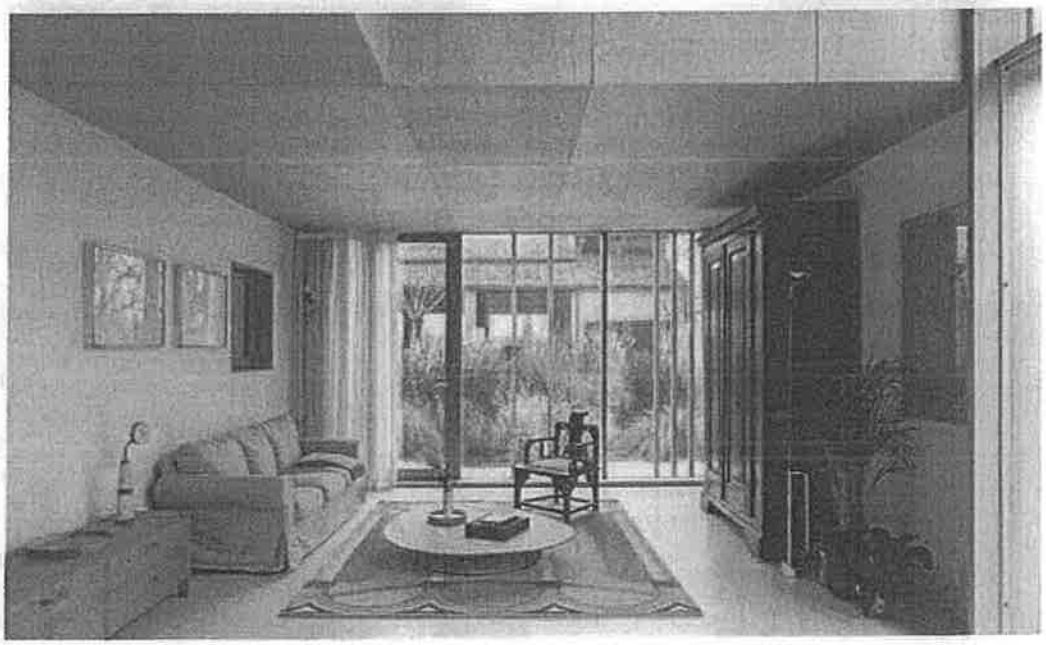


Foto dell'interno della casa ristrutturata (2018)

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

4. Considerazioni finali

Il progetto di costruzione della linea dell'alta velocità prevede la demolizione dell'intera corte agricola. Il raddoppio infatti della linea esistente del Brennero ha bisogno di allargare il sedime ferroviario e il progetto preliminare, ad oggi conosciuto, pone l'allargamento quasi totalmente nel lato ovest del tracciato ferroviario.

Questa scelta progettuale non tiene minimamente conto dell'importanza di salvaguardare un lacerto della storia agricola del Mantico, essendo una delle proprietà più antiche rimaste in questa zona di territorio. Specialmente la seconda ansa del fiume negli ultimi duecento anni ha subito numerose modificazioni del suo aspetto paesaggistico: prima la costruzione del forte austriaco Albrecht, poi la linea ferroviaria del brennero, poi il canale Biffis con la centrale elettrica ed infine l'aeroporto di Boscomantico hanno pian piano mutato per sempre questo territorio.

La corte, seppur con la sua semplicità architettonica rappresenta un tassello importante della storia e della memoria della stratificazione agricola del Mantico. La sua demolizione rappresenterebbe la cancellazione totale dell'ultimo edificio storico di questa parte di campagna tra la ferrovia e l'aeroporto.

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

ALLEGATO 3

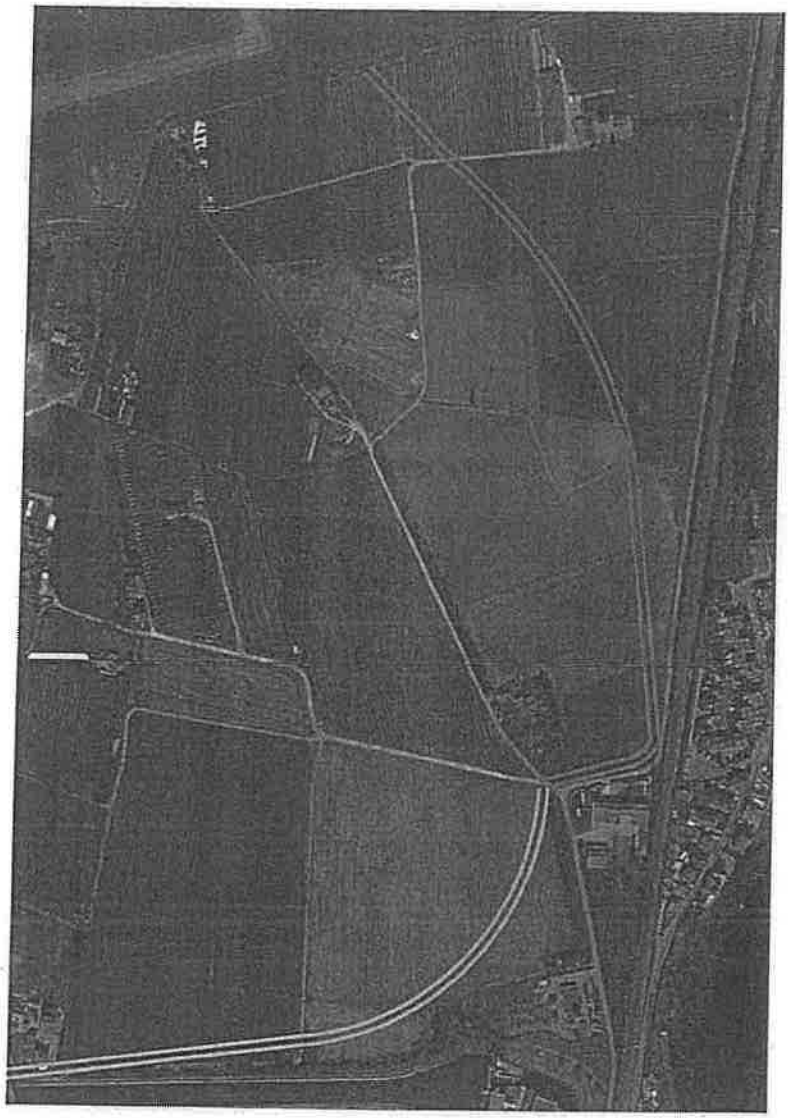
Sono proposte due aree alternative per l'area di cantiere, in sostituzione della porzione ora ipotizzata che corrisponde all'intera area afferente alla corte rurale.
Le due aree proposte, sempre all'interno dell'area di proprietà, sono ai due lati opposti rispetto alla nuova linea Brennero. Preferibilmente si propone l'area a destra.
In colore magenta il tracciato della nuova linea Brennero

ALLEGATO 4

Viene evidenziata l'area che potrebbe essere oggetto dell'edificazione residenziale per gli abitanti della zona che sono espropriati delle proprie case di abitazione.

ALLEGATO 5

In colore blu e azzurro la nuova viabilità stradale, in azzurro chiaro la porzione di strada per cui si propone un tracciato alternativo



5bis

Studio Tecnico Ambientale
Dott. G. Lazzarin
di Ciccarelli dott.ssa Luisa Ariana
VIA A. PISANO, 6 - 37131 VERONA
P.I.V.A.: 04688760232

PIANO DI INVESTIMENTO
con allegato computo metrico estimativo ed analisi dei costi

PROGETTO DI IMBOSCHIMENTO SU SUPERFICI AGRICOLE IN LOCALITÀ BOSCOMANTICO (VR) AL FINE DI CREARE UN'AREA FORESTALE DI ELEVATO VALORE NATURALISTICO IN ZONA PERIURBANA

Il tecnico redattore

Dott. Giuliano Lazzarin

ORDINE DOTTORI AGRONOMI E DOTTORI FORESTALI
Dott. LAZZARIN GIULIANO
VERONA

Ottobre 2023

Studio tecnico ambientale Dott. Giuliano Lazzarin di Ciccarelli Luisa Ariana.
Via A. Pisano, 6 – 37131 VERONA – Tel. 3282128072 – 0458400033 – E-mail: giuliano.lazzarin@libero.it

231

Premessa

Pochi chilometri a ovest di Verona si trova una località denominata Bosco Mantico, boscosa fino al 1940-50. Attualmente l'area è occupata quasi esclusivamente da colture agrarie e dall'aeroporto turistico.

Non esiste alcuna documentazione riguardo la composizione floristica e alle caratteristiche vegetazionali del bosco. Questo doveva avere però una certa rilevanza se molti botanici che si occuparono della flora veronese lo citano nelle loro opere (PONA, 1608; SEGUIER, 1745; GOIRAN, 1897).

Si può affermare che fino a poco meno di cento anni fa rappresentava uno degli ultimi relitti della vegetazione originaria dell'Alto Agro Veronese.

I dati più recenti ed attendibili che si hanno dell'antico bosco del Mantico si possono ricavare dal Catasto Austriaco conservato presso Archivio di Stato di Verona. Nel 1847 il bosco copriva una superficie di 120 ettari. La sua estensione è stata ridotta pochi anni dopo in seguito alla costruzione del Forte di Parona e di un area da utilizzare per le esercitazioni militari. Nel 1906 il bosco era ridotto a soli 45 ettari.

Agli inizi degli anni '20 venne costruito l'aeroporto ed anche le aree destinate alle coltivazioni si estesero sempre di più. Nonostante ciò l'ultimo residuo di bosco scomparve soltanto dopo l'ultimo conflitto, come è stato confermato da molte testimonianze dirette.

Il presente progetto rappresenta il tentativo di ricostruire una prima porzione dell'antico Bosco del Mantico con l'intento di creare un ambiente forestale in grado di incrementare la biodiversità e di fornire i suoi servizi ecosistemici alla collettività.

1. – Descrizione dello stato di fatto

1.1 – Vincoli urbanistici e servitù

Ai fini dei vincoli territoriali-urbanistici è stato consultato il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Verona (P.A.T.), con i relativi documenti cartografici. I dati ricavati vengono di seguito elencati.

Dalla Tavola dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale la superficie oggetto di intervento è classificata come:

Area di ricomposizione paesaggistica (ambiti a margine della città di Verona caratterizzati dalla compresenza di zone a forte degrado paesaggistico - ambientale ed edilizio).

Area di ricarica degli acquiferi (la permeabilità dei suoli permette una facile percolazione dell'acqua che va ad alimentare la falda freatica).

Nella zona interessata dal progetto non esistono vincoli di natura paesaggistica, archeologico, monumentale (D. Lgs. 42/2004) e neppure Idrogeologico-forestale (R.D.L. 16.05.1926 n. 1126).

Dalla Tavola delle Trasformabilità si evince che l'area di intervento è classificata come:

Ambito rurale da riqualificare (Aree rurali di ricomposizione paesaggistica e da riqualificare, sono ambiti periurbani della città di Verona caratterizzati dalla compresenza di zone a forte degrado paesaggistico-ambientale ed edilizio, frammentazione fondiaria con destinazioni non agricole in prossimità delle strade, edificazione diffusa non in funzione del fondo agricolo)

Dalla Tavola delle fragilità l'area di intervento è segnalata per la Vulnerabilità intrinseca degli acquiferi:

Unita A (Aree caratterizzate dalla presenza di alluvioni fluviali e fluvioglaciali a composizione prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa, ad elevata permeabilità primaria - Strati di alterazione superficiale di scarsa potenza. - Morfologia pianeggiante, con cigli e scarpate di terrazzi alluvionali, alvei e paleoalvei. - Dinamica geomorfologica prevalente: fluviale e fluvioglaciale. - Presenza di falda libera a profondità maggiore di 10 metri dal piano campagna).

I mappali interessati dall'intervento non sono gravati da servitù.

1.2 – Aspetti naturalistici del territorio e altri vincoli

L'area d'intervento non rientra in parchi, riserve e siti della rete Natura 2000. In essa non sono presenti boschi, prati, pascoli, torbiere e zone umide.
Distante circa 60 metri dall'area di progetto esiste una siepe alberata che fa da confine tra le particelle 2, 3, 4 (foglio 177), con la pista ciclabile che percorre la sponda a sinistra del canale Biffis. La siepe e costituita da sole specie arboree alloctone: Robinia (*Robinia pseudoacacia*), Ailanto (*Ailanthus altissima*) e Gelso da carta (*Brussonetia papyrifera*).

1.3 – Coltivazioni agricole praticate prima della presentazione della domanda di sostegno

Nel corso dell'annata agraria 2023 le superfici interessate dall'impianto sono state così coltivate:

Foglio	Mappale	Tipo di coltura
172	33	Erba medica e altre fortaggiere
172	34	Erba medica e altre fortaggiere
172	35	Sorgo
172	53	Sorgo

1.4 – Viabilità, infrastrutture, linee tecnologiche e altri elementi del paesaggio antropico

All'interno dell'area d'intervento la viabilità è rappresentata dalle capezzagne per l'accesso ai terreni coltivati. I percorsi, privi di un adeguato sedime, sono adatti solo al transito di mezzi agricoli (trattori). Oltre a percorrere il perimetro di proprietà dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova S..S. alcune capezzagne fanno da confine tra mappali attigui.

A nord dei mappali 35 e 53 si trova via Boscomantico. In questo tratto la strada presenta la carreggiata sterrata.

Nella cartografia catastale, alla base delle particelle 33 e 35 è rappresentato il tracciato di una canaletta in cemento per l'irrigazione delle colture. Attualmente la canaletta esiste solo in alcuni tratti tra loro non collegati. Figura, quindi, come opera dismessa e, nello stato in cui versa non può essere utilizzata per l'irrigazione delle colture.

Tutti tre i mappali interessati dal progetto sono attraversati, in diversa misura, da una linea elettrica a bassa tensione, non soggetta a servitù.

In quanto ad infrastrutture è presente all'interno dell'area di progetto anche una torre facente parte di un vecchio impianto antibrina, risalente a quando sul mappale 33 era stato allestito un vivaio dove venivano prodotte le giovani piante di kiwi. Nel progetto è prevista la sua eliminazione.

1.5 – Presenza di corsi d'acqua non impermeabilizzati

All'interno dell'area d'intervento non esiste una rete idrografica superficiale di fossati o canali di drenaggio. La falda freatica si trova ad una profondità di oltre 10 metri.. Il suolo, costituito da sedimenti di natura fluviale, è caratterizzato da una accentuata permeabilità.

1.6 – Eventuali altri argomenti

L'azienda agricola richiedente è proprietaria anche dei terreni limitrofi che potrebbe destinare ad imboschimento in una seconda fase di progetto.

2. – Progetto degli investimenti

2.1 – Corografia

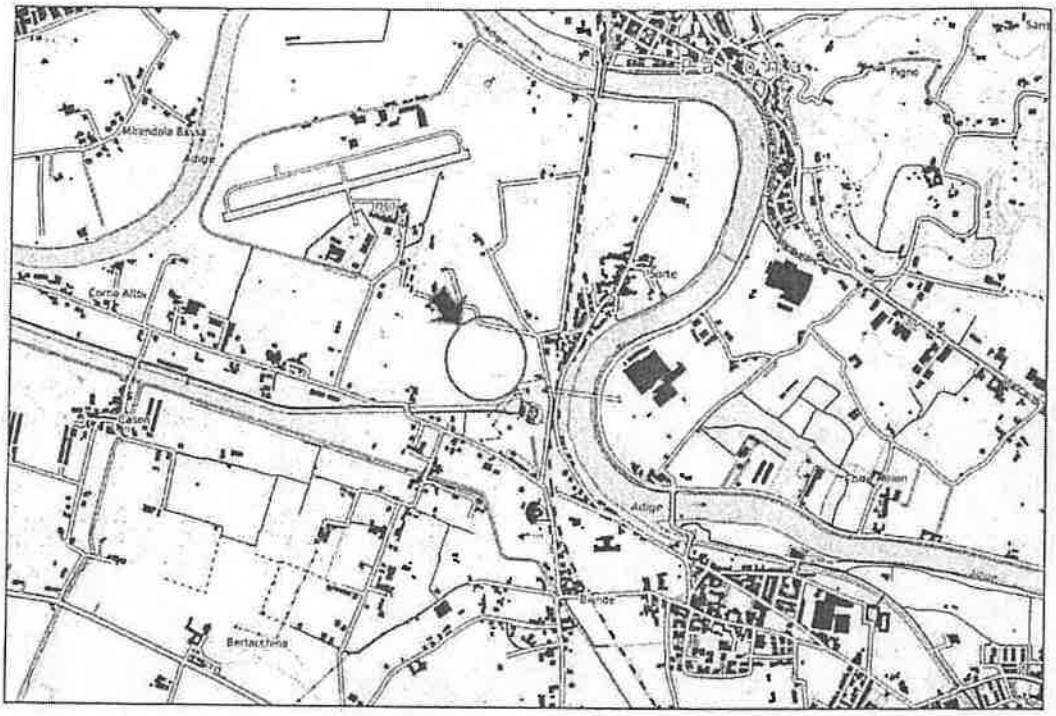


Fig. 1 -Corografia in scala 1:25.000. L'area d'intervento è cerchiata in rosso.

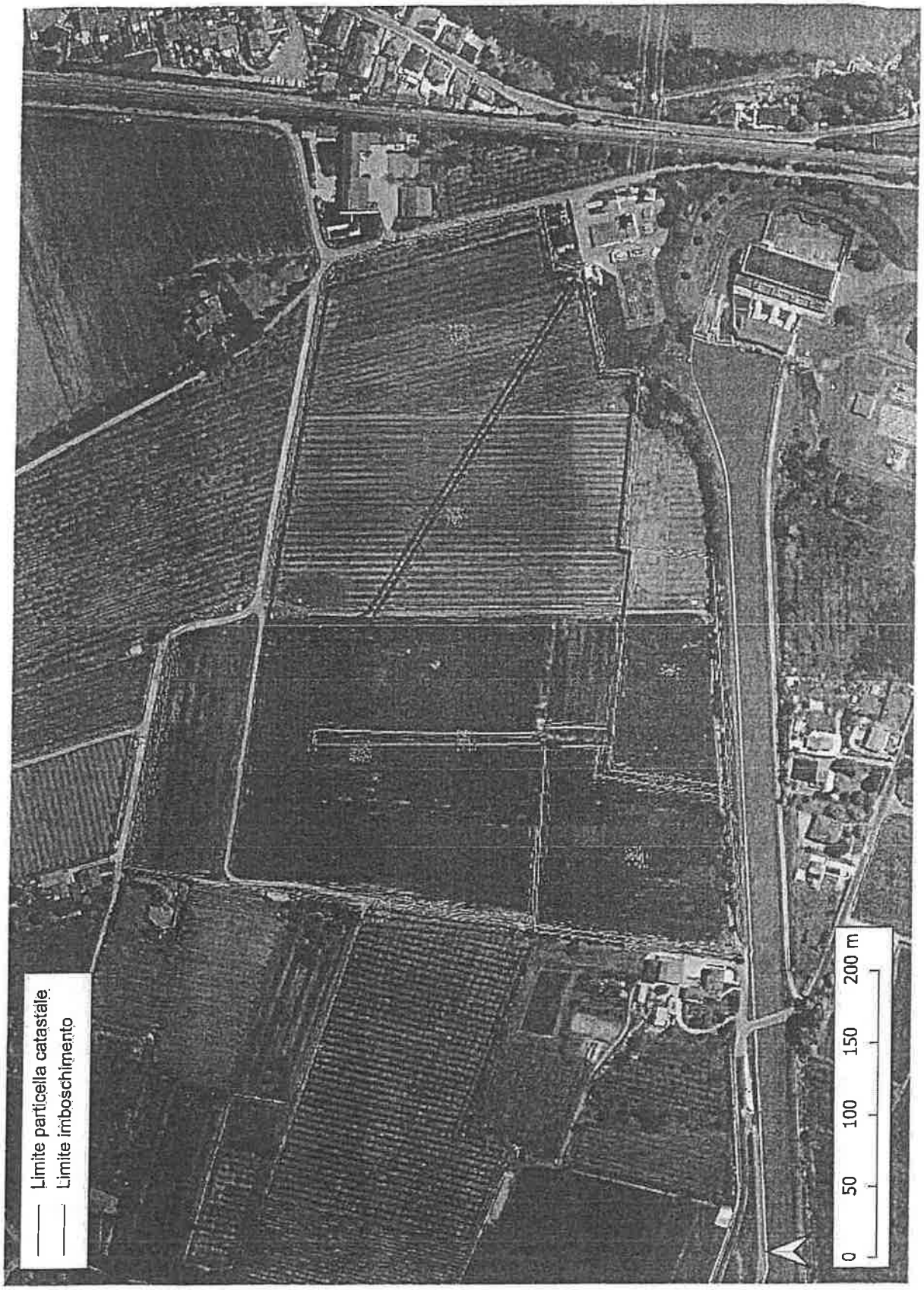
2.2 – Elenco e superficie delle particelle catastali oggetto di intervento

Foglio	Mappale	Superficie totale	Superficie utilizzata
172	33	5.05.93	2,95.92
172	34	0.18.00	0.18.00
172	35	3.30.70	3.09.93
177	53	02.51.96	2.09.53
Totale		11,0659	**8.33.38**

La superficie investita a imboschimento non sarà meno di **8.33.38** ettari.

2.3 – Superficie oggetto di investimento georiferita in formato Geopackage

La cartografia delle superfici oggetto di investimento, oltre ad essere fornita in formato digitalizzato è riportata graficamente in figura 2.



Studio tecnico ambientale Dott. Giuliano Lazzarin di Ciccarelli Luisa Ariana.
Via A. Pisano, 6 – 37131 VERONA – Tel. 3282128072 – 0458400033 – E-mail: giuliano.lazzarin@libero.it

2.4 – Viabilità di servizio

Il progetto prevede la realizzazione di viabilità a servizio dell'impianto. Questa sarà costituita da una capezzagna perimetrale a tutta l'area di rimboschimento e da un tracciato, ad andamento diagonale, che attraversa i mappali 53, 35 e una piccola parte del 33, con andamento parallelo alla linea elettrica a bassa tensione. Anche se non esiste una servitù di passaggio si è ritenuto opportuno garantire un corridoio libero da vegetazione arborea per eventuali interventi di manutenzione.

2.5 – Elenco delle specie da collocare a dimora e la loro densità

Dal punto di vista vegetazionale l'area d'intervento rientra, come tutta la Pianura Padana, nel Piano basale, orizzonte delle latifoglie eliofile, suborizzonte montano.
La zona fitoclimatica di appartenenza, in base alla classificazione proposta da Pavari e dal De Philippis, è il Castanetum sottozona fredda del II° tipo (temperatura media annua compresa tra 10° e 15°C., temperatura media del mese più freddo non inferiore a –1°C., temperatura media dei minimi non inferiore a –15°C., precipitazione media annua >700 mm).
L'area rientra nel climax della pianura, in particolare nel Querco – Carpineto (*Querco – Carpineto boreoitalicum*) e nel cingolo vegetazionale del Q.T.A. (*Quercus – Tilia – Acer*) dello Schmid.
I Querco – Carpineti su suolo alluvionale, fanno parte dei boschi misti a latifoglie nobili. Sono i resti della grande foresta che fino a qualche centinaio di anni fa copriva la Pianura Padana spingendosi fino all'Alto Agro Veronese e le basse Valli in discesa dai Monti Lessini.
Questo inquadramento può essere confutato se si considerano i dati climatologici dell'ultimo decennio, caratterizzati da un andamento termico con medie di almeno 1°C superiori e precipitazioni dalla distribuzione molto più irregolare che in passato, da dare luogo a periodi siccitosi sia durante la fase invernale che quella estiva.
Sulla base di queste considerazioni, tenuto conto della natura alluvionale dei suoli, caratterizzati da una elevata permeabilità e scarsa ritenzione idrica, ho ritenuto opportuno orientare la composizione del nuovo popolamento più vicino ai popolamenti arborei delle basse colline veronesi che non ai querceti tipici della pianura Padana, dove il clima è più umido e la falda freatica poco profonda.
Sulla base delle segnalazioni botaniche del passato credo che anche l'antico bosco del Mantico fosse un popolamento di transizione tra i querceti della Pianura e le formazioni

collinari, caratterizzato dall'assenza della farnia (*Quercus robur*), causa l'elevata profondità della falda, e della roverella (*Q. pubescens*).

Elenco delle specie arboree da impiegare nel rimboschimento:

Nome scientifico	Nome comune	% impiego
Quersus cerris	Cerro	20%
Quercus petraea	Rovere	20%
Ulmus minor	Olmo campestre	5%
Prunus avium	Ciliegio selvatico	5%
Celtis australis	Bagolaro	3%
Acer campestre	Acero campestre	14%
Carpinus betulus	Carpino bianco	8%
Cercis siliquastrum	Albero di Giuda	2%
Fraxinus ornus	Orniello	10%
Malus sylvestris	Melo selvatico	2%
Ostrya carpinifolia	Carpino nero	10%
Pyrus pyraster	Però selvatico	2%

Elenco delle specie arbustive da impiegare nel rimboschimento:

Nome scientifico	**Nome comune**	**% impiego**
Cytisophyllum sessilifolium	Citiso	5%
Colutea arborescens	Vescicaria	5%
Cornus mas	Corniolo	10%
Cornus sanguinea	Sanguinella	5%
Coronilla emerus	Emero	5%
Crataegus monogyna	Biancospino	10%
Euonynus europaeus	Fusaggine	5%
Frangula alnus	Frangola	5%
Lihustrum vulgare	Ligustrello	5%
Prunus mahaleb	Ciliegio canino	10%
Prunus padus	Pado	5%
Prunus spinosa	Prugnolo	5%
Rosa arvensis	Rosa selvatica	5%
Rosa canina	Rosa selvatica	5%
Sorbus torminalis	Ciavardello	5%
Viburnum lantana	Lantana	10%

2.6 – Descrizione delle caratteristiche del materiale vivaistico

La scelta del materiale vivaistico sarà effettuata in piena coerenza con quanto stabilito dalle linee guida ministeriali contenute nel Decreto 17/05/2022 "*Linee guida per la programmazione della produzione e l'impiego di specie autoctone di interesse forestale* ".

Saranno utilizzate solo specie autoctone e, se disponibili, di provenienza locale (Veneta) o, comunque, Padana.

L'investimento prevede l'utilizzo di piantine di età massima di 4 anni e non inferiore a 2 anni, in pane di terra, fornite in contenitori alveolari, in singoli vasetti o sacchetti di polietilene, con un grado di sviluppo in altezza di 60 cm circa (S1 e S2)..

2.7 – Schema di impianto

Al fine di favorire le manutenzioni e limitare i costi, è prevista la piantagione su file, spaziate di circa 3 metri, in modo da permettere le operazione meccanizzate di sfalcio tra i filari.

L'impianto verrà effettuato creando nel terreno delle aperture a fessura nelle quali porre le piantine inserendole con l'impiego di bastone trapiantatore.

Saranno impiegate circa 1.280 piantine ad ettaro, distanziate di 2 metri lungo il filare, di cui 2/3 di essenze arboree (1/3 di alberi di 1° grandezza e 1/3 di alberi di 2° grandezza) e 1/3 di arbustive.

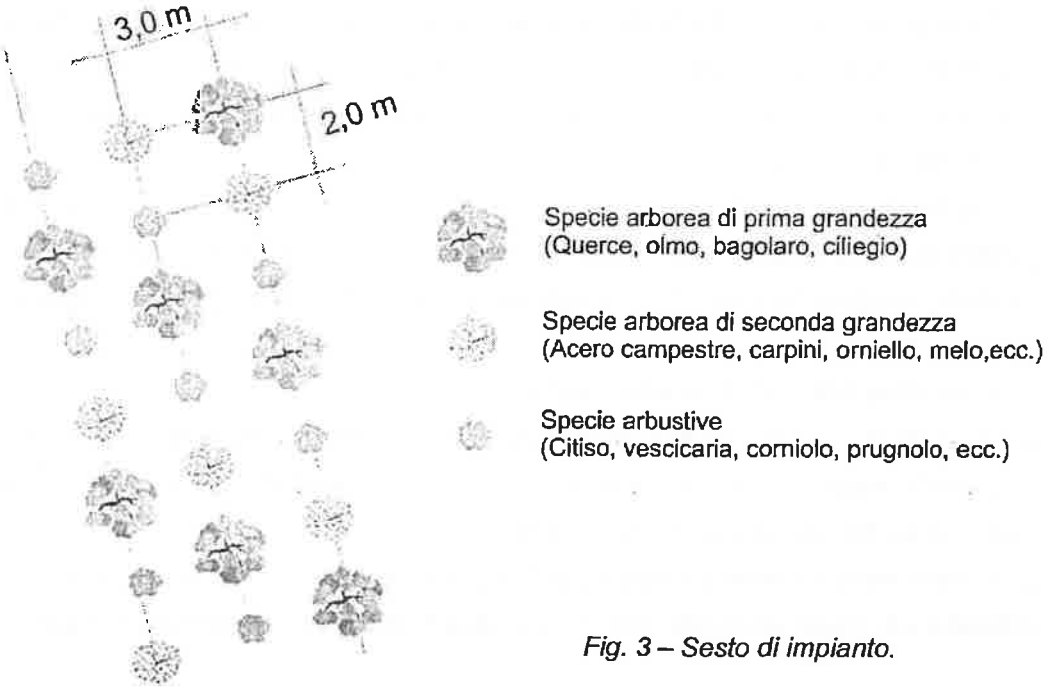


Fig. 3 – Sesto di impianto.

Verranno comunque adottate opportune tecniche per far si che l'impianto presenti un aspetto il più possibile naturaliforme e quindi irregolare (sfaldamento sulle file, andamento sinusoidale dei filari, ecc.).

2.8 – Preparazione del terreno e tecniche di messa a dimora utilizzate

Il primo intervento consiste nella rimozione della torre di un vecchio impianto antibrina, dismesso ormai da molti anni. Verrà valutata, in un secondo momento l'opportunità di ripristinare il sistema di irrigazione mediante canalette in cemento, per eventuali irrigazioni di soccorso oppure di togliere definitivamente la struttura, almeno nella parte di proprietà interessata al rimboschimento.

Considerato che si tratta di terreni di origine agricola, poveri di sostanza oraganica e spesso caratterizzati dalle presenza di una suola di lavorazione che potrebbe impedire o ostacolare l'approfondimento dell'apparato radicale e compromettere lo sviluppo e la stabilità delle piantine, preventivamente all'esecuzione dell'impianto dovrà essere eseguita la preparazione del terreno.

Questa deve prevedere innanzitutto la rottura della suola di lavorazione mediante ripuntatura profonda (ca. 80 cm) con ripunta tori posti a una distanza di 50 cm tra loro. Tale lavorazione rispetto all'aratura eviterebbe di portare in superficie pietrame oltre a mantenere una più elevata fertilità della parte superficiale del suolo.

Il periodo in cui eseguire tale operazione è la tarda estate o l'inizio dell'autunno e dovrà essere eseguita con terreno asciutto.

Si dovrà provvedere poi alla distribuzione di letame bovino maturo (200 q.li ettaro) al fine di aumentare il quantitativo di sostanze nutritive, incrementare il contenuto di sostanza organica, migliorare la struttura del suolo e favorire lo sviluppo della componente microbica.

A questo intervento segue un'aratura del terreno da 25-30 cm) che facilita l'interramento del letame e dei residui colturali. Tale intervento porta i migliori risultati se effettuato prima dell'inverno in maniera tale da sfruttare l'effetto sgretolamento delle zolle operato dal gelo.

Il terreno viene infine rifinito tramite fresatura.

Questo sequenza di interventi riguarderà indistintamente tutta la superficie interessata dalla realizzazione del bosco. Successivamente si procederà alla squadratura e picchettatura del terreno per tracciare i filari.

Le piante dovranno essere piantate nel periodo tra novembre e marzo, con interruzione obbligatoria in presenza di gelo, neve e su terreno troppo umido per pioggia o disgelo.

Dovranno essere aperte delle buche a fessura che dovranno avere dimensioni proporzionate a quelle del pane di terra che contiene le radici. La messa a dimora avverrà con l'impiego di bastone tra piantatore.

Dopo l'impianto si provvederà ad effettuare la pacciamatura inserendo alla base di ciascuna piantina un disco in fibra naturale biodegradabile.

Le piante arboree, date le loro dimensioni dovranno essere sostenute con l'utilizzo di un tutore per pianta. I tutori saranno delle canne lunghe circa 1,50 metri e dovranno fungere da sostegno anche per lo shelter a protezione delle piantine dagli animali selvatici. Il materiale costitutivo sarà rigorosamente di natura biodegradabile.

Terminato l'impianto si prevede la semina su tutta l'area di intervento di erba medica (*Medicago sativa*) che sottraendo spazio alle infestanti svolge una funzione di pacciamatura naturale.

2.9 – Documentazione fotografica

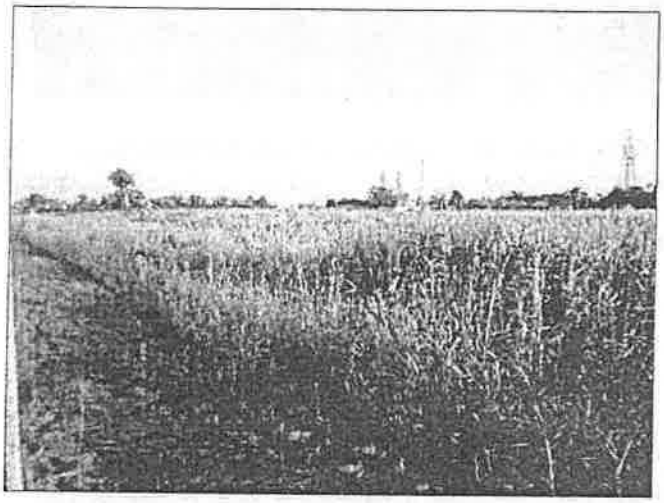


Foto 1 – Mappali 35 e 53 coltivati a sorgo. A sinistra si intravede la capezzagna parallela a via Boscomantico.

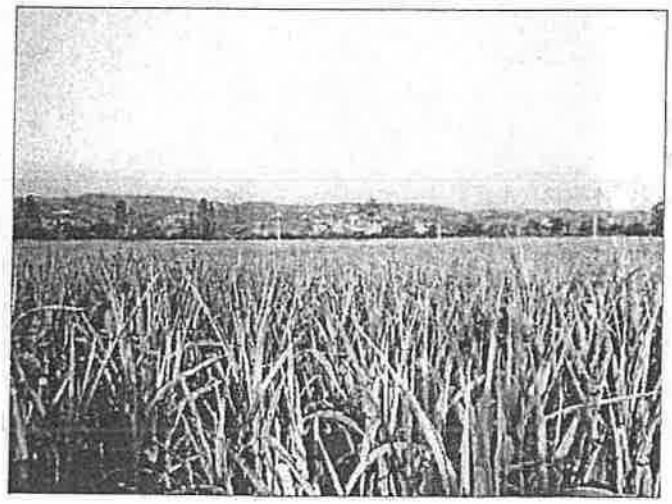


Foto 2 – Mappali 35 e 53 coltivati a sorgo.

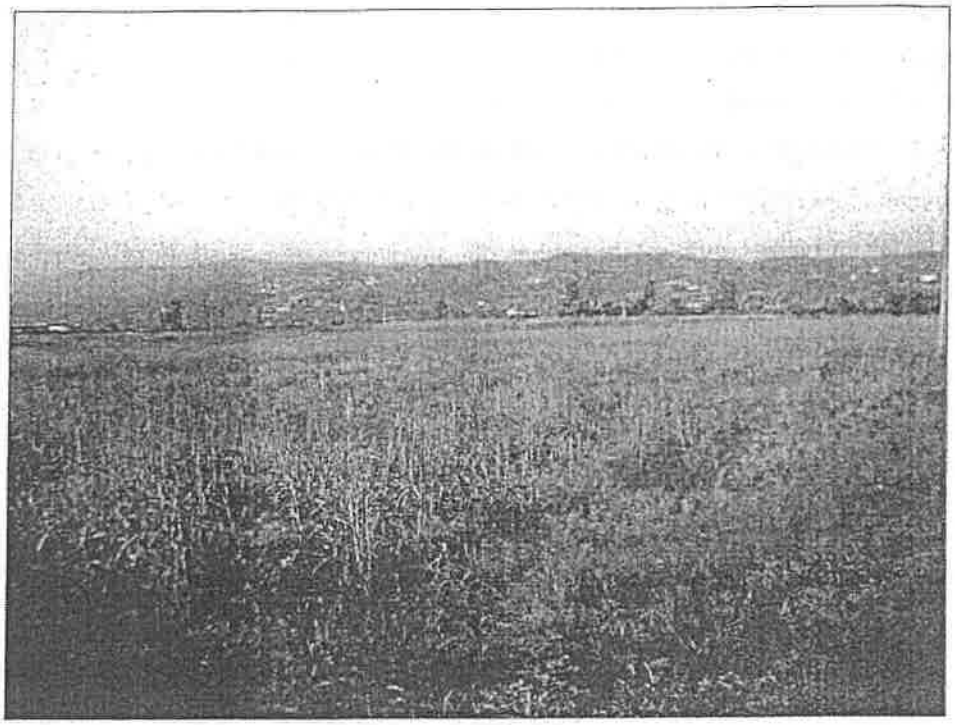


Foto 3 – Mappale 33, coltivato con un miscuglio di foraggiere con erba medica prevalente.

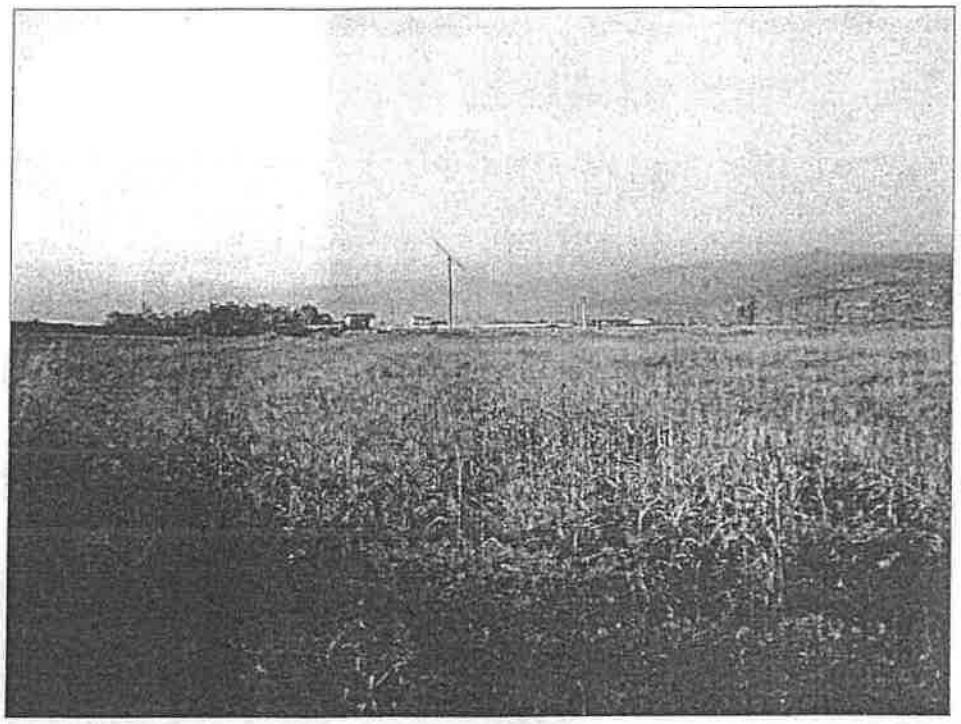


Foto 4 – Mappale 33. Sullo sfondo si intravvede una delle torri del vecchio impianto antibrina che sarà smantellato..

3. – Programma di gestione dell'impianto

Tutti i lavori di manutenzione alla fase di impianto vera e propria, sono indispensabili per assicurare al nuovo popolamento uno sviluppo sicuro nel tempo, secondo gli obiettivi di progetto.

La mancanza o, più semplicemente, l'inadeguatezza di tali interventi colturali può compromettere in modo definitivo la riuscita dell'imboschimento. Il presente progetto garantisce le cure colturali all'impianto per le 5 stagioni vegetative successive, ovvero assicura una manutenzione certa nella fase più critica dell'imboschimento.

3.1. – Le cure colturali e la loro esecuzione temporale

Il principale fattore avverso all'attecchimento delle giovani piantine è dato dalla concorrenza da parte delle specie erbacee. La presenza dei dischi pacciamanti inibisce lo sviluppo troppo vigoroso vicino alle piante messe a dimora e rende superflui continui diserbi manuali e zappettature attorno alle singole piantine. Sono invece necessari sfalci meccanici negli interfilari, mediante l'impiego di trinciasarmenti, da eseguirsi con una frequenza funzione dell'andamento meteorologico stagionale, comunque non meno di tre passaggi all'anno per i primi 3 anni. Per l'eliminazione della vegetazione erbacea rimasta tra le piante lungo il filare è possibile utilizzare un mini trancia sarmenti che operi a cavallo delle file.

Tutto il materiale trinciato è rilasciato sul posto al fine di arricchire la componente organica del terreno.

Nel primo e/o secondo anno dall'impianto, può rendersi utile il risarcimento delle piantine morte con altre aventi uguali caratteristiche. Le tecniche di impianto e la collocazione di quelle nuove devono rispettare i criteri previsti in sede progettuale.

Eventuali irrigazioni di soccorso dovranno essere effettuate mediante l'impiego di cisterna trainata da trattore lungo gli interfilari.

Considerato che la copertura delle chiome, dalla quarta stagione vegetativa, esercita una discreta azione ombreggiante, inibente la crescita delle specie erbacee, è probabilmente possibile limitare o, con ogni probabilità ridurre la trinciatura dell'erba negli interfilari, eventualmente procedendo su file alterne, rilasciando, anche dopo il passaggio del trinciasarmenti, un ambiente di erbe medio-alte ideale per l'entomofauna.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta ad eventuali attacchi parassitari, soprattutto da parte dell'*Hyphantria cunea* (Ifantria americana), lepidottero fitofago defoliatore. Di origine nord americana e di recente introduzione, è ancora oggi senza controllo da

parte dei normali meccanismi di autoregolazione naturale; in conseguenza di ciò, le pullulazioni di questo insetto e i relativi danni vanno tenuti sotto stretta osservazione con un'opera di monitoraggio continuo, che permetta di individuare le corrette strategie di intervento e i tempi di lotta.

Nel caso di attacchi estesi, si dovrà intervenire con preparati microbiologici o chimici; in particolare, ai primi stadi di vita delle larve, si possono impiegare formulati microbioligici a base di *Bacillus thuringiensis*, indicati anche in ambienti urbani perché innocui nei confronti dell'uomo e degli insetti utili.

3.2. – Trattamento del popolamento

Con l'affermarsi dell'impianto, si avrà la coesistenza di specie diverse mescolate tra loro. Proprio per questo l'impianto dovrà essere guidato a partire da quando le chiome degli alberi cominceranno a compenetrarsi.

Dal quinto – sesto anno si lascerà crescere la vegetazione spontanea, limitando al minimo gli interventi per non modificare l'equilibrio che si andrà delineando in seguito alle variazioni del microclima, determinate dalla crescita delle piante stesse. Tuttavia, con il trascorrere ancora di qualche anno si renderanno necessari le ripuliture e gli sfolli, per favorire lo sviluppo degli esemplari migliori garantendo, comunque, la varietà di composizione.

Dopo almeno una quindicina di anni dall'impianto si possono prevedere i primi diradamenti selettivi per favorire le specie più sviluppate, destinate a formare il piano dominante. Con questi, liberando spazio che consentirà alle chiome di espandersi maggiormente in larghezza si creeranno le condizioni perché il bosco possa esprimere una maggiore recettività a favore degli animali e della nidificazione degli uccelli.

A partire dal ventesimo anno, inizia la fase adulta del bosco; alcune piante saranno morte o deperite, mentre le migliori saranno già state selezionate attraverso i diradamenti. All'interno delle formazioni boschive, tenderanno a svilupparsi le specie arbustive ed arboree sciafile, mentre gli arbusti più eliofili si localizzeranno nelle radure e lungo i bordi.

Trattandosi di un bosco che dovrà assolvere a funzioni ambientali anziché produttive il tipo di trattamento prevedibile sarà per piede d'albero con interventi mirati che dovranno modellare il soprassuolo verso un popolamento a struttura disetanea.

4. – Quadro economico

4.1. – Computo metrico estimativo

Art. elen.	Descrizione	U. M.	Quantità
1	Aratura profonda (da 40 a 50 cm); l'intervento è alternativo alla rippatura (I.1.9)	ha	8,3338
2	Erpicatura incrociata o fresatura (I.1.11)	ha	8,3338
3	Squadro e picchettatura del terreno per la realizzazione di impianti in sistemi-agroforestali (I.1.22)	ha	8,3338
4	Apertura con attrezzo manuale di fessura per la messa a dimora di materiale di propagazione a radice nuda o con pane di terra (I.1.25)	cad	10.709
5	Preparazione e messa a dimora di piantine, anche in sistemi agro-forestali, con pane di terra mediante bastone trapiantatore. Il costo comprende la valutazione dell'idoneità all'utilizzo del materiale di propagazione, l'eventuale eliminazione delle parti danneggiate o eccessivamente sviluppate, il trasporto al sito di impianto, la chiusura della buca e l'assestamento del terreno (I.2.2)	cad	10.709
6	Piantine in contenitore alveolare (altezza sino a circa 60 cm) (H.3.3)	cad	10.709
7	Canne per sostegno piantine e/o per fissazione protezioni individuali, destinate alle piante principali, alla doppia pianta e alle piante paracadute. E' escluso il loro utilizzo per le specie arbustive - lunghezza circa 150 cm (H.2.2)	cad	8.000
8	Disco o quadro pacciamante biodegradabile in fibra naturale (H.1.7)	cad	10.709
9	Cilindro di materiale biodegradabile (tree shelter) per la protezione delle giovani piantine dagli animali selvatici; posa in opera - Altezza superiore al 55 cm (H.2.12)	cad	8.000

4.2. – Analisi dei prezzi

				PROGETTO		ISTRUTTORIA	
Art. elen.	Prezziario	Codice	Descrizione	U. M.	Prezzo unitario (€)	U. M.	Prezzo unitario (€)
1	Prezziario Regionale Veneto per le opere agronomico Forestali	I.1.9	Aratura profonda (da 40 a 50 cm); l'intervento è alternativo alla ripsatura	ha	255,63	ha	
2	Prezziario Regionale Veneto per le opere agronomico Forestali	I.1.11	Erpicatura incrociata o fresatura	ha	156,08	ha	
3	Prezziario Regionale Veneto per le opere agronomico Forestali	I.1.22	Squadro e picchettatura del terreno per la realizzazione di impianti in sistemi-agroforestali	ha	156,08	ha	
4	Prezziario Regionale Veneto per le opere agronomico Forestali	I.1.25	Apertura con attrezzo manuale di fessura per la messa a dimora di materiale di propagazione a radice nuda o con pane di terra	cad	0,36	cad	
5	Prezziario Regionale Veneto per le opere agronomico Forestali	I.2.2.	Preparazione e messa a dimora di piantine, anche in sistemi agro-forestali, con pane di terra mediante bastone trapiantatore. Il costo comprende la valutazione dell'idoneità all'utilizzo del materiale di propagazione, l'eventuale eliminazione delle parti danneggiate o eccessivamente sviluppate, il trasporto al sito di impianto, la chiusura della buca e l'assestamento del terreno	cad	2,39	cad	
6	Prezziario Regionale Veneto per le opere agronomico Forestali	H.3.3	Piantine in contenitore alveolare (altezza sino a circa 60 cm)	cad	2,28	cad	
7	Prezziario Regionale Veneto per le opere agronomico Forestali	H.2.2	Canne per sostegno piantine e/o per fissazione protezioni individuali, destinate alle piante principali, alla doppia pianta e alle piante paracadute. E' escluso il loro utilizzo per le specie arbustive - lunghezza circa 150 cm	cad	0,32	cad	
8	Prezziario Regionale Veneto per le opere agronomico Forestali	H.1.7	Disco o quadro pacciamante biodegradabile in fibra naturale	cad	2,51	cad	
9	Prezziario Regionale Veneto per le opere agronomico Forestali	H.2.12	Cilindro di materiale biodegradabile (tree shelter) per la protezione delle giovani piantine dagli animali selvatici; posa in opera - Altezza superiore ai 55 cm	cad	0,90	cad	

4.3. – Analisi dei costi

		PROGETTO				ISTRUTTORIA			
Art. elen.	Descrizione	U.M.	Prezzo unitario (€)	Quantità	Costo (€)	U.M.	Prezzo unitario (€)	Quantità	Costo (€)
1	Aratura profonda (da 40 a 50 cm); l'intervento è alternativo alla ripatura (I.1.9)	ha	255,63	8,3338	2.130,37				
2	Erpicatura incrociata o fresatura (I.1.11)	ha	156,08	8,3338	1.300,74				
3	Squadro e picchettatura del terreno per la realizzazione di impianti in sistemi-agroforestali (I.1.22)	ha	156,08	8,3338	1.300,74				
4	Apertura con attrezzo manuale di fossura per la messa a dimora di materiale di propagazione a radice nuda o con pane di terra (I.1.25)	cad	0,36	10.709	3.855,24				
5	Preparazione e messa a dimora di piantine, anche in sistemi agro-forestali, con pane di terra mediante bastone trapiantatore. Il costo comprende la valutazione dell'idoneità all'utilizzo del materiale di propagazione, l'eventuale eliminazione delle parti danneggiate o eccessivamente sviluppate, il trasporto al sito di impianto, la chiusura della buca e l'assestamento del terreno (I.2.2)	cad	2,39	10.709	25.594,51				
6	Piantine in contenitore alveolare (altezza sino a circa 60 cm) (H.3.3)	cad	2,28	10.709	24.416,52				
7	Canne per sostegno piantine e/o per fissazione protezioni individuali, destinate alle piante principali, alla doppia pianta e alle piante paracadute. E' escluso il loro utilizzo per le specie arbustive - lunghezza circa 150 cm (H.2.2)	cad	0,32	8.000	2.560,00				
8	Disco o quadro pacciamante biodegradabile in fibra naturale (H.1.7)	cad	2,51	10.709	26.879,59				
9	Cilindro di materiale biodegradabile (tree shelter) per la protezione delle giovani piantine dagli animali selvatici; posa in opera - Altezza superiore ai 55 cm (H.2.12)	cad	0,90	8.000	7.200,00				

4.4. – Quadro economico

PROGETTO		ISTRUTTORIA	
Totale interventi	**95.237,71**	**Totale interventi**	
Spese tecniche 5%	**4.761,89**	**Spese tecniche 5%**	
Importo di progetto	99.999,59	Importo di progetto	
Importo ad ettaro	11.999,28	Importo ad ettaro	
Contributo richiesto	99.999,59	Contributo richiesto	

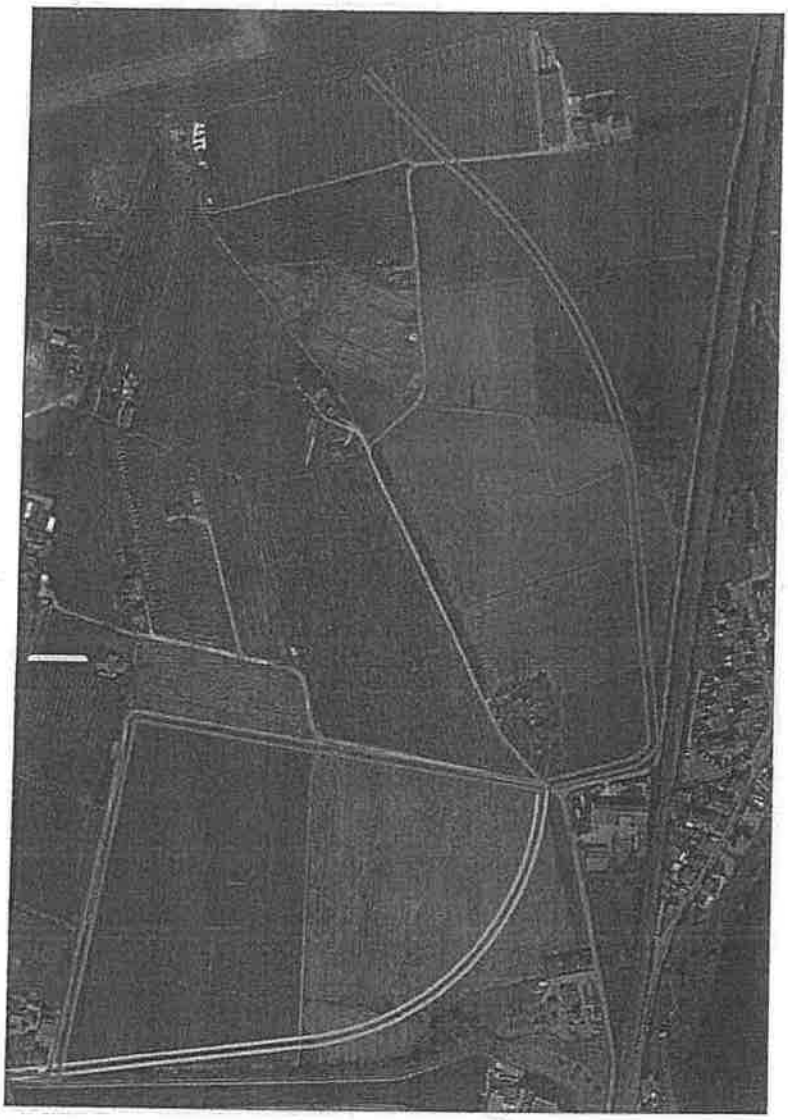
Il tecnico redattore
Dott. Giuliano Lazzarin

Giuliano Lazzarin

Studio tecnico ambientale Dott. Giuliano Lazzarin di Ciccarelli Luisa Ariana.
Via A. Pisano, 6 – 37131 VERONA – Tel. 3282128072 – 0458400033 – E-mail: giuliano.lazzarin@libero.it

ALLEGATO 6

In colore rosso la proposta degli scriventi come sedime della nuova strada, in colore blu la porzione di nuova strada che non subisce variazioni rispetto al progetto attuale, in azzurro chiaro la strada che si propone di non realizzare.



COMUNE DI VERONA | E
Protocollo N.0247039/2025 del 03/07/2025
Fascicolo 1.8 N.7/2025

OSSERVAZIONI

Come anticipato nel corso dell'incontro del 30 giugno u.s., siamo a portare alla Vostra cortese attenzione, con preghiera di inoltrare poi alla Direzione RFI, un'osservazione relativa al progetto di quadruplicamento della linea Fortezza-Verona nell'area di Via Monte Crocetta.

Analizzando la tavola 5 di 8 del piano particellare di esproprio, poniamo l'attenzione sull'abitato di Via Monte Crocetta, in particolare l'accesso ai civici oltre il 17 ed il civico 17/E.
Come si vede nella figura A, nel piano attuale è prevista una strada provvisoria (indicata 339) che taglia varie proprietà attualmente a campo e la particella 247. Questa particella, che nell'elaborato RFI risulta una baracca, è ad oggi una abitazione agibile e abitata, edificata con permesso di costruire n. 123598 P.G. del 24.04.2020 - fascicolo n. 06.03/002026/2019 (figura B), sulla cui superficie andrebbe quindi ad intervenire la via temporanea di accesso alle altre abitazioni.

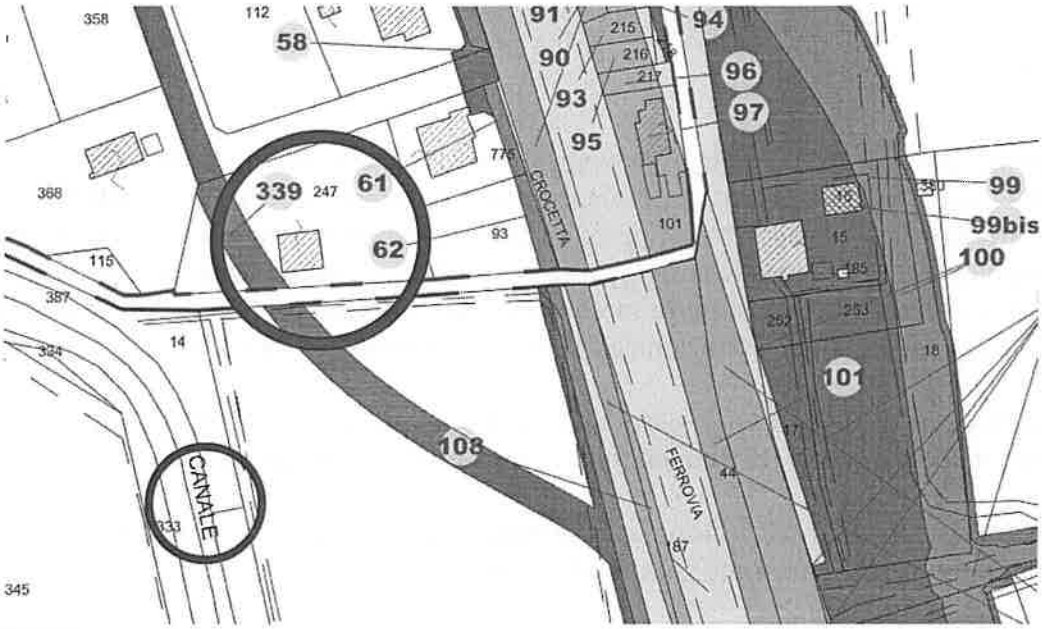


Figura A

Rispetto alla mappa catastale su cui è stato elaborato il progetto attuale RFI, inoltre, il canale è ad oggi oggetto di intervento per realizzare una via ciclabile, intervento che ha già portato all'interramento del canale stesso indicato in figura A per tutta la parte che circonda l'abitato di Via Monte Crocetta.

Siamo quindi a chiederVi di voler cortesemente segnalare a RFI questi avvenuti cambiamenti sul territorio per valutare la possibilità di individuare una soluzione alternativa alla viabilità temporanea prevista, di minor impatto sulle abitazioni e terreni coinvolti e che, tenendo conto appunto di tali cambiamenti, li sfrutti a vantaggio di una fattibilità di progetto più snella ed economicamente efficiente.

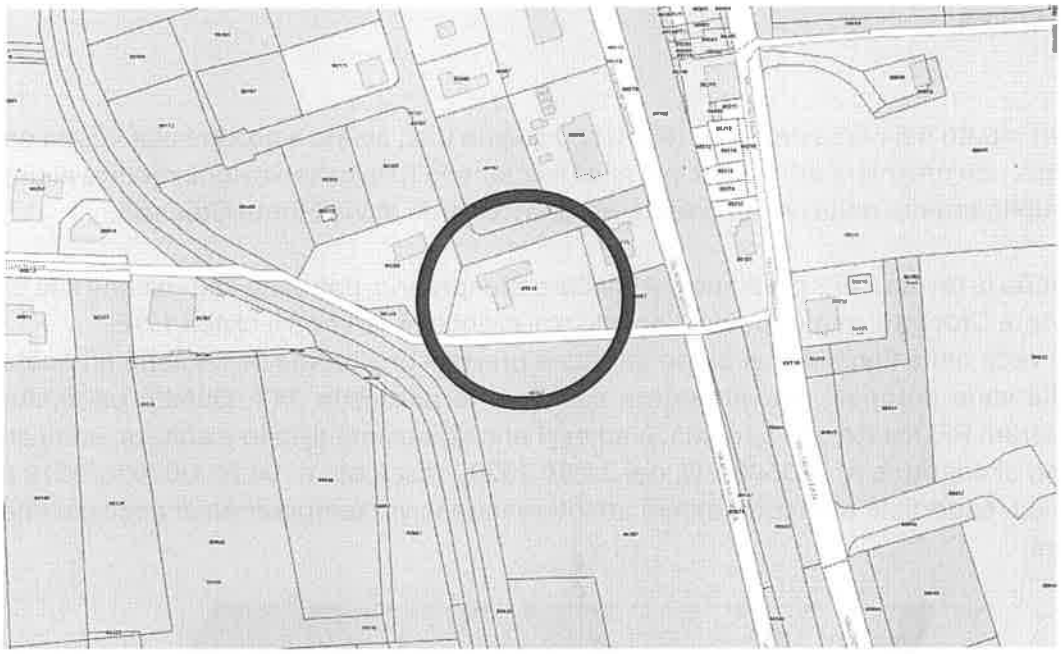


Figura B

In particolare, portiamo alla Vostra attenzione con una foto attuale, l'opportunità che il canale evidenziato nella figura A, già interrato e carrabile, potrebbe costituire una facilissima via di comodo alternativa per la viabilità temporanea verso l'area, di immediata attivazione e minimo impatto economico e negoziativo con gli interessati (questo sia utilizzando l'accesso da via Gardesana che mantenendo in parte la soluzione prospettata da RFI, evitando il taglio nel mappale 247), preservando l'abitazione esistente ed eventualmente anche i terreni.

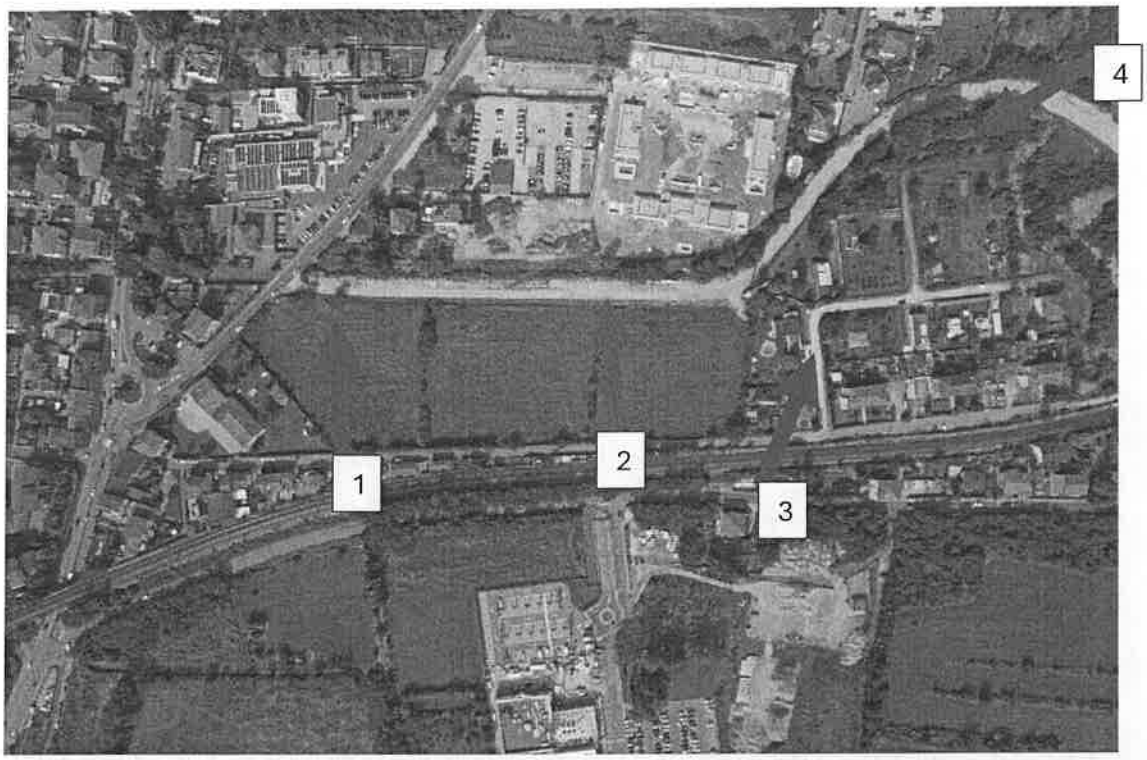
Nelle foto delle tavole allegate 1-2 si evidenzia in verde la Via Monte Crocetta, in blu il canale interrato ed in rosso l'ipotesi di viabilità temporanea prevista ad oggi da RFI.

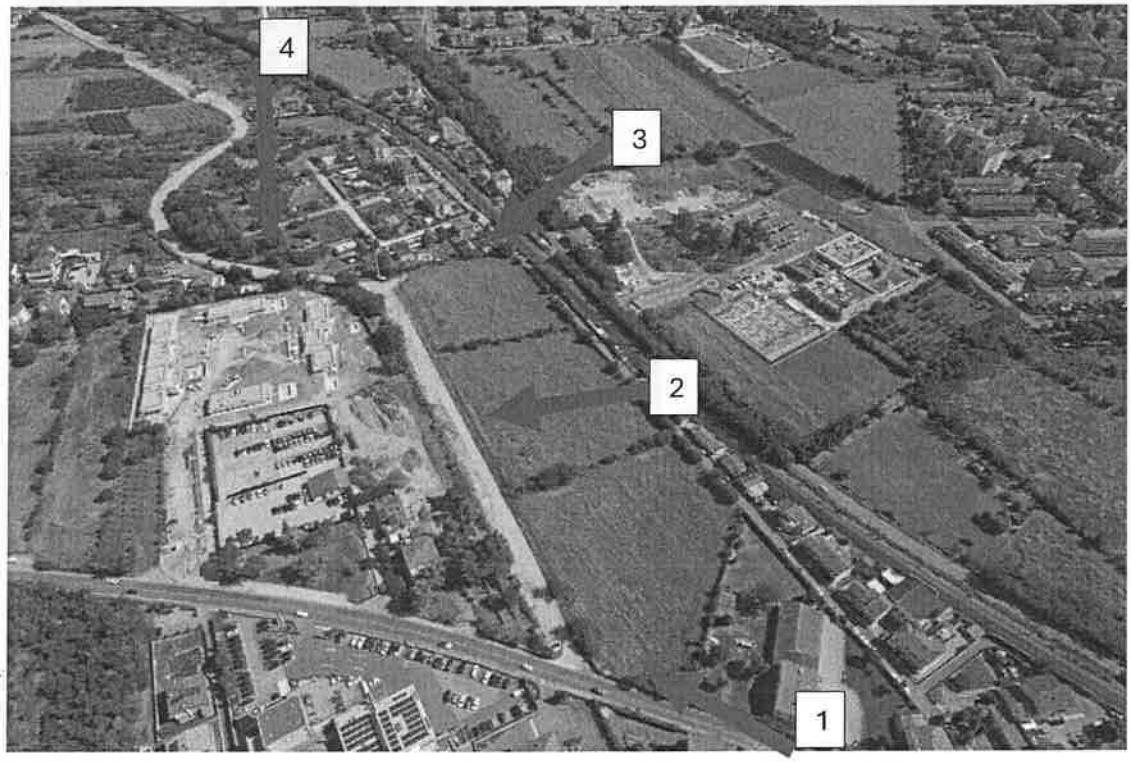
Certi della Vostra cortese attenzione e considerazione, ci rendiamo disponibili per ulteriori approfondimenti, anche sul posto, che vorrete fare.

Elena Ianeselli –
Stefano Corsi –

ALLEGATO 1

ALLEGATO 2





1. ACCESSO VIA GARDESANE
2. CANALE INTERRATO
3. ABITAZIONE MAPPALE 247
4. POSSIBILE RICONGIUNZIONE CON VIA MONTE CROCETTA

COMUNE DI VERONA | E
Protocollo N.0241644/2025 del 01/07/2025
Fascicolo 1.8 N.5/2025

Spett .le

Comune di Verona - Consiglio Comunale

Att.ne Ill.mo Sindaco Damiano Tommasi

Att,ne Giunta Comunale - Assessori di riferimento

Consiglio TERZA CIRCOSCRIZIONE - Vr

Att.ne PRESIDENTE Riccardo Olivieri

Att.ne dirigente DSSA Isabella Loncrini

Oggetto : richiesta protocollo RACCOLTA DI FIRME /PETIZIONE per

- **SALVARE PARCO dell' AMICIZIA DI VIA VIA LA FRATELLANZA DI SAN MASSIMO VR – dalla devastazione prevista dal progetto ITALFERR per la prossima opera prevista per la realizzazione del quadruplicamento della FERROVIA FORTEZZA - VR E La**
- **LA NON REALIZZAZIONE dell'uscita diretta sul parco della stazione detta fermata san Massimo**

Con la presente come gruppo cittadini di residenti di VERONA – SAN MASSIMO e limitrofi chiediamo il

regolare protocollo di n 835 firmatari petizione /raccolta firme .

Confidiamo che la volontà e la salute di tante famiglie – anziani – bambini e cittadini residenti a Verona venga presa seriamente in considerazione dall'Illustrissimo Sindaco – Assessori e consiglieri comunali e Presidente della terza circoscrizione e rispettivi consiglieri tutti .

Vi ringraziamo e salutiamo cordialmente .

Verona , 1/7/2025

Gruppo cittadini Parco Amicizia

Referente per il gruppo PAOLA BRUTTI

Allegati : n° 87 fogli firme
n° 1 RELAZIONE OSSERVAZIONI

Al Signor Sindaco di Verona, Damiano Tommasi, al Consiglio della Terza Circoscrizione del Comune di Verona, a Italferr

PETIZIONE per:

- **il SALVATAGGIO del PARCO dell'AMICIZIA di VIA LA FRATELLANZA di SAN MASSIMO (VERONA) dalla DEVASTAZIONE prevista dal PROGETTO ITALFERR per la prossima opera prevista per la realizzazione del quadruplicamento della Ferrovia Fortezza – Verona**
- **la NON REALIZZAZIONE dell'uscita diretta sul Parco della stazione detta Fermata San Massimo**

Nel documento progettuale ITALFERR *'commessa: IBOW / lotto 40 / fase R / ente 05 / tipo doc. RG / opera disciplina MD0000 / progr. 001 / rev. B'* è riportato chiaramente che, per la costruzione del quadruplicamento della ferrovia Fortezza – Verona, è prevista la completa chiusura del parco L'AMICIZIA per circa un decennio per essere adibito ad area di cantiere e di stoccaggio. La partenza del cantiere sembra possa avvenire entro 2-2,5 anni.

La Relazione di progetto di ITALFERR (scaricabile e consultabile dal sito www.dpingressoveronanord.it) fornisce tutta una serie di dati, dalla cui lettura si evincono i forti disagi cui la cittadinanza locale andrà incontro: per 7-10 anni il Parco, area cani compresa, non sarà accessibile, il perimetro sarà provvisto di paratie di 3-5 metri che però non riusciranno sempre a mantenere il rumore nei limiti di legge, aumento delle polveri sottili del 20%, traffico pesante dei mezzi d'opera del cantiere (14 ora), abbattimento degli alberi, con un evidente degrado dell'area residenziale circostante.

E' prevista inoltre la costruzione di una fermata ferroviaria con una uscita lato BORGO MILANO – VIA FAVA e una uscita lato SAN MASSIMO – CROCE BIANCA posta, come illustrato dall'architetto ~~Elio Marino~~ nella presentazione del progetto al Dibattito Pubblico del 24.06.2025 "Direttamente nel Parco"su Via del Fortino.

Chiediamo che questa soluzione non sia portata avanti perché, come tutte le altre stazioni cittadine (Porta Nuova e Porta Vescovo), diventerà un pericoloso presidio di microcriminalità, spaccio e degrado direttamente a contatto con i frequentatori del Parco (in particolare bambini, adolescenti , anziani) e impatterà in modo pesantissimo sulle condizioni di vita dei numerosi abitanti del fitto contesto urbanistico/residenziale circostante, pre-esistente e consolidato, che si sostanzia in case mono-bifamiliari e micro condomini.

Cronaca quotidiana e indagini ISTAT riportano già ampiamente il degrado presente nelle aree adiacenti le stazioni: sporcizia, dilagante microcriminalità, vagabondaggio, spaccio/rapine, assalti alle persone, difficoltà delle forze dell'ordine e delle amministrazioni a gestire la sicurezza di queste aree. Non ultimo, temiamo che questa soluzione porterà ad altre erosioni del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza per la richiesta di ulteriori parcheggi, evidentemente sottostimati sull'uscita della Stazione su Via Fava (19 + 2).

I cittadini sono inoltre assolutamente perplessi circa l'utilità di una fermata nel quartiere. Diversamente da quanto riportato nel progetto, non ci sentiamo una periferia da sanare o ricucire: la ferrovia è semplicemente una parte della nostra storia e raggiungere Porta Nuova e il Centro non è avvertito come un problema. Il territorio del quartiere è vasto, e con le sue diffuse fermate l'autobus rimane la prima scelta se non si usa l'auto. Avremmo bisogno casomai di una maggiore frequenza del bus, specialmente verso San Zeno/Ospedale B.go TN e di ripristinare il servizio che è stato malauguratamente tolto dopo le 20.30.

Noi sottoscritti cittadini:

- per le ragioni sopra sommariamente esposte
- per il fatto che le aree di cantiere e di stoccaggio dovrebbero essere poste il più lontano possibile dalle zone abitate
- per il fatto che l'opera ferroviaria può comunque essere costruita anche senza l'impiego di questo parco , l'unico a servizio di questo lato di San Massimo e di tutta Croce Bianca
- per il fatto che ad oggi, nel nostro territorio nessuna area di cantiere o stoccaggio 'ALTA VELOCITA" / ALTA CAPACITA"è stata ricavata in aree di verde pubblico
- per l'indispensabile funzione sociale e salutare che il parco presenta per tutta la cittadinanza
- per il fatto che il COMUNE di VERONA **si può opporre** all'utilizzo del parco per gli scopi ipotizzati da ITALFERR
- per il fatto che il COMUNE di VERONA dovrebbe avere come interesse primario la tutela (fisica/mentale/sociale/economica/della sicurezza) dei propri cittadini

chiediamo

-che il COMUNE di VERONA non conceda il parco dell'AMICIZIA di Via La Fratellanza per gli utilizzi ipotizzati da ITALFERR, garantendo invece il mantenimento delle sua funzionalità attuale di PARCO PUBBLICO a servizio esclusivo della cittadinanza

-che per la nuova stazione non sia realizzata alcuna accessibilità lato SAN MASSIMO / CROCE BIANCA

Nome	Cognome	Luogo e data di nascita	Carta identità	Firma

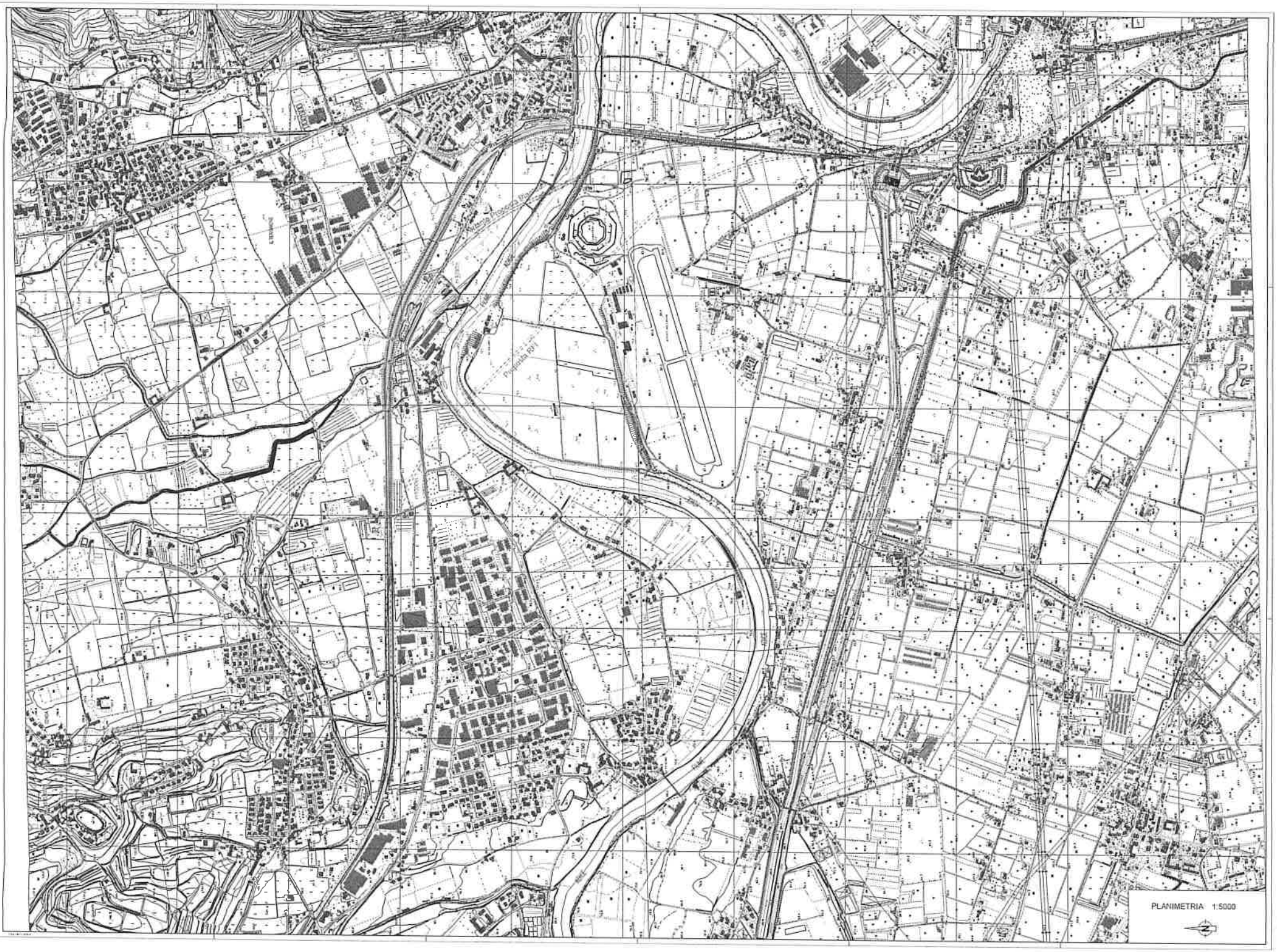
POSTA CERTIFICATA: Proposta di modifica per il Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona Lotto 4: ingresso a Verona da Nord

Mittente: j
Destinatari: decentramento@pec.comune.verona.it
Inviato il: 21/07/2025 10.10.28
Posizione: decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

Buongiorno,

Per conto del sig. Josef Mayr, Vicepresidente della società "Gugges Mantico" Vi mando una proposta di modifica del tracciato per il "Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona Lotto 4: ingresso a Verona da Nord"

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===
22084PT_RFI-tracciato.pdf ( )
22084PT_RFI_relazione.pdf ( )



263

Dr. Ing. Johann Röck
Dr. Ing. Hansjörg Weger
Dr. Arch. Raimund Hofer
Dr. Ing. Ivan Stuflesser
Dr. Ing. Sylvia Weger
Dr. Ing. Thomas Weger

plan team

Bolzano, il 30.09.2024

Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero

Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona

Lotto 4: ingresso a Verona da Nord

Obiettivi dell´intervento

Incremeno di capacità e velocità del corridoio e canalizzazione dei flussi che consentirà di dedicare la nuova linea "alta capacità" princimpalmente al traffico merci. L´adeguamnto della linea esistente sarà adibita prevalentemente al traffico passeggeri.

Intervento di progetto

Realizzazione del quadruplicamento della tratta Pescantina e Bivio S. Massimo della linea Fortezza – Verona. Il tratto di nuova linea rappresenta il quarto lotto funzionale della linea di Accesso Sud alla Galleria di base del Brennero.

L´intervento si sviluppa per ca. 9,50 km, con inizio del nuovo bivio S. Massimo e termina lato nord dell´abitato di Pescantina. In particolare l´intervento può essere suddiviso come segue:

4,50 km di tratto di affiancamento
2,50 km di tratto in variante
0,45 km di Galleria artificiale Parona
1,95 km di Galleria artificiale S. Massimo

Le criticità dell´intervento di progetto

Specialmente i 2,50 km di tracciato in variante tra Via Ca Brusà e Via Aeroporto A. Berardi spezza in due il maso storico Boscomatnico, il parco 800 e inerferrisce anche con l´areroporto Boscomatico. Per minimizzare l´impatto la studio Plan Team Srl ha elaborato una proposta di variante.

Proposta di Variante Plan Team Srl

La variante Plan Team Srl invece prevede un intervento con un andamento planimetrico differente, ma con gli stessi raggi di curvatura della soluzione RFI, una soluzione ugualmente efficiente al trasporto merci e passeggeri, ma molto meno invasivo per il maso storico di Boscomantico, il parco 800 e l´aeroporto Boscomatico.

Confronto tra proposta intervento RFI e Variante Plan Team Srl

Descrizione intervento RFI	Descrizione intervento Planteam Srl
Raggio curva ca. 1090m, prima del ponte sull´Adige "Nassar"	Raggio curva 1090m, prima del ponte sull´Adige
Lunghezza ponte Nassar ca. 150m, con tre campate, due d´approccio da 43 e	--

Plan Team GmbH/S.r.l. - Giottostraße 19/Via Giotto 19 - I-39100 Bozen/Bolzano - Tel. +39 0471 543 200 - Fax +39 0471 543 230 - info@planteam.it - www.planteam.it
Ges.-Kap./Cap. Soc. € 100.000,00 - Eintr. HK-BZ-Nr./n. iscr. CCIAA di BZ 17036 - Steuer- u. Mwst.-Nr./Cod. fisc. e P. IVA 02317060214

la campata centrale di scavalco dell´Adige da 63m	
--	Lunghezza ponte Parona ca. 289m, con cinque campate, due d´approccio da 50 e le tre campate centrali di scavalco dell´Adige da 63m
Galleria atrificale "Parona" di 450 m	Non serve
Raggio curva ca. 1130m, a Via Boscomantico	Raggio curva 1130m, a Via Boscomantico

Con distinti saluti
Dr. Ing. Johann Röck

2 22084PT_RFI_relazione.docx

COMUNE DI VERONA | E
Protocollo N.0278512/2025 del 28/07/2025
Fascicolo 1.8 N.7/2025

POSTA CERTIFICATA: OSSERVAZIONI/PROPOSTE DIBATTITO PUBBLICO INGRESSO A VERONA DA NORD

Mittente: [illegible]
Destinatari: decentramento@pec.comune.verona.it
Inviato il: 25/07/2025 14.05.20
Posizione: decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

ATT.NE Presidente di Circoscrizione Olivieri Riccardo

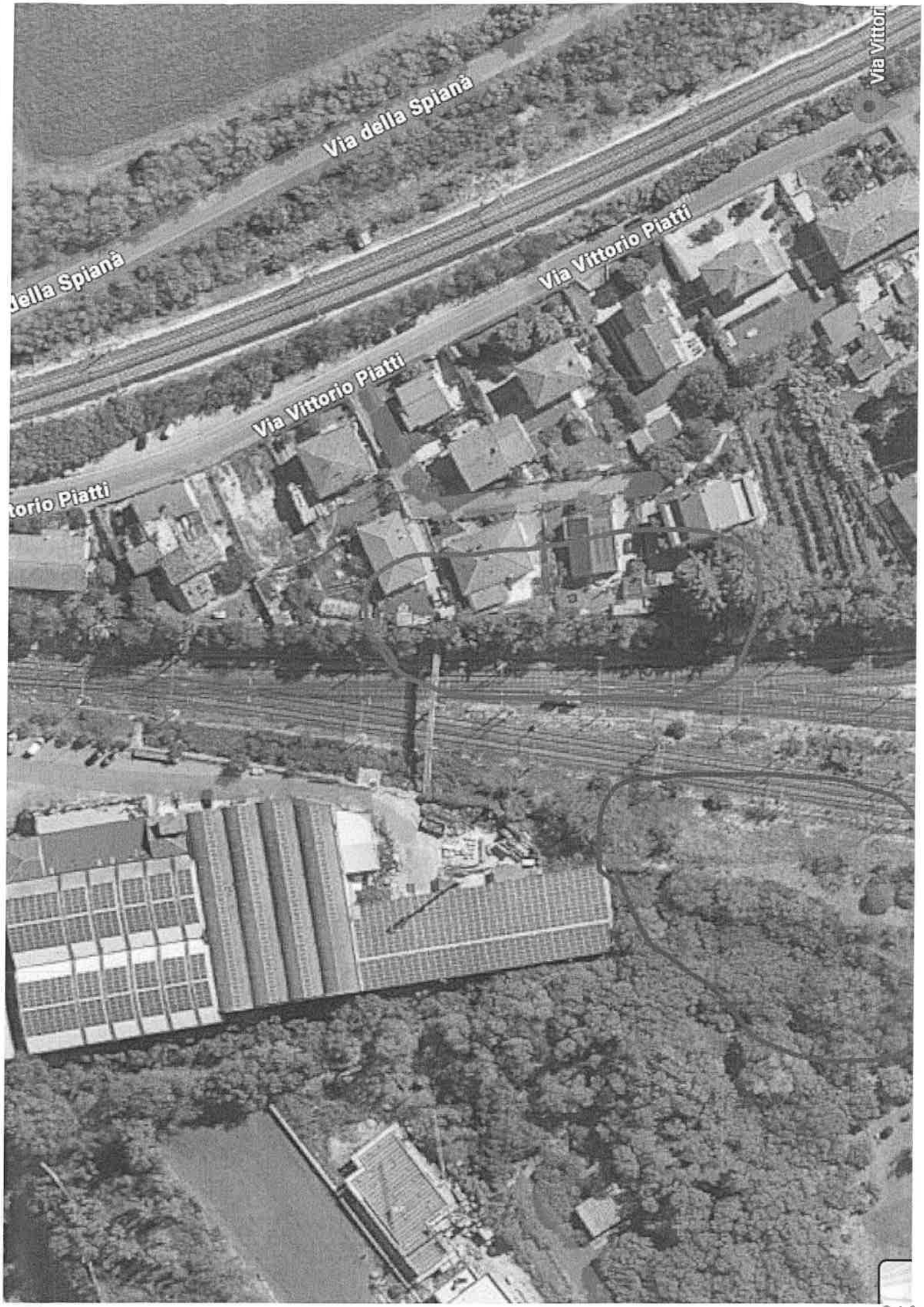
Buongiorno, sono Silvano Bresciani residente a S. Massimo (VR) in Via Vittorio Piatti 42A individuata con il numero 242 della pianta allegata, come Lei conosce zona interessata al passaggio della line ai Alta Velocità RFI.
Ho da poco appreso dalla relazione di progetto che la mia proprietà sarà interessata da un eventuale esproprio, vedi planimetria allegata circoscritta in verde, del quale al momento non ho avuto nessuna comunicazione. Premetto che ho acquistato la casa nel 2019 eseguito una profonda ristrutturazione con ampliamento interessando RFI per le distanze da rispettare installando le ultime tecnologie pompa di calore, impianto fotovoltaico con accumulo, cappotto portando la casa in classe energetica A4. L'esproprio in essere comporterebbe l'avvicinamento della proprietà di RFI non rispettando i limiti a me imposti.
Non capisco a quale fine potrebbe avere tale esproprio, in quanto a quello che si evince dalla progettazione, l'espansione dei binari a sud del bivio San Massimo avverrebbe ad ovest della linea ferroviaria esistente, non interessando la parte sud .
L'esproprio in essere comporterebbe inoltre la demolizione di due case adiacenti alla mia individuate con i numeri 240 e 241 a quale pro? (vedi allegato zona circoscritta con tratto rosso)
Probabilmente ci sono progetti o comunicazioni che devono ancora essere chiariti.
Commentando questo progetto con il vicinato è scaturita l'ipotesi che nell' area interessata dall'esproprio verrebbe costruita la centrale che conterrebbe le apparecchiature di comando dei vari scambi ferroviari.
Faccio presente che ad ovest della linea esistente si trova una zona completamente libera da impedimenti case e quant'altro (terreni incolti) con nessuna necessità di esproprio in quanto demaniale (vedi allegato zona circoscritta in tratto blu), sede ideale per la costruzione dell'eventuale centrale di comando.
La prego di prendere in considerazione la visione della situazione attuale, in quanto con vari accorgimenti e soluzioni alternative si può salvaguardare la tranquillità futura dei residenti e delle loro abitazioni dato che dovranno sicuramente affrontare disagi per lungo tempo.

Silvano Bresciani

266

Spedito tramite SpidMail, attiva anche tu la tua casella PEC gratuita:

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===
evidenzia2025-07-20 130812.png ( )
IB0W40R43BDAQ0300008C.pdf ( )


Via della Spianà
della Spianà
Via Vittorio Piatti
Via Vittorio Piatti
torio Piatti

FOGLIO 248

FOGLIO 260

FOGLIO 261

FOGLIO 290

FERROVIA

MILANO

Venezia

KEY-PLAN

LEGENDA

S.O. PERMESSUALESTICA, ESPROPRI E SUBAPPALTI

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA

ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA

Piano particellare di esproprio
Comune di Verona - tavola 5 di 8

SCALA 1:1.000

I B 0 X 4 0 R 4 3 P D A 0 0 3 0 0 0 0 8 C

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
B	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

240

COMUNE DI VERONA | E

Protocollo N.0284741/2025 del 31/07/2025
Fascicolo 1.8 N.5/2025

Zimbra cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

alla c/a Presidente Olivieri Riccardo : rilevazioni circa proposte esproprio via Piatti

---

Da : Riccardo Calza < mer, 23 lug 2025, 12:06

Oggetto : alla c/a Presidente Olivieri Riccardo : rilevazioni circa proposte esproprio via Piatti 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : info@dpingressoveronanord.it

Buongiorno Sig. Presidente,

La disturbo in quanto "interessato" ad un eventuale esproprio da parte delle FF.SS. rientrante nel progetto TAV Verona- Fortezza.

In allegato le specifiche della situazione.

La ringrazio per l'attenzione

Riccardo Calza

2_Mod_contributo_ingressoveronanord.docx.pdf
3 MB

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

CALZA RICCARDO

Recapito personale (telefono o mail)

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Verona

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Tac.c1.verona

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Buongiorno,

Calza Riccardo, abitante in via V. Piatti 42d ed "interessato" ad un "eventuale" (speriamo) esproprio causa cantiere TAV Verona-Fortezza.
L'esproprio che mi riguarda (assieme ad altri vicini) sarebbe una "striscia di terreno" adiacente la massicciata della ferrovia sul lato destro prima del "bivio S Massimo".

Sulla piantina la mia posizione è rilevata dai numeri 243 e 244

Ci chiediamo se non fosse possibile spostare "le attenzioni progettuali" sul terreno incolto (e di dimensioni maggiori) posto di fronte a noi sul lato sinistro della linea ferroviaria.
Sperando di poter avere riscontro a queste domande vi auguro

Buon lavoro

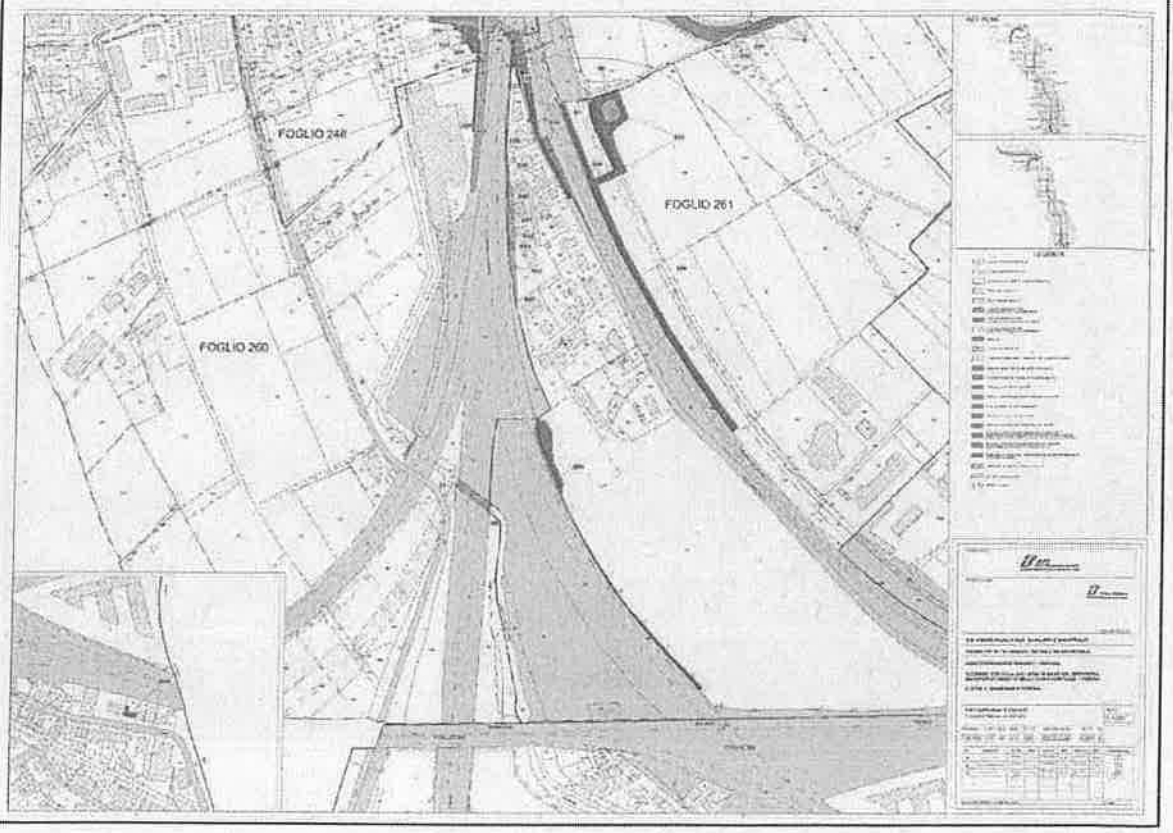
Calza Riccardo

Modulo indicativo per la raccolta di contributi da inviare a: info@dpingressoveronanord.it

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord

Cartine, immagini, schemi, ecc.

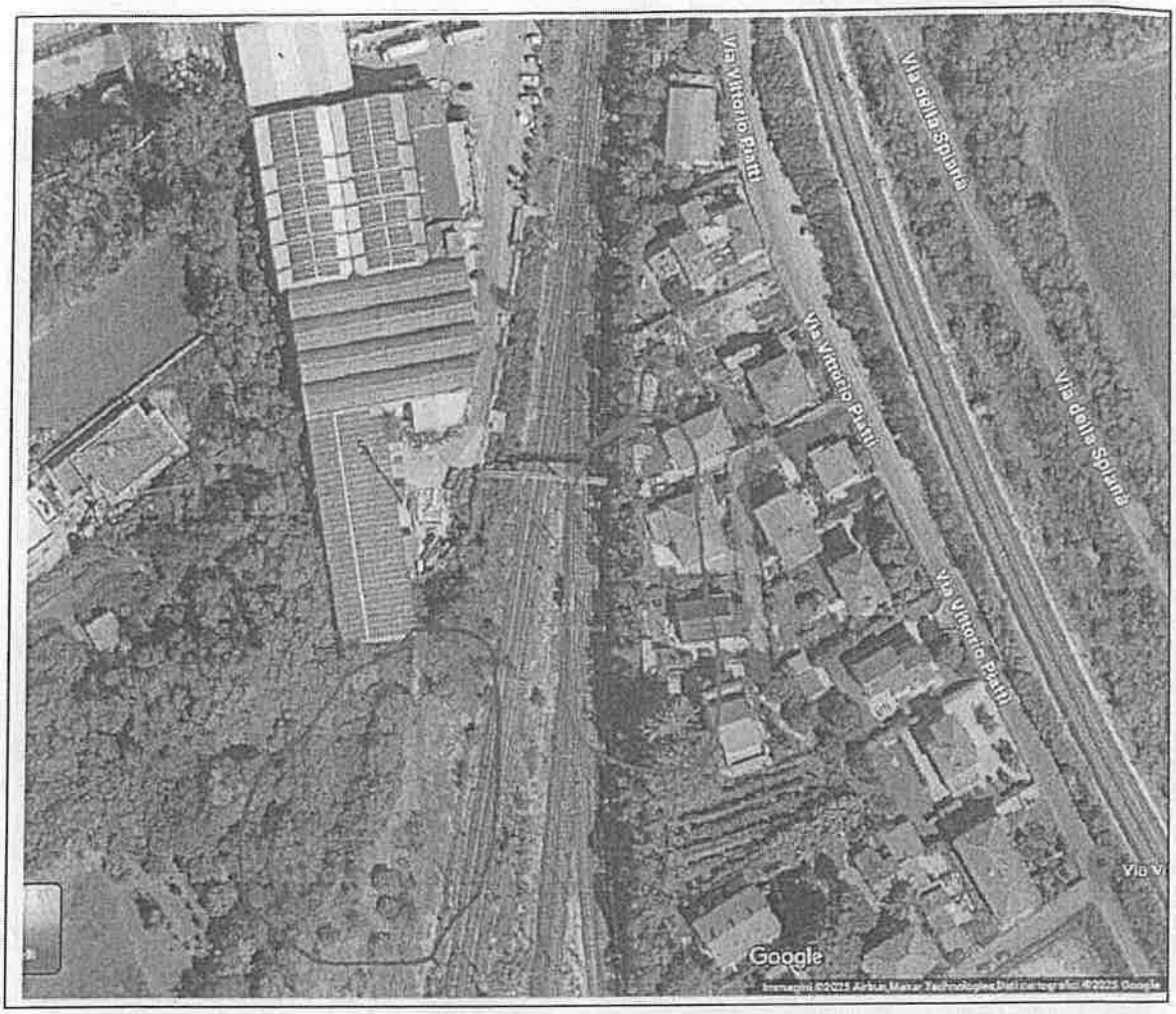
e



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Modulo indicativo per la raccolta di contributi da inviare a: info@dpingressoveronanord.it

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord



Data 23/07/2025

Modulo indicativo per la raccolta di contributi da inviare a: info@dpingressoveronanord.it

Spettle

Comune di Verona – Consiglio Comunale

Att.ne Ill.mo **Sindaco Damiano Tommasi**

Att.ne Giunta Comunale –Assessori di riferimento

Consiglio terza Circoscrizione -vr

Att.ne Presidente Riccardo Olivieri

Att.ne dirigente D.ssa Isabella Loncrini

Oggetto: Richiesta protocollo INTEGRAZIONE RACCOLTA FIRME /PETIZIONE PER

- **SALVARE IL PARCO DELL'AMICIZIA di via La Fratellanza di San Massimo Vr dalla devastazione prevista dal progetto ITALFERR per la prossima opera di realizzazione quadruplicamento della FERROVIA –VR e la**
- **NON REALIZZAZIONE dell'uscita diretta sul parco della stazione detta" fermata San Massimo "**

Con la presente – come gruppo cittadini residenti in VERONA – SAN MASSIMO e limitrofi – chiediamo il regolare protocollo di n. 230 firmatari petizione /raccolta firme in oggetto .

Le presenti firme andranno ad aggiungersi alle già protocollate n. 835 , depositate in questa circoscrizione terza in data 1 luglio 2025 Prot. 241644

Ringraziamo e salutiamo cordialmente.

Gruppo cittadini Parco Amicizia

Ref. Per il gruppo: Paola Brutti

All. n° 30 fogli FIRME

Al Signor Sindaco di Verona, Damiano Tommasi, al Consiglio della Terza Circoscrizione del Comune di Verona, a Italferr

PETIZIONE per:

- **il SALVATAGGIO del PARCO dell'AMICIZIA di VIA LA FRATELLANZA di SAN MASSIMO (VERONA) dalla DEVASTAZIONE prevista dal PROGETTO ITALFERR per la prossima opera prevista per la realizzazione del quadruplicamento della Ferrovia Fortezza – Verona**
- **la NON REALIZZAZIONE dell'uscita diretta sul Parco della stazione detta Fermata San Massimo**

Nel documento progettuale ITALFERR *'commessa: IB0W / lotto 40 / fase R / ente 05 / tipo doc. RG / opera disciplina MD0000 / progr. 001 / rev. B'* è riportato chiaramente che, per la costruzione del quadruplicamento della ferrovia Fortezza – Verona, è prevista la completa chiusura del parco L'AMICIZIA per circa un decennio per essere adibito ad area di cantiere e di stoccaggio. La partenza del cantiere sembra possa avvenire entro 2-2,5 anni.

La Relazione di progetto di ITALFERR (scaricabile e consultabile dal sito www.dipinpressoveronanord.it) fornisce tutta una serie di dati, dalla cui lettura si evincono i forti disagi cui la cittadinanza locale andrà incontro: per 7-10 anni il Parco, area cani compresa, non sarà accessibile, il perimetro sarà provvisto di paratie di 3-5 metri che però non riusciranno sempre a mantenere il rumore nei limiti di legge, aumento delle polveri sottili del 20%, traffico pesante dei mezzi d'opera del cantiere (14 ora), abbattimento degli alberi, con un evidente degrado dell'area residenziale circostante.

E' prevista inoltre la costruzione di una fermata ferroviaria con una uscita lato BORGO MILANO – VIA FAVA e una uscita lato SAN MASSIMO – CROCE BIANCA posta, come illustrato dall'architetto ~~Elio Marino~~ nella presentazione del progetto al Dibattito Pubblico del 24.06.2025 "Direttamente nel Parco"su Via del Fortino.

Chiediamo che questa soluzione non sia portata avanti perché, come tutte le altre stazioni cittadine (Porta Nuova e Porta Vescovo), diventerà un pericoloso presidio di microcriminalità, spaccio e degrado direttamente a contatto con i frequentatori del Parco (in particolare bambini, adolescenti , anziani) e impatterà in modo pesantissimo sulle condizioni di vita dei numerosi abitanti del fitto contesto urbanistico/residenziale circostante, pre-esistente e consolidato, che si sostanzia in case mono-bifamiliari e micro condomini.

Cronaca quotidiana e indagini ISTAT riportano già ampiamente il degrado presente nelle aree adiacenti le stazioni: sporcizia, dilagante microcriminalità, vagabondaggio, spaccio/rapine, assalti alle persone, difficoltà delle forze dell'ordine e delle amministrazioni a gestire la sicurezza di queste aree. Non ultimo, temiamo che questa soluzione porterà ad altre erosioni del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza per la richiesta di ulteriori parcheggi, evidentemente sottostimati sull'uscita della Stazione su Via Fava (19 + 2).

I cittadini sono inoltre assolutamente perplessi circa l'utilità di una fermata nel quartiere. Diversamente da quanto riportato nel progetto, non ci sentiamo una periferia da sanare o ricucire: la ferrovia è semplicemente una parte della nostra storia e raggiungere Porta Nuova e il Centro non è avvertito come un problema. Il territorio del quartiere è vasto, e con le sue diffuse fermate l'autobus rimane la prima scelta se non si usa l'auto. Avremmo bisogno casomai di una maggiore frequenza del bus, specialmente verso San Zeno/Ospedale B.go TN e di ripristinare il servizio che è stato malauguratamente tolto dopo le 20.30.

2

Noi sottoscritti cittadini:

- per le ragioni sopra sommariamente esposte
- per il fatto che le aree di cantiere e di stoccaggio dovrebbero essere poste il più lontano possibile dalle zone abitate
- per il fatto che l'opera ferroviaria può comunque essere costruita anche senza l'impiego di questo parco , l'unico a servizio di questo lato di San Massimo e di tutta Croce Bianca
- per il fatto che ad oggi, nel nostro territorio nessuna area di cantiere o stoccaggio 'ALTA VELOCITA'' / ALTA CAPACITA''è stata ricavata in aree di verde pubblico
- per l'indispensabile funzione sociale e salutare che il parco presenta per tutta la cittadinanza
- per il fatto che il COMUNE di VERONA si può opporre all'utilizzo del parco per gli scopi ipotizzati da ITALFERR
- per il fatto che il COMUNE di VERONA dovrebbe avere come interesse primario la tutela (fisica/mentale/sociale/economica/della sicurezza) dei propri cittadini

chiediamo

-che il COMUNE di VERONA non conceda il parco dell'AMICIZIA di Via La Fratellanza per gli utilizzi ipotizzati da ITALFERR, garantendo invece il mantenimento delle sua funzionalità attuale di PARCO PUBBLICO a servizio esclusivo della cittadinanza

-che per la nuova stazione non sia realizzata alcuna accessibilità lato SAN MASSIMO / CROCE BIANCA

Nome	Cognome	Luogo e data di nascita	Carta identità	Firma

Chiudi Rispondi Rispondi a tutti Inoltra Elimina Spam Azioni

Osservazioni al Progetto di fattibilità tecnico economica - Asse ferroviario Monac

Da: "

A: "circoscrizione3@comune.verona.it" <circoscrizione3@comune.verona.it> "protocollo informatico" <protocollo

Cc: !

20250804 OSSERV...CALIARI_f_.pdf.p7m (3,5 MB) Scarica | Valigetta | Rimuovi
20250804 OSSERV...INI_CALIARI_f_.pdf (3,5 MB) Scarica | Valigetta | Rimuovi

Scarica tutti gli allegati
Rimuovi tutti gli allegati

Spett.le Amministrazione,
in nome e per conto dei signori ROSSINI LUIGI e CALIARI SILVANA ANNA residenti in ; Verona,
trasmetto in allegato le loro osservazioni inerenti il progetto ferroviario di quadruplicamento della linea del tratto in ingresso su Verona Nord.
Distinti saluti

ing. Edoardo Scacchi

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
05 AGO 2025
N.
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
05 AGO 2025
N. 289845
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 1 8 7

INCARICO PROFESSIONALE

I sottoscritti Committenti:

- **ROSSINI LUIGI,**
(in qualità di comproprietario della porzione di fabbricato residenziale censita al Catasto Fabbricati al Foglio 201, mappale 15, subb. 1 – 3 – 4 – 5 – 6; mappale 16 e al Catasto Terreni al Foglio 201, particelle 185 – 252 - 253;

- **CALIARI SILVANA ANNA,**
(in qualità di comproprietaria della porzione di fabbricato residenziale censita al Catasto Fabbricati al Foglio 201, mappale 15, subb. 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – 6; mappale 16 e al Catasto Terreni al Foglio 201, particelle 185 – 252 - 253;

NOMINANO

il Professionista Ingegnere Civile Edile **SCACCHI EDOARDO,**

con STUDIO TECNICO in VIA DEGLI OLEANDRI N. 38, 60019 SENIGALLIA (AN); iscritto all'Albo degli Ingegneri di Ancona al n. 1567; P.IVA n. 01482520424; in qualità di consulente tecnico di fiducia per la loro tutela nella procedura espropriativa promossa da RFI Spa per il quadruplicamento della linea Fortezza – Verona - LOTTO 4: INGRESSO A VERONA NORD - CUP: J94F04000020001, la cui attività viene di seguito sommariamente elencata: - studio e pareri sullo svolgimento dell'iter procedurale; - verifiche documentali; - sopralluoghi ed accertamenti; - rilievi dimensionali anche con l'utilizzo di attrezzatura topografica e drone; - restituzioni grafiche; - redazione delle osservazioni; - assistenza nelle immissioni nel possesso e nelle verbalizzazioni degli stati di consistenza; - relazioni tecniche; - calcolazioni estimative sulle indennità da esproprio e sui risarcimenti danni; - trattative e negoziazione con l'Ente Espropriante per l'accordo bonario; - arbitro nella procedura dell'art.21 (terna tecnica) di cui al D.P.R. 327/2011.

Il rapporto economico delle prestazioni professionali sopra elencate viene regolato con documento a parte.

Verona, 01/08/2025

I Committenti:

ROSSINI LUIGI

Rossini Luigi

CALIARI SILVANA ANNA

Caliari Silvana Anna

Verona, 01/08/2025:

Il Professionista per accettazione: ING. EDOARDO SCACCHI

Dott. Ing. Edoardo SCACCHI
Ordine Ingegneri Provincia di Ancona n. 1567

PROCURA SPECIALE

PER SOTTOSCRIZIONE DIGITALE

E PRESENTAZIONE TELEMATICA DI DOCUMENTAZIONE

I sottoscritti:

- **ROSSINI LUIGI,** in qualità di comproprietario della porzione di fabbricato residenziale censita al Catasto Fabbricati al Foglio 201, mappale 15, subb. 1 – 3 – 4 – 5 – 6; mappale 16 e al Catasto Terreni al Foglio 201, particelle 185 – 252 - 253;

- **CALIARI SILVANA ANNA.** in qualità di comproprietaria della porzione di fabbricato residenziale censita al Catasto Fabbricati al Foglio 201, mappale 15, subb. 1 – 2 - 3 – 4 – 5 – 6; mappale 16 e al Catasto Terreni al Foglio 201, particelle 185 – 252 - 253;

con la presente conferiscono procura speciale ai sensi dell'art. 1392 CC. per:

- la sottoscrizione e trasmissione digitale di tutti i documenti inerenti le procedure espropriative relative alla procedura espropriativa promossa da RFI Spa per il quadruplicamento della linea Fortezza – Verona - LOTTO 4: INGRESSO A VERONA NORD - CUP: J94F04000020001, in nome e per conto dei sottoscritti, da presentare all'Ente Espropriante.

- la trasmissione telematica all'Ente Espropriante della documentazione e di tutti i documenti allegati ad essa, eleggendo domicilio speciale, per tutti gli atti e le comunicazioni inerenti il procedimento amministrativo suddetto, presso l'indirizzo di posta elettronica del soggetto che provvede alla trasmissione telematica.

al Professionista Ingegnere Civile Edile **SCACCHI EDOARDO,**

con STUDIO TECNICO in VIA DEGLI OLEANDRI N. 38, 60019 SENIGALLIA (AN); iscritto all'Albo degli Ingegneri di Ancona al n. 1567; P.IVA n. 01482520424;

iscritto all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Ancona al n° di iscrizione 1567.

A tal fine DICHIARANO di aver verificato i contenuti della documentazione e dei documenti ad essa allegati e di attestare - ai sensi e per gli effetti dell'art. 47 del D.P.R. 445/2000 e consapevoli delle responsabilità penali di cui all'art. 76 del medesimo D.P.R. 445/2000 e all'art. 19 comma 6 della L. 241/90 e s.m.i. per le ipotesi di falsità in atti e dichiarazioni mendaci - la veridicità della stessa e la corrispondenza degli allegati della suddetta documentazione presentata dal soggetto intermediario.

I sottoscritti con la presente dichiarano, inoltre di essere consapevoli che i propri dati saranno trattati, anche con strumenti elettronici, nel rispetto delle prescrizioni del D. Lgs. 196/2003, che il titolare del trattamento è l'Ente Espropriante destinatario della

documentazione trasmessa in via telematica e che il soggetto, a cui è conferita procura speciale, è incaricato del trattamento stesso.

Verona, 01/08/ 2025

I Dichiaranti:

ROSSINI LUIGI

CALIARI SILVANA ANNA

Il sottoscritto, ING. EDOARDO SCACCHI in qualità di procuratore, che sottoscrive con firma digitale la copia informatica del presente documento, consapevole delle responsabilità penali di cui all'art. 76 del medesimo D.P.R. 445/ 2000 e all'ad. 19 comma 6 della L. 241/90 e s.m.i. per le ipotesi di falsità in atti e dichiarazioni mendaci, dichiara:

- ai sensi dell'ad. 4 6, c. 1 lett. u) del D.P.R. 445/2000 di agire in qualità di procuratore speciale in rappresentanza dei soggetti che hanno apposto la propria firma autografa negli spazi di cui sopra, ovvero la propria firma digitale;

- in caso di procura speciale per la sottoscrizione digitale dei tutti i documenti inerenti la pratica, ai sensi dell'ad. 47 del D.P.R. 445/2000, che le copie informatiche di tutti i documenti contenuti nel fascicolo elettronico sono conformi agli originali consegnatigli dai soggetti interessati, munite di firma autografa degli stessi, che verranno custodite in originale presso lo studio/ufficio nei termini previsti dalle norme vigenti.

Il procuratore

ING. EDOARDO SCACCHI

Dott. Ing. Edoardo SCACCHI
Ordine Ingegneri Provincia di Ancona n. 1567

Il presente modello va compilato, sottoscritto con firma autografa dai soggetti rappresentati, acquisito tramite scansione in formato PDF/A, che va sottoscritto con firma digitale dal soggetto incaricato di procura speciale. Al presente conferimento deve inoltre essere allegata (in un file separato sottoscritto dal soggetto incaricato di procura speciale) copia informatica in formato PDF/A di un documento di identità valido di ciascuno dei soggetti che hanno apposto la firma autografa.

PROGETTO DI FATTI BILITA' TECNICO ECONOMICA

ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA

ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO

QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

COMMITTENTE: RFI - RETE FERROVIARIA ITALIANA

PROGETTAZIONE: ITALFERR – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CUP: J94F04000020001

OSSERVAZIONI

DA PARTE DEI PROPRIETARI RESIDENTI IN:

VIA LORENZO FAVA NN. 6 -8 (VERONA)

ROSSINI LUIGI,

CALIARI SILVANA ANNA,

NUMERI DI PROGETTO: **99 + 99 BIS + 100**

AREE CENSITE AL CATASTO TERRENI DI VERONA AL FOGLIO 201

MAPPALI: 15 – 16- 185 – 252 - 253

FABRICATI CENSITI AL CATASTO URBANO DI VERONA AL FOGLIO 201

MAPPALI: 15 – 16

VERONA, 03/08/2025

Esaminati il progetto, il piano particellare di esproprio (allegato n.1), ed i luoghi di interesse;

vista la particolare circostanza rappresentata dalle numerose aree limitrofe alla nostra, ancora prive di manufatti, che permette ancora possibile un ampio ventaglio di soluzioni destinate sia all'accantieramento e sia alle scelte progettuali;

con la presente noi sottoscritti Rossini Luigi e Callari Silvana Anna,

chiediamo

alla Committente RFI

di far apportare alla Progettista Italferr due modifiche progettuali: - l'una rivolta alla leggera modifica di una piccola parte di tracciato della strada comunale di progetto; - l'altra ad evitare l'occupazione temporanea e le demolizioni nella nostra area residenziale; che a parere degli scriventi, oltre ad eliminare il forte disagio provocato, risultano essere di modica entità, non inficiano la realizzazione dell'opera e producono un sensibile risparmio economico per lo Stato.

Più precisamente:

MODIFICA 1

Visto lo spazio esistente verso Est, si propone la leggera traslazione del corpo stradale in prossimità della particella n. 253, affinché essa non venga incisa dall'esproprio, idoneamente raccordato a nord e a sud con i restanti tratti stradali di progetto; come di fatto già eseguito sul posto dai lavori di urbanizzazione delle aree confinanti in corso di realizzazione (foto aerea – allegato n.2) e come meglio indicato con colore verde nelle tavole grafiche n.1 e n.2 (allegati n.3 e n.4).

MODIFICA 2

Vista numerosità e la vasta consistenza di aree pianeggianti libere da costruzioni, circostanti a quelle di proprietà degli scriventi, si propone fortemente la sostituzione di queste ultime censite al Catasto Terreni al foglio 201, mappali 15, 16, 185, 252 e 253 e di superficie complessiva modesta pari a circa 1600 mq, con altre poste nelle immediate vicinanze (allegato n.5).

Con ciò si esclude una occupazione temporanea estremamente costosa per la Pubblica Amministrazione e dannosa per i proprietari, in quanto i ripristini

devono prevedere la fedele ricostruzione - o il congruo risarcimento - non solo degli strati di terreno, soggetti successivamente a probabile bonifica, ma anche dei fabbricati, dei manufatti, dei sottoservizi, del verde e delle essenze arboree di alto fusto centenarie, ivi presenti, di cui tutto è stato previsto in demolizione; nonché il risarcimento del lungo periodo di "residenza obbligata" in altra sede dei sottoscritti, senza considerare l'enorme disagio non solo morale, ma anche economico dovuto ai traslochi del mobilio e delle suppellettili.

Vista l'ampia disponibilità di aree libere da manufatti, in questo caso è palese pensare ad una occupazione temporanea alternativa, assai meno costosa e dannosa, posta in un'altra porzione di terreno vicina; tra l'altro, anche planeggiante, cosa che il lotto in questione non lo è!

Infatti, a guardare bene, esso è posto su un pendio con un discreto dislivello e per essere cantierabile deve essere reso planeggiante con un ulteriore aggravio di costi per i movimenti terra da apportare sia nelle fasi iniziali e sia in quelle finali dell'opera.

* * *

Solo nella denegata ipotesi che le suddette osservazioni vengano disattese, ci riserviamo di poter essere ampiamente tutelati e difesi nei nostri diritti ed interessi secondo Legge e pretendiamo che quanto sopra scritto non possa essere utilizzato in qualsiasi modo a nostro danno.

Nella certezza che le suddette richieste, riepilogate graficamente nell'allegato n.6, vengano attentamente valutate e diano impulso alla revisione progettuale richiesta, distintamente salutiamo.

Verona, 03/08/2025

ROSSINI LUIGI

Rossini Luigi

CALIARI SILVANA ANNA

Caliari Silvana Anna

ALLEGATI:

ALL.1) PARTICELLARE IB0W40R43BDAQ0300005C;

ALL.2) FOTO AEREA DELL'AREA DI INTERESSE;

ALL.3) TAV.1 – PROPOSTA DI RICUCITURA STRADALE;

ALL.4) TAV.2 – PROPOSTA DI RICUCITURA STRADALE;

ALL.5) TAV.3 – PROPOSTA DI NON OCCUPAZIONE DELL'AREA DI RESIDENZA;

ALL.6) TAV.4 – PROPOSTA COMPLETA;

ALL.7) DOCUMENTO IDENTITA' ROSSINI LUIGI;

ALL.8) DOCUMENTO IDENTITA' CALIARI SILVANA ANNA.

Verona, 03/08/2025

ROSSINI LUIGI

Rossini Luigi

CALIARI SILVANA ANNA

Caliari Silvana Anna

ALLEGATO 1

FOGLIO 200

FOGLIO 201

FOGLIO 202

FOGLIO 186

KEY-PLAN

LEGENDA

RFI

ITALFERR

S.O. PERMESSUALISTICA, ESPROPRI E SUBAPPALTI

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA

ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA

Piano particellare di esproprio
Comune di Verona - tavola 5 di 8

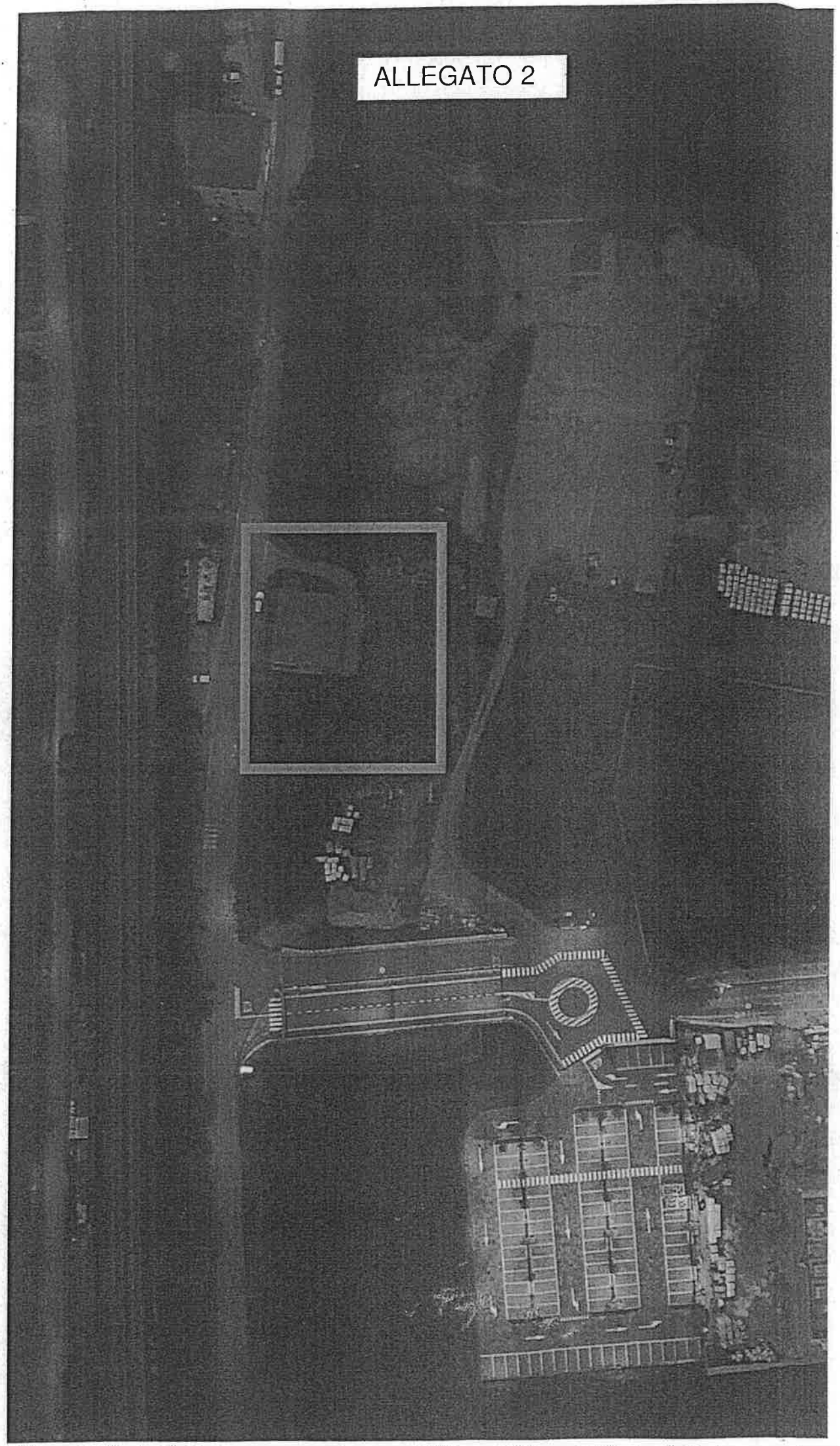
SCALA 1:1.000

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IB0W	40	R	4E	BD	A0D300	005	C

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione a seguito di istruttoria	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
B	Emissione a seguito di istruttoria	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Emissione a seguito di istruttoria	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

292

ALLEGATO 2



ALLEGATO 3

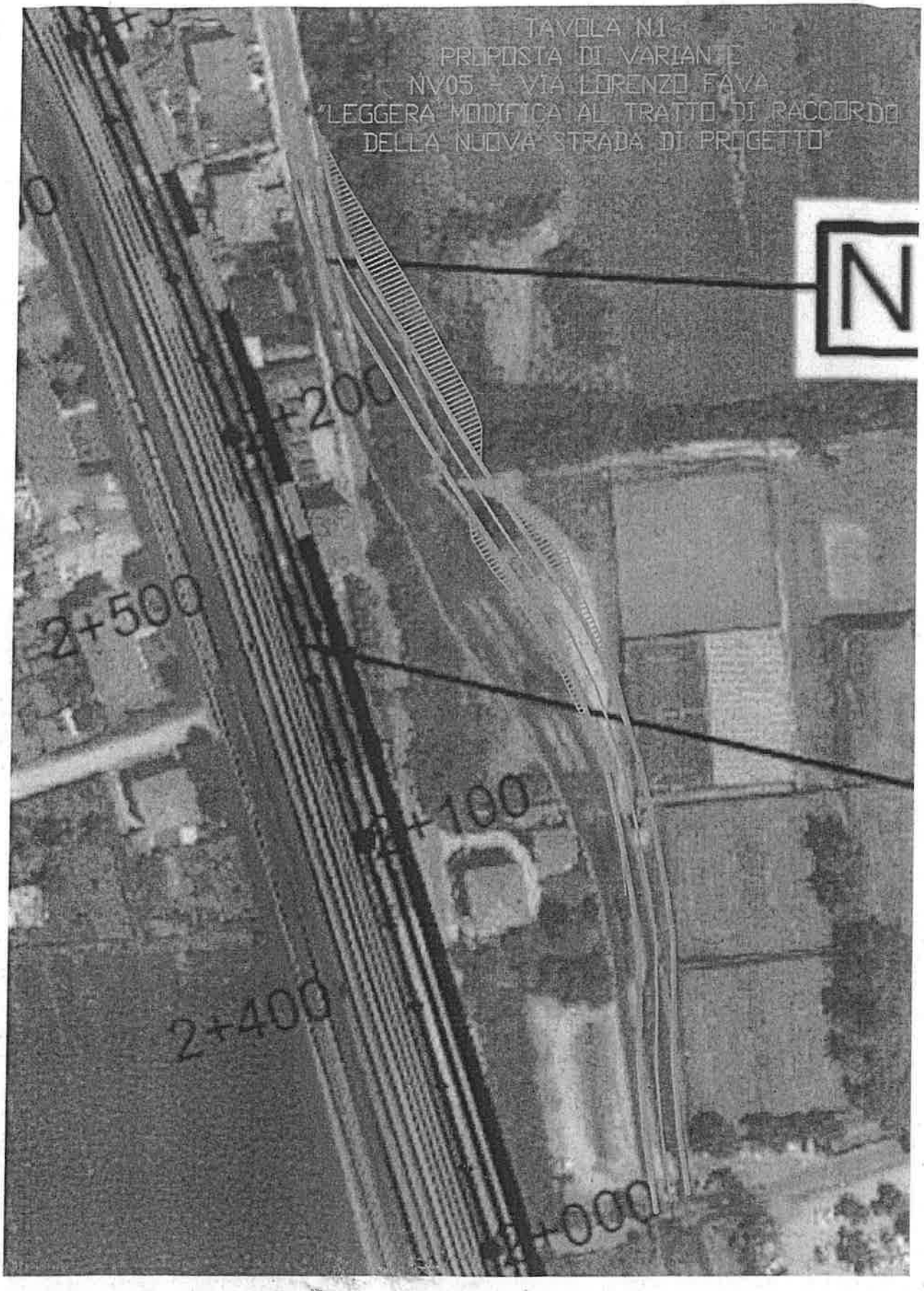


TAVOLA N.1
PROPOSTA DI VARIANTE
NV05 - VIA LORENZO FAVA
"LEGGERA MODIFICA AL TRATTO DI RACCORDO
DELLA NUOVA STRADA DI PROGETTO"
N
+200
2+500
+100
2+400
+000

ALLEGATO 4

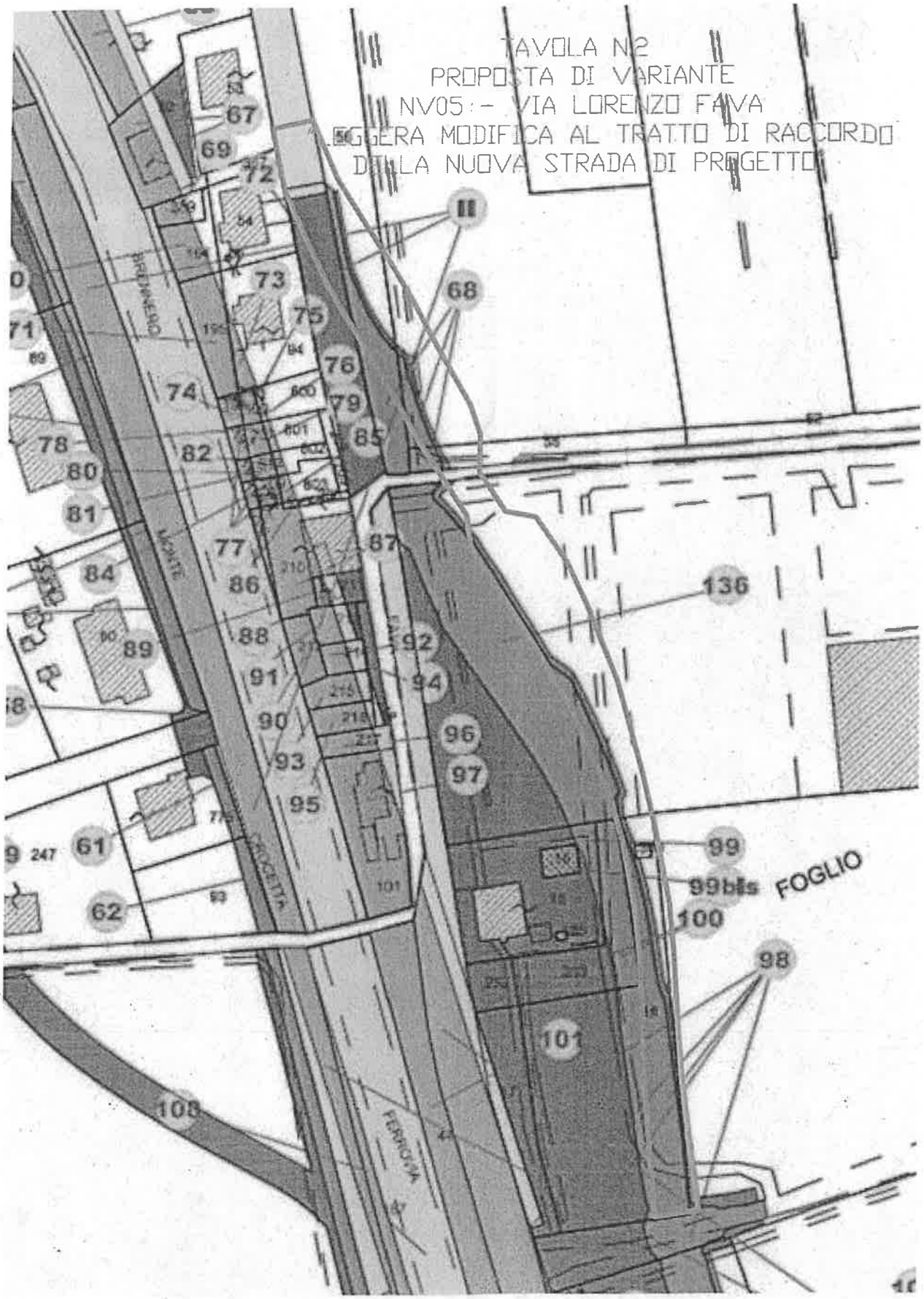


TAVOLA N.2
PROPOSTA DI VARIANTE
NV05 - VIA LORENZO FAVA
LEGGERA MODIFICA AL TRATTO DI RACCORDO
DELLA NUOVA STRADA DI PROGETTO
FOGLIO
FERROVIA

ALLEGATO 5

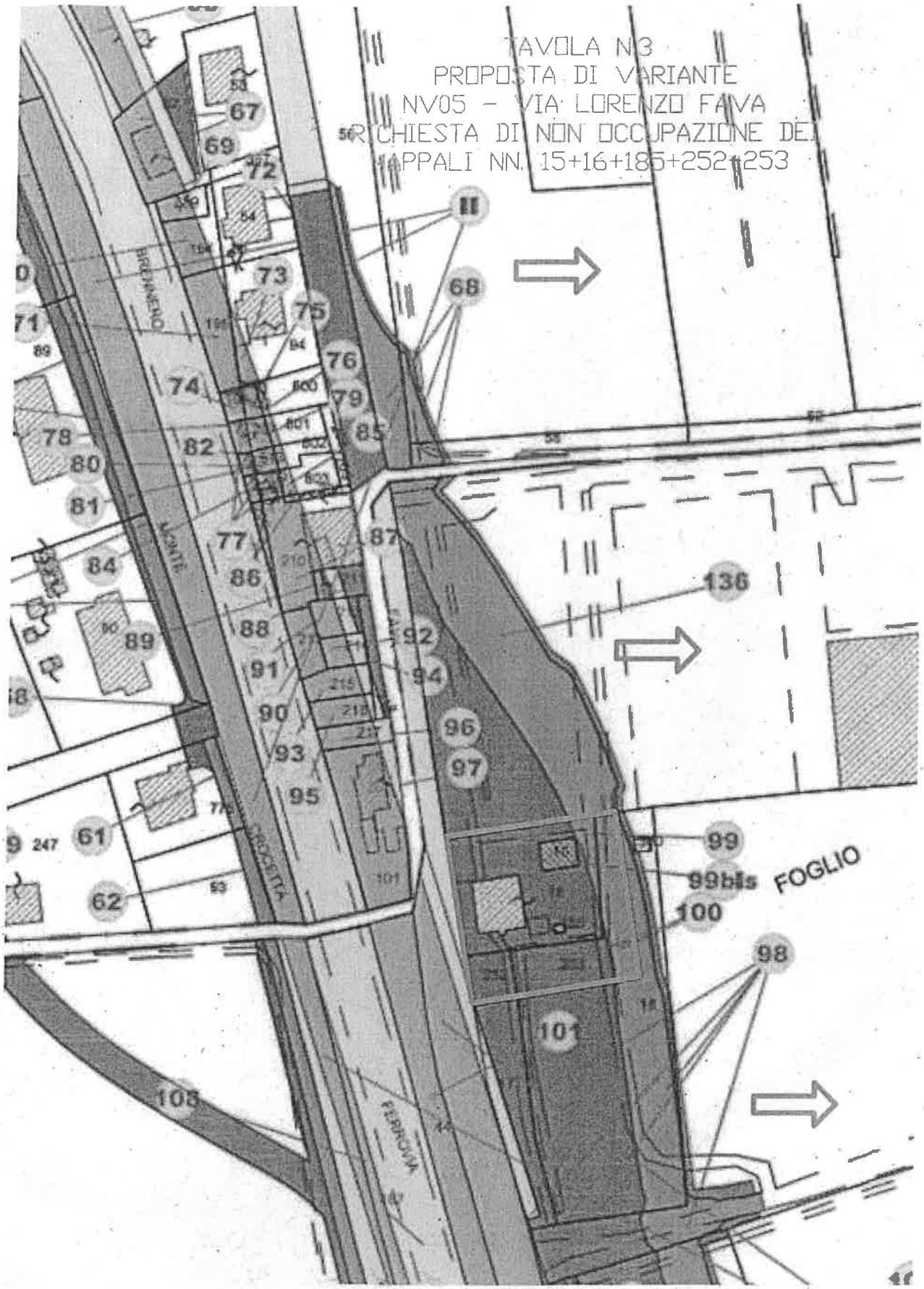


TAVOLA N.3
PROPOSTA DI VARIANTE
NV05 - VIA LORENZO FAVA
RICHIESTA DI NON OCCUPAZIONE DEI
MAPPALI NN. 15+16+185+252+253
FOGLIO

ALLEGATO 6

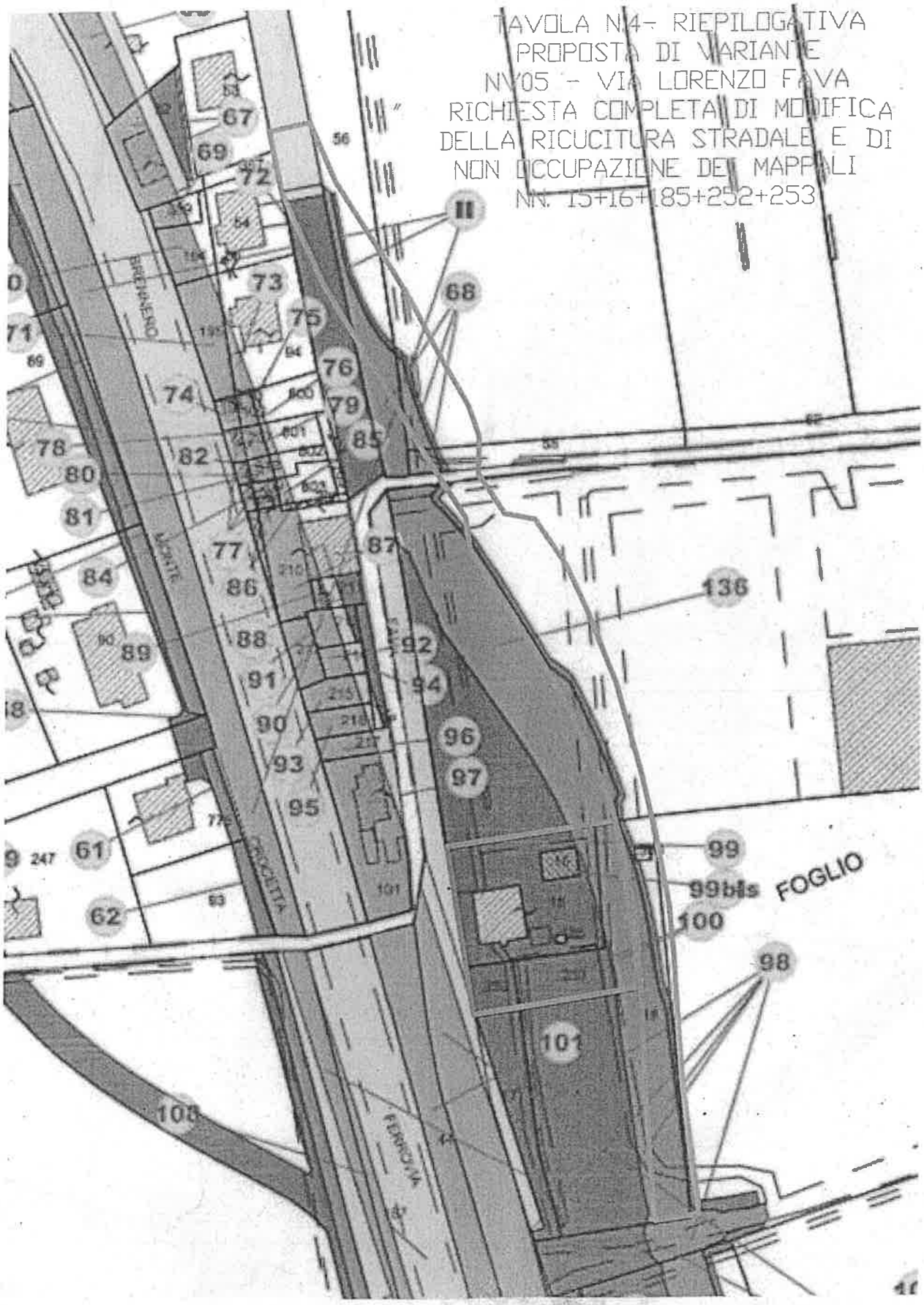


TAVOLA N.4- RIEPILOGATIVA
PROPOSTA DI VARIANTE
NV05 - VIA LORENZO FAVA
RICHIESTA COMPLETA DI MODIFICA
DELLA RICUCITURA STRADALE E DI
NON OCCUPAZIONE DEI MAPPALI
NN. 15+16+185+252+253
FOGLIO
67
69
72
73
75
76
79
74
78
80
81
82
85
77
86
87
84
88
89
91
92
94
90
96
93
97
95
61
62
99
99bis
100
98
101
108
136
BRESCIANESE
MORETTA
CRICCITTA
FERROVIA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA

ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO

QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

COMMITTENTE: RFI - RETE FERROVIARIA ITALIANA

PROGETTAZIONE: ITALFERR – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CUP: J94F04000020001

OSSERVAZIONI

DA PARTE DEI PROPRIETARI DELL'EDIFICIO SITO IN:

VIA DEL FORTINO N. 34 (VERONA)

MION VALTER,

MION ALESSANDRA,

NUMERI DI PROGETTO: **166 + 338**

AREE CENSITE AL CATASTO TERRENI DI VERONA AL FOGLIO 241

MAPPALI: 255, 758

FABRICATI CENSITI AL CATASTO URBANO DI VERONA AL FOGLIO 241

MAPPALI: 255

VERONA, 04/08/2025

Premesso che le aree di sedime del fabbricato e della corte esterna di proprietà - di superficie catastale complessiva pari a 900 mq - colpite dalla procedura espropriativa in esame sono composte da due mappali: - l'uno censito al Catasto Fabbricati del Comune di Verona al Foglio 241, con mappale n. 255 di superficie catastale pari a 856 mq; - l'altro censito al Catasto Terreni come Ente Urbano, con mappale n. 758 di superficie catastale pari a 44 mq (Allegato n.1).

Esaminati i documenti progettuali, in particolare il piano particellare di esproprio individuato dalla sigla "IB0W40R43BDAQ0300006C" di cui si riporta un estratto di esso nell'allegato n.1, ed i luoghi di interesse;

vista la particolare circostanza che quasi la totalità dell'area, in cui è compreso il fabbricato residenziale, viene espropriata a favore di RFI e a favore del Comune di Verona e la restante minima parte, stimata di superficie pari a circa 130 mq, evidenziata nella tavola grafica con il colore verde, viene prevista in occupazione temporanea (allegato n.2);

valutato che il piccolo reliquato di circa 130 mq, evidenziato nella tavola grafica con il colore verde, non essendo più utilizzabile ai fini residenziali sia per la piccola dimensione e sia per la sua posizione coronata da scarpate stradali, subisce un notevole deprezzamento (allegato n.3).

Con la presente missiva, i sottoscritti MION VALTER e MION ALESSANDRA in qualità di comproprietari del bene residenziale colpito dalla procedura espropriativa, valutato tutto quanto sopra espresso,

chiedono fin da subito

alla Committente RFI

di far inserire alla Progettista Italferr l'estensione del vincolo espropriativo sull'intera area di proprietà.

* * *

Nella certezza che la suddetta comprensibile richiesta, ben evidenziata dalle tavole grafiche allegate, venga serenamente accolta dando impulso alla revisione progettuale richiesta, distintamente saluta.

Verona, 04/08/2025

MION VALTER

MION ALESSANDRA

ALLEGATI:

ALL.1) TAV.1_ESTRATTO_PARTICELLARE_IB0W40R43BDAQ0300006C+LOTTO;

ALL.2) TAV.2 EVIDENZIAZIONE DEL RELIQUATO;

ALL.3) TAV.3 VISIONE PROGETTUALE DELLA SITUAZIONE FINALE;

ALL.4) DOCUMENTO DI IDENTITA' MION VALTER E MION ALESSANDRA.

Verona, 04/08/2025

MION VALTER

MION ALESSANDRA

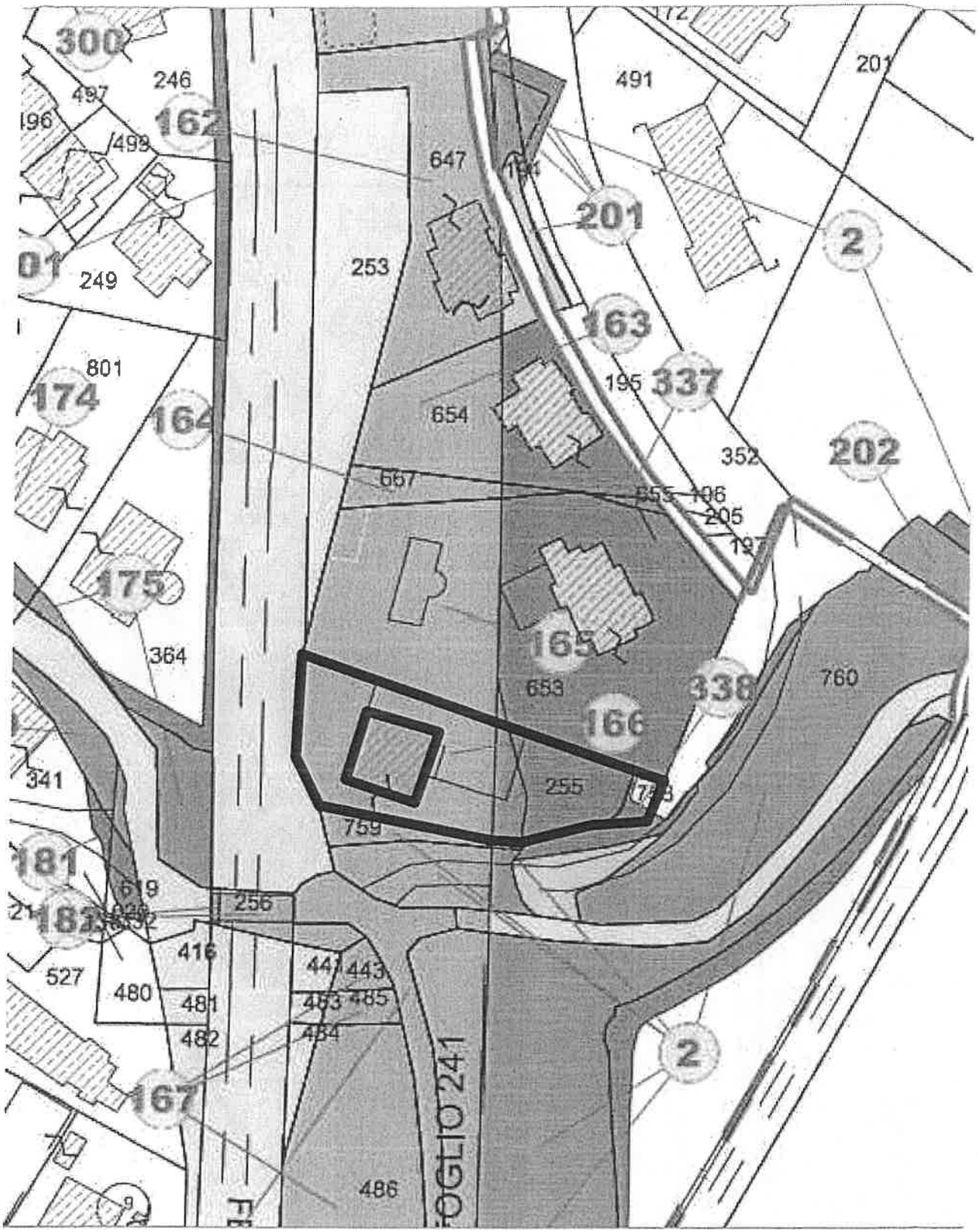


TAVOLA N.1
RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELL'INTERA SUPERFICIE DI PROPRIETA'
MION ALESSANDRA+ALTRI - VIA DEL FORTINO N. 34 - VR

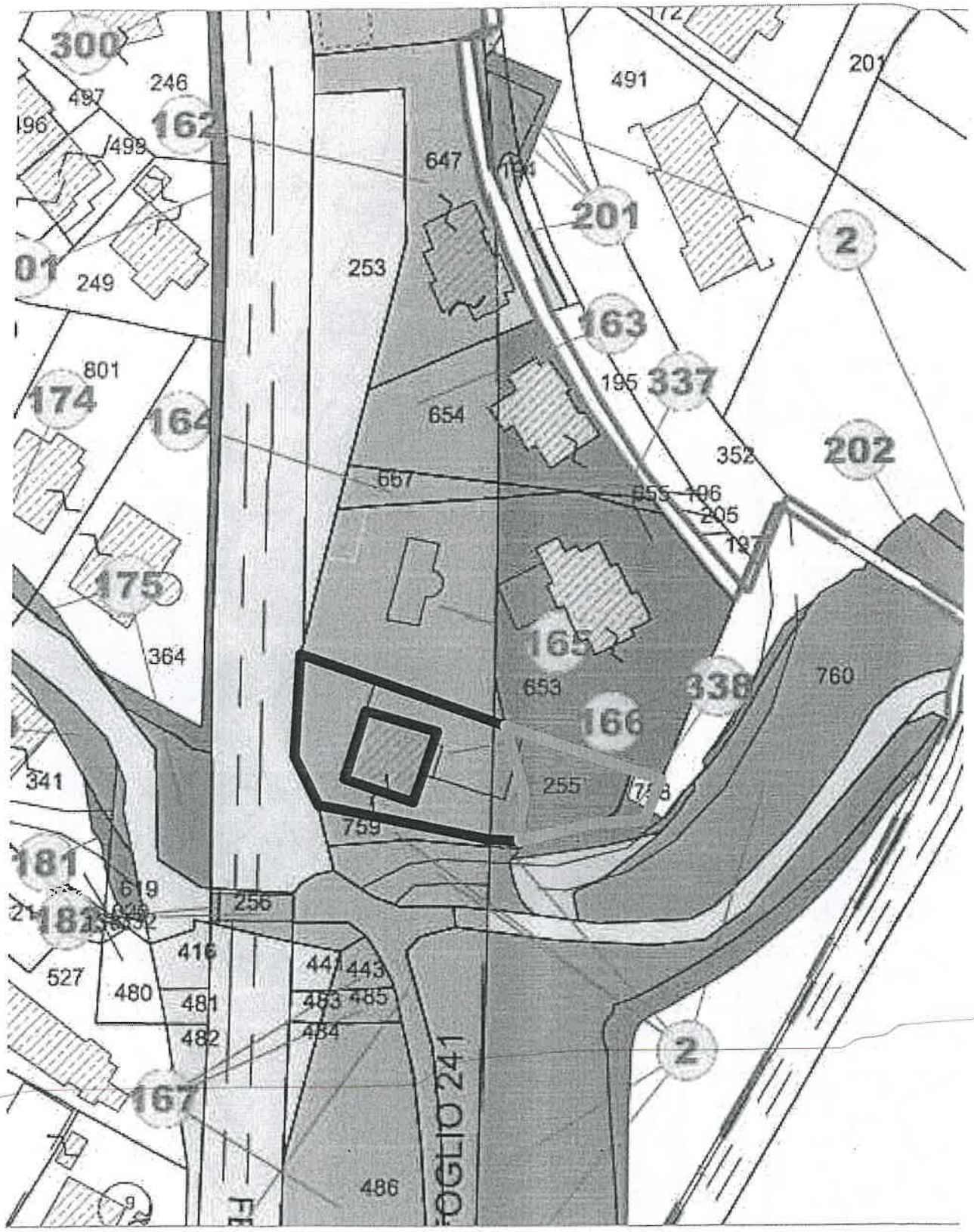


TAVOLA N.2 - PROPOSTA DI VARIANTE
ESTENSIONE DEL VINCOLO ESPROPRIATIVO ALL'INTERA
SUPERFICIE DI PROPRIETA' - MION ALESSANDRA+ALTRI
VIA DEL FORTINO N. 34 - VR

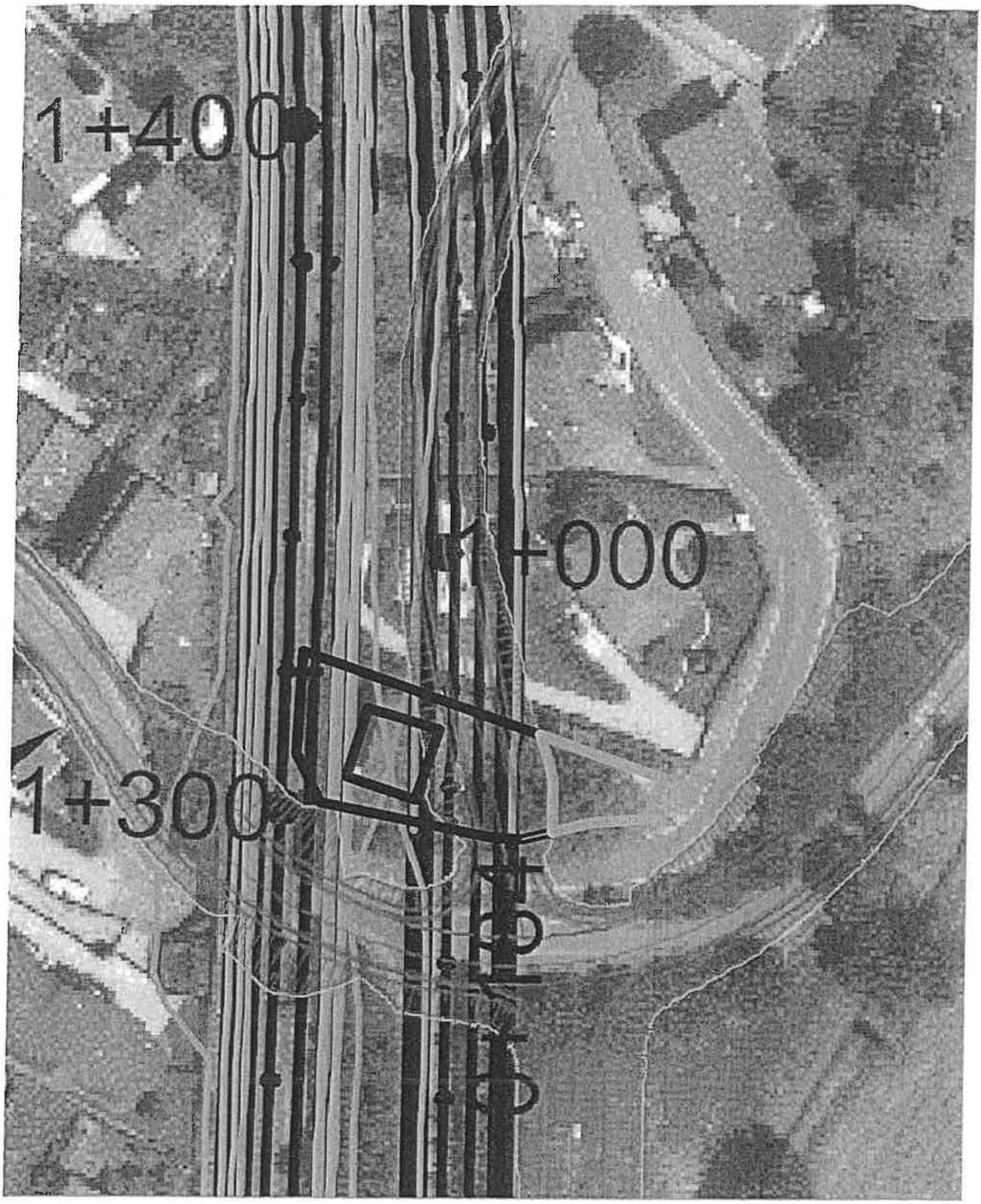


TAVOLA N.3
VISIONE PROGETTUALE DEL FRUSTOLO RESIDUO
MION ALESSANDRA+ALTRI
VIA DEL FORTINO N. 34 - VR

Zimbra elisabetta.martini@comune.verona.it

I: Osservazioni su quadruplicamento della linea Fortezza-Verona Lotto 4 Ingresso a Verona da nord

Da : Alessandra Mion lun, 04 ago 2025, 18:20
Oggetto : I: Osservazioni su quadruplicamento della linea Fortezza-Verona Lotto 4 Ingresso a Verona da nord 7 allegati
A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,
in virtù dell'art. 9 della legge 241/90 del 07 agosto 1990 sul procedimento amministrativo, in allegato le nostre osservazioni in qualità di proprietari di immobile oggetto di esproprio in Via Del Fortino.
Cordiali saluti.
Valter e Alessandra Mion

Alessandra Mion

- **all.1) TAV.1_CONSISTENZA.pdf** 55 KB
- **all.2) TAV.2_PROPOSTA.pdf** 55 KB
- **all.3) TAV.3_FRUSTOLO.pdf** 104 KB
- **Carta identità Valter.pdf** 111 KB
- **Carta d'identità Alessandra.pdf** 374 KB
- **20250804 OSSERVAZIONI.pdf** 539 KB

Al Signor Sindaco di Verona, Damiano Tommasi, al Consiglio della Terza Circoscrizione del Comune di Verona, a Italferr

PETIZIONE per:

- **il SALVATAGGIO del PARCO dell'AMICIZIA di VIA LA FRATELLANZA di SAN MASSIMO (VERONA) dalla DEVASTAZIONE prevista dal PROGETTO ITALFERR per la prossima opera prevista per la realizzazione del quadruplicamento della Ferrovia Fortezza – Verona**
- **la NON REALIZZAZIONE dell'uscita diretta sul Parco della stazione detta Fermata San Massimo**

Nel documento progettuale ITALFERR *'commessa: IB0W / lotto 40 / fase R / ente 05 / tipo doc. RG / opera disciplina MD0000 / progr. 001 / rev. B'* è riportato chiaramente che, per la costruzione del quadruplicamento della ferrovia Fortezza – Verona, è prevista la completa chiusura del parco L'AMICIZIA per circa un decennio per essere adibito ad area di cantiere e di stoccaggio. La partenza del cantiere sembra possa avvenire entro 2-2,5 anni.

La Relazione di progetto di ITALFERR (scaricabile e consultabile dal sito www.dpingressoveronanord.it) fornisce tutta una serie di dati, dalla cui lettura si evincono i forti disagi cui la cittadinanza locale andrà incontro: per 7-10 anni il Parco, area cani compresa, non sarà accessibile, il perimetro sarà provvisto di paratie di 3-5 metri che però non riusciranno sempre a mantenere il rumore nei limiti di legge, aumento delle polveri sottili del 20%, traffico pesante dei mezzi d'opera del cantiere (14 ora), abbattimento degli alberi, con un evidente degrado dell'area residenziale circostante.

E' prevista inoltre la costruzione di una fermata ferroviaria con una uscita lato BORGO MILANO – VIA FAVA e una uscita lato SAN MASSIMO – CROCE BIANCA posta, come illustrato dall'architetto Elio Marino nella presentazione del progetto al Dibattito Pubblico del 24.06.2025 "Direttamente nel Parco"su Via del Fortino.

Chiediamo che questa soluzione non sia portata avanti perché, come tutte le altre stazioni cittadine (Porta Nuova e Porta Vescovo), diventerà un pericoloso presidio di microcriminalità, spaccio e degrado direttamente a contatto con i frequentatori del Parco (in particolare bambini, adolescenti , anziani) e impatterà in modo pesantissimo sulle condizioni di vita dei numerosi abitanti del fitto contesto urbanistico/residenziale circostante, pre-esistente e consolidato, che si sostanzia in case mono-bifamiliari e micro condomini.

Cronaca quotidiana e indagini ISTAT riportano già ampiamente il degrado presente nelle aree adiacenti le stazioni: sporcizia, dilagante microcriminalità, vagabondaggio, spaccio/rapine, assalti alle persone, difficoltà delle forze dell'ordine e delle amministrazioni a gestire la sicurezza di queste aree. Non ultimo, temiamo che questa soluzione porterà ad altre erosioni del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza per la richiesta di ulteriori parcheggi, evidentemente sottostimati sull'uscita della Stazione su Via Fava (19 + 2).

I cittadini sono inoltre assolutamente perplessi circa l'utilità di una fermata nel quartiere. Diversamente da quanto riportato nel progetto, non ci sentiamo una periferia da sanare o ricucire: la ferrovia è semplicemente una parte della nostra storia e raggiungere Porta Nuova e il Centro non è avvertito come un problema. Il territorio del quartiere è vasto, e con le sue diffuse fermate l'autobus rimane la prima scelta se non si usa l'auto. Avremmo bisogno casomai di una maggiore frequenza del bus, specialmente verso San Zeno/Ospedale B.go TN e di ripristinare il servizio che è stato malauguratamente tolto dopo le 20.30.

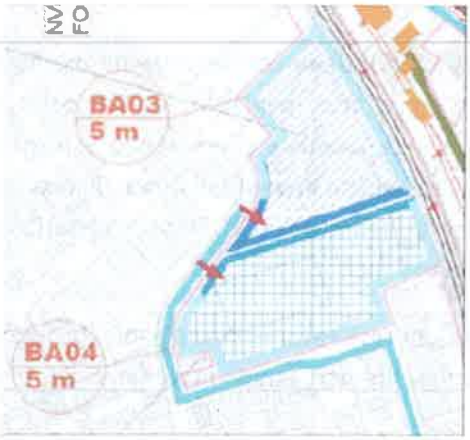
OGGETTO: motivazioni del dissenso pubblico in merito alla volontà di ITALFERR di utilizzare il Parco dell'Amicizia di Via La Fratellanza come area di cantiere e stoccaggio.
Richiesta di NON utilizzare il parco dell'Amicizia con questo scopo.
Richiesta di NON costruire la stazione di via Del Fortino della Fermata San Massimo

Verona 30/06/2025

La Relazione di Progetto ITALFERR 'MD 00 00 001 rev. B', Lotto 4, Ingresso a Verona da Nord individua come Area di Stoccaggio (AS.04) e area di Cantiere Operativo (CO.02) la zona del Parco dell'Amicizia di Via La Fratellanza, San Massimo, Verona.

Figura 183 - Area di realizzazione 2

Il Parco verrebbe, in funzione della realizzazione del quadruplicamento della ferrovia Fortezza-Verona, completamente tolto alla popolazione e restituito dopo un periodo previsto da 7-10 anni. Sul perimetro del Parco saranno posizionate barriere acustiche di 5 metri (praticamente l'altezza totale delle case lato via Brigata Savoia e parte Via La Fratellanza) e di 3 metri per la zona di cantiere (Via Fratellanza fino all'area cani, anch'essa eliminata). La Relazione di Progetto ITALFERR prevede che l'entrata dei mezzi di cantiere avvenga su via La Fratellanza.

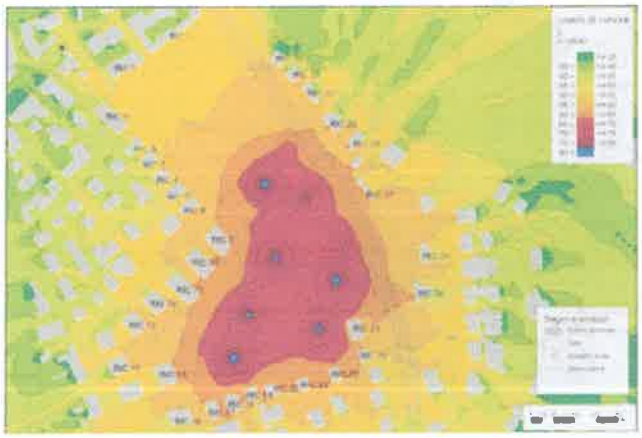


BA= barriere acustiche da 3 a 5 metri

Diversamente da ogni altra area di stoccaggio del progetto, questa area (AS.04) inspiegabilmente, non solo per il buon senso ma anche per le linee guida dello stesso progetto che avrebbe dovuto collocarle più lontano possibile dai centri abitati, si incunea in uno spazio densamente abitato da famiglie, di cui molte con bambini, e un considerevole numero di anziani.

La stessa Relazione di Progetto ITALFERR evidenzia che la compresenza di Cantiere Operativo e Area di stoccaggio provocherà:

- **superamento dei livelli acustici,** oltre il limite di legge, 60 dBA (nonostante le paratie di contenimento)(pag.135),



- **fenomeni di annoyance** (Relazione di Progetto, pag. 135) **per i cittadini "ricettori del primo fronte adiacente ai cantieri AS.04 e CO.02,** fenomeno per cui una persona sottoposta a continui rumori/vibrazioni vive una *"generale situazione di malessere"* che conduce a disturbi di varia natura e pericolosità (vedi approfondimento successivo)del sonno e della calma, del comportamento e delle prestazioni cognitive (per gli effetti vedere successivo approfondimento Centro di Psicologia e Psicoterapia Funzionale, Centro S.I.F. Padova).

- **incremento temporaneo (7-10 anni possono considerarsi temporanei?) della concentrazione media di PM10 nell'area di progetto, nell'ordine di +20%,** (Relazione di progetto, pag.138), portandosi così pericolosamente poco al di sotto dei limiti di legge. Dalla figura inserita si evince che saranno esposti al problema gli abitanti di tutta al zona del Fortino, la zona di Corso Milano vicina al ponte di Croce Bianca, Via La Fratellanza, Via Don Giacomo Trevisani, Via Pra'Lungo, Via Brigata Piemonte , Via Brigata Sassari, Via Brigata Regina, Via Brigata Robilant, Via Brigata Toscana, Via Monte Tre Croci.

L'esposizione ad alte concentrazioni di PM10 può causare infiammazioni respiratorie, crisi d'asma, problemi vascolari, aumento del rischio di malattie respiratorie e cardiovascolari (infarto, ictus), incrementi dei tassi di mortalità e dei ricoveri ospedalieri.

Figura 6-44 Concentrazioni di PM_{10} dovute alle emissioni dei mezzi d'opera per il secondo scenario di simulazione (cantiere operativo e area stoccaggio)

- incremento dei livelli di concentrazione intorno al 20% anche per gli ossidi di azoto

Figura 6-45 Concentrazioni di NO_x dovute alle emissioni dei mezzi d'opera per il secondo scenario di simulazione (cantiere operativo e area stoccaggio)

-esposizione alle polveri di cantiere: la Relazione di Progetto ITALFERR prevede "*la sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere*" perché, dichiara, non sarà possibile impedire la fuoriuscita delle polveri dalle aree di cantiere (pag.138),

-passaggio mezzi di cantiere: secondo il tecnico di RFI la frequenza prevista sono 7 mezzi in entrata e 7 mezzi in uscita ogni ora (Italferr, webinar Dibattito Pubblico, 24 giugno 2025), su una viabilità di tipo cittadino già congestionata dal traffico quotidiano.

Un altro fattore di assoluta rilevanza è la tutela del benessere dell'ambiente, inteso sia come area verde in un altrimenti fitto tessuto urbano, che come palestra di integrazione sociale specialmente quando consente il gioco tra bambini di diverse provenienze e possibilità di incontro di genitori italiani e stranieri alle feste di compleanno. Il parco è anche luogo di incontro fra persone anziane. Poiché la cantierizzazione ipotizza anche l'abbattimento di tutti gli alberi del parco, compresi quelli di alto fusto, dalla restituzione del sito al suo effettivo ripristino *ex ante* con alberi di pari grandezza dovremmo considerare ulteriori 15-20 anni ai 7-10 anni di esercizio del cantiere; un bambino che nascesse all'inizio dell'opera, quindi, potrebbe realmente godere del Parco, così come viene vissuto attualmente, solo verso i 25-30 anni, e un anziano che abbia costruito tutta la sua vita in questo quartiere potrebbe non averne più la possibilità. Ci si sta violentemente intromettendo, perciò, in una realtà cittadina che già in passato aveva con difficoltà ottenuto la riqualificazione di uno spazio verde dopo aver convissuto con la presenza di una cava per oltre vent'anni.

Non bastasse esporre gli abitanti frontisti e latistanti le aree di progetto ad oggettivi **problemi di udito** dovuti alla costanza, frequenza ed intensità del rumore, il **fenomeno dell'annoyance** , correttamente citato dai progettisti, si sostanzia in una "*percezione sgradevole di un qualcosa che ci riguarda e ci coinvolge in senso negativo. L'Annoyance suscita, di conseguenza, altre emozioni come la rabbia, la delusione, l'insoddisfazione, l'impotenza, lo scoraggiamento e l'ansia*" (S.I.F. PD).

Il rumore altera la funzione del sonno cui si associano aumento della pressione sanguigna, alterazioni del ritmo cardiaco, della respirazione e di movimenti muscolari, con effetti maggiori nelle persone anziane.

Sul comportamento generale della popolazione si segnalano reazioni di evitamento (difficoltà/ Impossibilità di usufruire spazi esterni e balconi , sensazioni di insoddisfazione e rabbia per difficoltà nell'ascolto di radio/televisione, lamentele con eventuali esposti alle autorità (rabbia, rancore).

Sulle prestazioni lavorative e scolastiche si evidenziano difficoltà di apprendimento, difficoltà di produzione e rendimento in attività di tipo cognitivo.

L'esposizione al rumore disturba la capacità mnemonica. (Oscar Bernardi, Roberta Lubrano, "La relazione tra rumore e stress", Centro di Psicologia e Psicoterapia Funzionale, Istituto S.I.F. Padova).

Oltre ai problemi di tipo fisico/psicologico conseguenti alla scelta di inserire un'area di stoccaggio di tali dimensioni in un'area densamente abitata con alta presenza di soggetti sensibili: anziani/ bambini/ persone in età lavorativa), corre l'obbligo di segnalarne **L'INSOSTENIBILITA' SOCIALE.**

Come detto il Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza, è l'unico per un ampio bacino di utenti, è utilizzato da bambini per il gioco, dalle famiglie per feste di compleanno, dagli anziani per il mantenimento psico-fisico (passeggiate al sole d'inverno, al fresco del primo mattino durante le estati afose), dagli adulti per attività sportive in autonomia (passeggiata veloce/corsa) o di gruppo (Yoga nel Parco).

Privare una popolazione intera della sola possibilità di incontro/ svago/ contatto con la natura nel momento stesso in cui viene richiesto un enorme sforzo di pazienza a causa di rumore/inquinamento/ aumento del traffico (15gg fa la chiusura temporanea del sottopasso di Via Brigata Sassari si sono verificati ingorghi che comportavano ritardi dell'ordine di 40 minuti-1 ora) **potrà solo aumentare il risentimento nei confronti di ITALFERR e delle Istituzioni**, per aver scelto un sito così inurbato per l'attività di stoccaggio e di

cantiere (che a detta degli stessi progettisti dovrebbe essere posta più lontano possibile dalle zone abitate). Devono essere trovati altri siti fuori dai centri abitati.

Per tutti questi motivi la cittadinanza esprime il suo vivo, deciso e irrevocabile dissenso all'occupazione del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza come Area di stoccaggio, in quanto pericoloso per la salute dei cittadini e la coesione sociale del quartiere. NON si deve utilizzare un parco verde pubblico di un quartiere residenziale a questi scopi. La comunità chiede quindi fortemente: di NON utilizzare in ALCUN MODO il Parco dell'Amicizia di Via La Fratellanza per area di stoccaggio e di cantiere.

Richiesta di NON costruire la stazione di via Del Fortino della Fermata San Massimo (apertura lato Parco)

Il progetto presentato da Italferr prevede una stazione non presidiata in via del Fortino come uscita secondaria della principale stazione posta su Via Fava.

Il progetto parte da un assunto che noi non condividiamo: San Massimo e Croce Bianca sono orgogliosamente dei "quartiere-paese", dove i cittadini ancora si conoscono (e la raccolta di così tante firme in 4 giorni lo ha confermato); i cittadini si conoscono e nel momento di bisogno si aiutano, il che, permettete, è un fattore di enorme importanza sociale specialmente in questi anni in cui il mondo della virtualità ha di solito la meglio.

Diversamente da quanto riportato nel progetto, non ci sentiamo perciò una periferia da sanare o ricucire: la ferrovia è semplicemente una parte della nostra storia e raggiungere Porta Nuova e il Centro non è avvertito come un problema dato che bastano attualmente 10 minuti in auto o 15 minuti di autobus/bici.

Come cittadini ci siamo interrogati prima sul senso di una fermata in questa zona e francamente la riteniamo in primis superflua e in secondo luogo di pericolosità sociale.

Il territorio del quartiere è vasto, e con le sue diffuse fermate l'autobus rimane la prima scelta se non si usa l'auto. Avremmo bisogno casomai di una maggiore frequenza del bus, specialmente verso San Zeno/Ospedale B.go TN e di ripristinare il servizio che è stato malauguratamente tolto dopo le 20.30.
Pensiamo che con tutta probabilità, si fermeranno a questa fermata treni regionali (come a Porta Vescovo) e quindi in ragione di 2 treni per ora. Non vediamo ragione che si usi il treno come mezzo

per spostarsi in città. Nemmeno i cittadini che utilizzano questa tratta ferroviaria hanno espresso condivisione rispetto a questa scelta.

Chiediamo che questa soluzione, una stazione "nel mezzo del Parco" come illustrato dall'architetto Elio Marino nei webinar, non sia portata avanti perché, come tutte le altre stazioni cittadine (Porta Nuova e Porta Vescovo), diventerà un pericoloso presidio di microcriminalità, spaccio e degrado
direttamente a contatto con i frequentatori del Parco (in particolare bambini, adolescenti , anziani) e impatterà in modo pesantissimo sulle condizioni di vita dei numerosi abitanti del fitto contesto urbanistico/residenziale circostante, pre-esistente e consolidato, che si sostanzia in case mono-bifamiliari e micro condomini.

Cronaca quotidiana e indagini ISTAT riportano già ampiamente il degrado presente nelle aree adiacenti le stazioni: sporcizia, dilagante microcriminalità, vagabondaggio, spaccio/rapine, assalti alle persone, difficoltà delle forze dell'ordine e delle amministrazioni a gestire la sicurezza di queste aree. Inoltre rileviamo che il progetto relativo alla fermata su via del Fortino, prevedendo un necessario *piano mezzanino* (pag.114 Progetto di fattibilità tecnico-economica) si presterà a bivacchi , rendendo estremamente insicuro fruire della stazione. I più probabili "scenari di attività temporanee, variegate e alternative" indicate nella Relazione di Progetto (pag 30) temiamo saranno attività di spaccio.
Non capiamo come possa essere un bene per la città aggiungere altre due stazioni dato che le altre 2 non sono luoghi sicuri. I già contingentati mezzi delle forze di polizia locale dovrebbero attivarsi su ulteriori due fronti.

I genitori hanno inoltre espresso la loro assoluta contrarietà e preoccupazione rispetto al fatto di far frequentare ai propri figli un parco direttamente connesso un parco direttamente connesso ad una stazione ferroviaria.

Non ultimo, temiamo che questa soluzione porterà ad altre erosioni del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza per la richiesta di ulteriori parcheggi, evidentemente sottostimati sull'uscita della Stazione su Via Fava (19 + 2). Secondo il nostro Gruppo la stazione potrebbe essere utilizzata da persone in arrivo da zone tipo Basson/ Bussolengo/ Peschiera che si recheranno in stazione con l'auto e non trovando posto presso l'uscita di via Fava si concentreranno su quella del Parco.

Chiediamo quindi in maniera forte e decisa di non realizzare alcuna stazione sul lato del Parco e di mantenere quindi le funzioni per cui questo Parco è nato:

- Un posto sicuro per il gioco dei bambini
- Un luogo di incontro per la comunità
- Un luogo di ristoro e pace per la salute fisica e psichica dei cittadini

Le richieste di questa petizione, firmata da così tanti cittadini, vanno al di là di ogni orizzonte politico si appartenga, sono richieste che interpellano la coscienza e il buon senso di ognuno.
Perciò come cittadini ci aspettiamo niente di meno del vostro maggiore impegno per impedire la, permettete, "confisca" del Parco e della zona Cani e l'apertura della fermata dentro il Parco.

Grazie per l'attenzione

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Comune di Verona

4 agosto 2025

Comune di Verona
AREA TERRITORIO

Verona, 05.09.2024

Spett.le *RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A*
info@dpingressoveronanord.it

c.a. Responsabile Dibattito Pubblico
Luigi De Amicis

OGGETTO: Linea AV/AC Corridoio 1. Progetto di quadruplicamento Fortezza -Verona. Ingresso a Verona da Nord. Dibattito Pubblico. Trasmissione integrazioni osservazioni.

Ad integrazione di quanto già trasmesso con PEC del 04.04.2025 con nostro P.G. n. 289111/2025 del 04/08/2025 si trasmette la Deliberazione Consiliare n. 37 del 31.07.2025 pubblicata in data odierna all'Albo Pretorio e le osservazioni della Direzione Attuazione Urbanistica e PEBA del 04.08.2025 che per mero errore materiale non sono state allegate alla precedente PEC del 04.04.2025.

Si trasmettono altresì le seguenti osservazioni aggiuntive pervenute alla Circoscrizione Terza in data 04.08.2025:

- Osservazione Rossini e Caliari pervenuta con PEC del 04.08.2025 ore 17:47 e protocollata con PG 289845/2025.
- Osservazione Mion pervenuta con PEC del 04.08.2025 ore 18:18 e protocollata con PG 289684/2025.

Distinti saluti.

Il Dirigente
Coordinatore Area Territorio
Arch. Arnaldo Toffali
(firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i.)

Comune di Verona
Area Territorio
Via Pallone n. 9 – 37121 Verona
Tel. 045-8077597 - 045-8077321
e-mail – agt@comune.verona.it – www.comune.verona.it
Pec – agt@pec.comune.verona.it

Comune di Verona

Deliberazione di Consiglio

Seduta del 31 luglio 2025 n. 37

Oggetto: INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 - LINEA AV/AC CORRIDOIO 1. PROGETTO "QUADRUPLICAMENTO FORTEZZA-VERONA – LOTTO 4 INGRESSO A VERONA DA NORD". DIBATTITO PUBBLICO AVVIATO DA RFI AI SENSI DELL'ART.40 DEL D.LGS. N. 36/2023. OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VERONA.

L'anno 2025 il giorno 31 del mese di Luglio convocato nelle forme di legge si è riunito il Consiglio comunale, secondo le modalità indicate dall'art. 29 bis del Regolamento del Consiglio comunale, in sessione ordinaria ed in seduta pubblica.

Presiede: STEFANO VALLANI

Partecipa: ANTONELLA CHERCHI (LA VICESEGRETARIA GENERALE)

Risultano presenti e assenti i consiglieri come dal seguente prospetto:

TOMMASI DAMIANO	Presente	MOLINO ANNAMARIA	Presente
ADAMI MARIA FIORE	Assente	PADOVANI CARLA	Presente
AGNOLI CARLA	Presente	PAPADIA SALVATORE	Presente
ATITSOGBE VERONICA	Presente	PIVA GIACOMO	Presente
BATTAGGIA ALBERTO	Presente	PISA LUIGI	Presente
BEGHINI CARLO	Presente	POLI PAOLA	Presente
BENETTI ANTONIO	Presente	REA GIUSEPPE	Presente
BERTAIA ANNA	Presente	ROSSI PAOLO	Assente
BISINELLA PATRIZIA	Assente	RUSSO ROSARIO	Assente
BRESAOLA MICHELE	Presente	SBOARINA FEDERICO	Assente
CONA GIACOMO	Presente	SEGATTINI FABIO	Presente
CASELLA FRANCESCO	Presente	STELLA CHIARA	Assente
CUGINI JESSICA VERONICA	Assente	TONNI SERGIO	Presente
DIDONE' LORENZO	Presente	TOSI BARBARA	Assente
FALEZZA ALBERTO	Presente	TRINCANATO PIETRO GIOVANNI	Presente
FASOLI FRANCESCO	Presente	VERZE' BEATRICE	Assente
FERRARI LEONARDO	Assente	VALLANI STEFANO	Presente
LELLA ANTONIO	Presente	ZAVARISE NICOLO'	Presente
MARIOTTI MASSIMO	Assente		

e pertanto, alla trattazione dell'oggetto, risultano presenti 26 e assenti 11 su un totale di 37 membri del Consiglio.

**********omissis il resto**********

IL CONSIGLIO COMUNALE

- Vista la proposta di deliberazione n. 53/2025 del 22/07/2025, presentata dalla Direzione Pianificazione Territoriale, inerente l'oggetto e depositata agli atti;

- Udita l'illustrazione della proposta da parte della Vicesindaca B. Bissoli;

- Udito il dibattito svoltosi con l'intervento dei Consiglieri, delle Consigliere e della Vicesindaca B. Bissoli, come riportato nel separato sommario verbale della seduta a cui si fa integrale rinvio;

Premesse

Premesso che:

- il progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" si inserisce nell'ambito del più ampio intervento di Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona, finalizzato ad incentivare un progressivo passaggio dal trasporto merci su gomma a quello su rotaia, contribuendo al decongestionamento della rete autostradale, prossima alla saturazione, e al potenziamento dell'asse Verona-Innsbruck-Monaco, lungo il Corridoio TEN-T (Trans European Network-Transport) Scandinavo-Mediterraneo;
- il progetto ricade interamente nella Provincia di Verona, interessando i Comuni di Verona, San Pietro in Cariano e Pescantina;
- nell'anno 2003, RFI ha predisposto un primo progetto preliminare dell'intera tratta, che si sviluppava in superficie e prevalentemente in affiancamento stretto alla linea esistente, e ha avviato l'iter autorizzativo presso il CIPE; tale *iter* veniva poi sospeso nel 2007 su richiesta del Comune di Verona, sostenuta da Regione Veneto, Provincia di Verona e dal Commissario di Governo, rappresentando la necessità di apportare modifiche al progetto preliminare presentato;
- il successivo studio del 2008 prevedeva un tracciato alternativo che si sviluppava con pronunciato spanciamento ad ovest dalla linea esistente, con tratti in trincea e in galleria. Negli anni tra il 2009 e il 2011, Regione Veneto, Provincia di Verona e RFI costituirono un gruppo di progetto con l'obiettivo di approfondire il primo progetto preliminare del 2003 e il nuovo tracciato alternativo ad ovest: l'analisi comparativa sui due corridoi portò il gruppo di progetto a scartare la più recente ipotesi di spanciamento ad ovest ritenendo che lo stesso comportasse maggiori impatti sul territorio, maggiori costi e ricadute negative sulla funzionalità del Quadrante Europa;
- a distanza di dieci anni dalla presentazione del primo progetto preliminare (2003), il 14 maggio 2013, Comune di Verona, Provincia di Verona, Regione Veneto e RFI sottoscrivono un protocollo d'intesa avente tra gli obiettivi lo sviluppo dell'originario progetto preliminare e l'interramento della linea storica e della linea AC nei tratti che attraversano i centri abitati. Nel 2014, quindi, Italferr, su incarico di RFI, sviluppò il "Progetto Preliminare del Lotto 4" recependo gli impegni assunti nel Protocollo d'Intesa del 2013 e introducendo tratti in trincea e in galleria artificiale, sia per la linea nuova che per la linea storica, in corrispondenza dei quartieri di San Massimo e Chievo;
- con DGC dell'agosto 2020, il Comune di Verona ha approvato lo schema di "*Integrazione del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 14 maggio 2013 ...*" per la revisione e l'aggiornamento del "Progetto Preliminare del Lotto 4" del 2014 al fine di dare seguito alle intese intervenute tra Comune di Verona, Provincia di Verona, Regione Veneto e RFI con la sottoscrizione del Protocollo del 2013 per accelerare la progettazione e la realizzazione del nuovo accesso ferroviario da Nord e condividere

il progetto nel suo complesso con tutti Comuni territorialmente coinvolti, estendendo così il Protocollo anche ai Comuni di Pescantina e San Pietro In Cariano;

- in particolare, nella menzionata "Integrazione del Protocollo d'Intesa" del 2013, definitivamente sottoscritta il 25 maggio 2021, si prevede l'impegno di RFI a "*inserire nel progetto la valutazione di fattibilità di una fermata da localizzare in prossimità dell'abitato di San Massimo/Borgo Milano, in relazione alle prospettive future del nodo ferroviario di Verona e nell'ottica di realizzare un sistema suburbano*";
- nel febbraio 2022 si conclude lo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE): la soluzione progettuale oggetto del Dibattito Pubblico, avviato il 5 giugno scorso ai sensi all'art. 40, comma 3, del D.Lgs. 36/2023, prevede la realizzazione di tratti in galleria artificiale (galleria San Massimo e Parona), di tratti in affiancamento alla linea storica, nonché della nuova fermata urbana di San Massimo in corrispondenza della galleria omonima. L'intervento si sviluppa in un unico lotto costruttivo e funzionale, con inizio a sud, in prossimità del terminal merci Quadrante Europa, dove è previsto l'adeguamento del Bivio San Massimo, e termine a nord, nell'abitato di Pescantina, dove è prevista la realizzazione di un bivio di connessione tra le due nuove linee, per un'estensione complessiva pari a circa 9,5 km;
- la soluzione progettuale finale recepisce le modifiche conseguenti all'aggiornamento del quadro normativo, consentendo di minimizzare le criticità legate alle interferenze di natura idraulica, alle interferenze con le viabilità, alla presenza di aree protette e tutelate, garantendo al contempo l'esercizio della linea;
- come previsto dall'art. 40, comma 3, del d.lgs. 36/2023, il 5 giugno 2025 RFI ha pubblicato sul portale dedicato https://www.dpingressoveronanord.it/ la documentazione relativa al PFTE e, in particolare, la Relazione di progetto che riporta le motivazioni dell'intervento, le soluzioni progettuali proposte, e le valutazioni sugli impatti sociali, ambientali ed economici dell'opera e l'altra documentazione relativa al PFTE;
- il Dibattito Pubblico, avviato con la conferenza stampa del giorno 5 giugno 2025, ha previsto lo svolgimento di tre incontri pubblici generali, avvenuti nei giorni 18, 19, 20 giugno 2025 e tre incontri specifici per territorio avvenuti nei giorni 24, 25 e 26 giugno 2025 rispettivamente per i Comuni di Verona, San Pietro In Cariano e Pescantina, finalizzati a presentare le ragioni e le caratteristiche della proposta e a raccogliere osservazioni sui temi rilevanti del progetto;
- oltre agli incontri previsti dal Dibattito Pubblico, il giorno 30 giugno, si è tenuta un'assemblea pubblica nella Sala Lucchi di Palazzina Masprone, in piazzale Olimpia 3, a Verona, organizzata dal Comune di Verona in collaborazione e con la presenza di RFI, con l'obiettivo di informare e coinvolgere i cittadini sul progetto, che rappresenta un intervento infrastrutturale strategico per il futuro della città;
- detto evento, che ha coinvolto prevalentemente i cittadini residenti nelle Circoscrizioni Seconda e Terza, si è concluso con l'indicazione di far pervenire entro il successivo 7 luglio eventuali osservazioni all'indirizzo della Circoscrizione Terza, che le avrebbe poi esaminate, valutate e comunque inviate al Comune per l'inoltro a RFI; tali indicazioni sono state poi più ampiamente diffuse attraverso ulteriori piattaforme di comunicazione del Comune di Verona;

Considerato che:

- l'art. 40, comma 4, del d.lgs. 36/2023, prevede che - tra gli altri - gli Enti locali interessati dall'opera possono presentare osservazioni e proposte entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla pubblicazione di cui al precedente comma 3, avvenuta il 5 giugno 2025 e che andrà a scadere dunque il 4 agosto 2025;

Dato atto che:

- sulla strategicità ed importanza del quadruplicamento della tratta Fortezza – Verona, per i collegamenti merci e passeggeri nazionali, regionali, locali e metropolitani, vi è

totale condivisione da parte dell'Amministrazione del Comune di Verona;
- in particolare, sia il Documento Preliminare del PAT approvato con DGC n. 1359 del 30 Dicembre 2024, sia il PUMS approvato con DCC n. 56 del 12 ottobre 2023 prevedono il potenziamento del trasporto pubblico e sono coerenti con il progetto di quadruplicamento della tratta Fortezza – Verona;
- l'intervento prevede, in sintesi, la realizzazione dei seguenti interventi:
  - quadruplicamento di Bivio San Massimo;
  - realizzazione della sola linea est nel tratto in affiancamento all'esistente compreso fra Bivio San Massimo e il km 4, dove ha inizio il tratto di percorso in variante;
  - realizzazione della galleria San Massimo e della galleria Parona nei pressi di Forte Parona;
  - realizzazione di entrambe le nuove linee (4 binari) nel tratto in variante rispetto alla linea storica;
  - realizzazione della nuova fermata San Massimo;
  - nuovo attraversamento sul fiume Adige;
  - dismissione di tratti dell'attuale percorso che consentiranno la ricucitura tra i quartieri San Massimo e Borgo Milano;
  - interventi di miglioramento sulle viabilità intersecate dalle nuove infrastrutture ferroviarie;

Rilevato che:
- sono state formulate numerose osservazioni di merito sul PFTE da parte di cittadini, enti e associazioni, presentate alla Circoscrizione Terza e che questa, successivamente, con PG n. 260617 del 14 luglio 2025 recante proprio parere favorevole sul "documento di sintesi", espresso nella seduta dell'11 luglio 2025, ha provveduto a trasmetterle alla Direzione Pianificazione Urbanistica;
- il "documento di sintesi", unitamente alle osservazioni pervenute alla Circoscrizione Terza, sono allegati alla presente deliberazione consiliare per farne parte integrante;

Visti:
- il D.Lgs. 03.04.2006 n. 152 e s.m.i.;
- il D.Lgs. 30 giugno 2003, n.196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e ss.mm.ii.;
- il D.Lgs. 31 mar 2023, n. 36 "Codice dei contratti pubblici";

Dato atto che il presente provvedimento non comporta impegni di spesa né minori entrate.

Preso atto del parere tecnico del proponente Dirigente della Direzione Pianificazione Territoriale e del parere contabile del Responsabile del Servizio Finanziario, formulati sulla proposta di deliberazione in oggetto ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000, allegati al presente provvedimento;

****

- Dato atto che è stato depositato dalla Consigliera Comunale C. Padovani l'Ordine del Giorno n. 477 n.v. (Allegato A);

- Preso atto che la Vicesindaca B. Bissoli ha accolto, ai sensi dell'art. 54, commi 2 e 3 del Regolamento consiliare, l'Ordine del Giorno n. 477 n.v.;

- Sottoposta dal Presidente in votazione la proposta di delibera, ha dato il seguente esito rilevato dal sistema e proclamato dal Presidente:

Consiglieri presenti: 30
Votanti: 30
Favorevoli: 30
Contrari: 0
Astenuti: 0
Non Votanti: 0

Presenti: 30
C. Agnoli, V. Atitsogbe, A. Battaggia, C. Beghini, A. Benetti, A. Bertaia, P. Bisinella, M. Bresaola, F. Casella, G. Cona, L. Didone', A. Falezza, F. Fasoli, A. Lella, A. Molino, C. Padovani, S. Papadia, L. Pisa, G. Piva, P. Poli, G. Rea, P. Rossi, R. Russo, F. Segattini, D. Tommasi, S. Tonni, B. Tosi, P. Trincanato, S. Vallani, N. Zavarise

Assenti: 7
M. Adami, J. Cugini, L. Ferrari, M. Mariotti, F. Sboarina, C. Stella, B. Verze'

Non Votanti: 0 NESSUN NON VOTANTE

Favorevoli: 30
C. Agnoli, V. Atitsogbe, A. Battaggia, C. Beghini, A. Benetti, A. Bertaia, P. Bisinella, M. Bresaola, F. Casella, G. Cona, L. Didone', A. Falezza, F. Fasoli, A. Lella, A. Molino, C. Padovani, S. Papadia, L. Pisa, G. Piva, P. Poli, G. Rea, P. Rossi, R. Russo, F. Segattini, D. Tommasi, S. Tonni, B. Tosi, P. Trincanato, S. Vallani, N. Zavarise

Contrari: 0 NESSUN CONTRARIO

Astenuti: 0 NESSUN ASTENUTO

D E L I B E R A

- di dare atto che è stato accolto dalla Vicesindaca B. Bissoli l'Ordine del Giorno n. 477 n.v. (Allegato A);

1. le premesse sono parte integrante del presente provvedimento;
2. di condividere e fare proprio il "documento di sintesi" oggetto del parere favorevole della Circoscrizione Terza (PG n. 260617 del 14 luglio 2025), qui allegato a far parte integrante del presente provvedimento;
3. di trasmettere a RFI le osservazioni presentate alla Circoscrizione Terza, allegate al presente provvedimento;
4. di incaricare la Direzione Pianificazione Urbanistica di trasmettere a RFI e ad eventuali altri competenti enti la presente deliberazione, il "documento di sintesi" della Circoscrizione Terza con il relativo parere favorevole, e le osservazioni trasmesse alla Circoscrizione Terza;
5. di pubblicare la presente deliberazione nella sezione Amministrazione Trasparente del sito del Comune, ai sensi del D.Lgs. n. 33/2013 e successive modificazioni.

- Con successiva e separata votazione, che ha dato il seguente esito come rilevato dal sistema e proclamato dal Presidente:

Consiglieri presenti: 30
Votanti: 30

Favorevoli: 30
Contrari: 0
Astenuti: 0
Non Votanti: 0

Presenti: 30
C. Agnoli, V. Atitsogbe, A. Battaggia, C. Beghini, A. Benetti, A. Bertaia, P. Bisinella, M. Bresaola, F. Casella, G. Cona, L. Didone', A. Falezza, F. Fasoli, A. Lella, A. Molino, C. Padovani, S. Papadia, L. Pisa, G. Piva, P. Poli, G. Rea, P. Rossi, R. Russo, F. Segattini, D. Tommasi, S. Tonni, B. Tosi, P. Trincanato, S. Vallani, N. Zavarise

Assenti: 7
M. Adami, J. Cugini, L. Ferrari, M. Mariotti, F. Sboarina, C. Stella, B. Verze'

Non Votanti: 0 NESSUN NON VOTANTE

Favorevoli: 30
C. Agnoli, V. Atitsogbe, A. Battaggia, C. Beghini, A. Benetti, A. Bertaia, P. Bisinella, M. Bresaola, F. Casella, G. Cona, L. Didone', A. Falezza, F. Fasoli, A. Lella, A. Molino, C. Padovani, S. Papadia, L. Pisa, G. Piva, P. Poli, G. Rea, P. Rossi, R. Russo, F. Segattini, D. Tommasi, S. Tonni, B. Tosi, P. Trincanato, S. Vallani, N. Zavarise

Contrari: 0 NESSUN CONTRARIO

Astenuti: 0 NESSUN ASTENUTO

6. di dichiarare immediatamente eseguibile la presente deliberazione, ai sensi dell'art.134, comma 4, D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

**********omissis il resto**********

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE
Firmato digitalmente da:
STEFANO VALLANI

LA VICESEGRETARIA GENERALE
Firmato digitalmente da:

ANTONELLA CHERCHI

Comune di Verona
Attuazione Urbanistica e PEBA

Verona, 4 agosto 2025

Gent.ma Vicesindaca e Assessora
all'Urbanistica
avv. Barbara Bissoli

Egr. Direttore Area Territorio e Dirigente
Pianificazione Territoriale

SEDE

OGGETTO: Dibattito Pubblico Quadruplicamento Rete Ferroviaria Verona Fortezza - Lotto 4 - Ingresso a Verona Nord
Osservazioni Direzione Attuazione Urbanistica e PEBA

Con riferimento al Dibattito Pubblico in oggetto, agli incontri svoltisi in particolare nel Comune di Verona nelle giornate del 18.06.2025 e 24.06.2025, alla documentazione messa a disposizione sul sito https://www.dpingressoveronanord.it/ , si ritiene di dover sottolineare alcune carenze documentali e formulare alcune osservazioni, con particolare riferimento alla materia di competenza di questa Direzione, ovvero le previsioni operative urbanistiche del Piano degli Interventi da attuarsi tramite Piani Urbanistici Attuativi interferite dal progetto di quadruplicato della linea ferroviaria Verona Fortezza – Lotto 1 – Ingresso a Verona Nord.

1. Carenze documentali

1.1 Preliminarmente si evidenzia che sul sito del Dibattito Pubblico non sono stati caricati i principali **elaborati del PFTE**, ancorché non ancora approvati, ai quali la *Relazione di progetto dell'opera*, la *Relazione illustrativa generale del PFTE*, le n. 8 tavole del *Piano particellare di esproprio* fanno riferimento.
La mancanza degli elaborati progettuali in scala idonea (alcuni estratti delle tavole sono contenuti nelle relazioni, ma non sono di facile lettura) non consente un esame approfondito delle previste opere, e la valutazione delle ricadute che gli interventi potranno avere – sotto il profilo urbanistico attuativo – lungo il tracciato delle linee ferroviarie oggetto del PFTE.

1.2 Si evidenzia inoltre che non è stato allegato l'**Elenco delle Ditte** che saranno interessate da espropri, occupazioni, servitù, ecc. tra le quali figura anche il Comune di Verona, che da una prima sommaria valutazione delle 8 tavole del PPE, avranno notevole consistenza in termini di superfici, e che andranno verificate rispetto ai programmi e progetti in corso e futuri da parte dell'Amministrazione del Comune di Verona.

2. Osservazioni

2.1 Nel prendere atto che il progetto prevede la riqualificazione di via Sogare, via della Spianà, via Piatti, si evidenzia che non sono oggetto di intervento il **primo tratto di via della Spianà** che diparte da via Albere fino a via Sogare, e il **primo tratto di via Piatti**, che diparte da via Albere, tra i primi due sottopassi, viabilità poste parallelamente sui lati est ed ovest della esistente ferrovia. Anche tali tratti stradali presentano sezioni ridotte, scarsa visibilità e pericolosità degli accessi alle varie proprietà che vi si affacciano, analogamente a quelli oggetto del PFTE. Si ritiene che la complessiva riqualificazione viaria di via Sogare, via della Spianà, via Piatti non possa prescindere dall'inserimento nel progetto della sistemazione e adeguamento di tali tratti stradali, sui quali si affacciano anche ambiti soggetti a Piani Urbanistici Attuativi (AP 11/7-8, SN RA58) con PUA in corso, che comporteranno un incremento di traffico su tali viabilità.

2.2 Sempre con riferimento al progetto di riqualificazione di via Sogare, via della Spianà, via Piatti, si ritiene che il medesimo debba affrontare il tema dell'**allargamento dei 4 sottopassi ferroviari** di via Albere (eventualmente come opera compensativa), che contribuirebbe ad alleggerire la pressione sia su tali viabilità, anche in relazione al maggiore afflusso che deriverà dall'attuazione

dei piani urbanistici su via della Spianà e su via Piatti, ma anche quello previsto in via Albere, sia più in generale sul sistema della mobilità tra il quartiere Stadio/Borgo Milano e il quartiere di Santa Lucia, trattandosi di asse principale di accesso e uscita dalla città, con traffico particolarmente congestionato. Al proposito si rammenta che tra le opere compensative previste per il tratto di AV-AC Brescia Verona e da realizzarsi a cura di RFI, è prevista una nuova ed importante rotatoria sulla quale si innestano la via Albere, la via della Spianà, e il collegamento alla tangenziale T4-T9.

2.3 In riferimento alla funzionalità della nuova fermata ferroviaria di San Massimo, come già sottolineato in sede degli incontri svoltisi a Verona durante il Dibattito Pubblico, si osserva che sarebbe utile un **collegamento quanto meno ciclabile tra la rotatoria della nuova fermata e la via Pitagora**, così da meglio collegare i quartieri di Borgo Milano/Borgo Nuovo all'infrastruttura ferroviaria.

2.4 In riferimento alle Previsioni operative urbanistiche del Piano degli Interventi, strumento urbanistico operativo del Comune, si segnalano **interferenze con le Schede Norma e con gli ambiti di trasformazione** da attuarsi tramite Piani Urbanistici Attuativi o Comparti Urbanistici, alcuni dei quali già presentati e in itinere. Partendo da Nord, si evidenzia che dall'analisi delle tavole del PPE l'infrastruttura ferroviaria e le sue aree di pertinenza interferiscono con le seguenti previsioni operative urbanistiche del PI relative alla "Città della trasformazione":

- Scheda Norma n. M1-11 via Boscomantico (in prossimità dell'aeroporto e di Forte Albrecht)
- Scheda Norma n. 403 via Barucchi
- Scheda Norma n. M1-13 piazza Chievo, via Monte, via Aeroporto A. Berardi (compendio di Villa Pullè e suo Giardino storico)
- Scheda Norma n. 291 via Fava lato ovest
- Scheda Norma n. 246-RA27 via Fava lato est
- Scheda Norma n. M1-3 via Fava lato est
- Scheda Norma n. 215 via del Fortino, corso Milano
- Scheda Norma n. 567 via del Fortino, corso Milano
- Scheda Norma n. 219 via del Fortino
- Scheda Norma n. 294 via La Fratellanza
- Scheda Norma n. 532 via La Fratellanza

Si rappresenta altresì che all'imbocco di via della Spianà e in via Piatti sono previste le seguenti trasformazioni urbanistiche che, al momento, non paiono essere interessate dal progetto in oggetto, ma che potrebbero diventarlo qualora fosse accolta l'Osservazione n. 2.2:

- Scheda Norma n. RA58 via Piatti
- AP 11/7-8 via della Spianà

Con riferimento alle sopra riportate previsioni urbanistiche si fornisce una breve sintesi, con lo stato dell'iter, gli eventuali pareri RFI già acquisiti, le osservazioni di questa Direzione e quelle pervenute da parte di privati.

2.4.1 Scheda Norma n. M1-11 via Boscomantico (in prossimità dell'aeroporto e di Forte Albrecht)

La SN M1-11 è stata inserita nella Variante n. 29 al PI approvata con DCC n. 19 del 05.04.2022. In data 09.10.2023 è stata depositata dalla società Parco Ottocento srl l'istanza di **PUA in variante al PI n. 719_M1-11 denominato "Forte Albrecht – Parco Ottocento"**.

E' già stato acquisito il parere di massima favorevole della Soprintendenza ABAP di Verona (21.11.2023). Il Genio Civile, ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/2001, nel rilevare che l'area di intervento ricade all'interno del buffer di una F.A.C. - Faglia Attiva e Capace incerta, ha prescritto che "*in fase esecutiva di tutti gli interventi previsti dalla variante in oggetto, risulta necessaria la predisposizione di opportune verifiche, con particolare attenzione alla determinazione dei parametri sismici necessari alla progettazione*".

Il PUA è stato altresì sottoposto alle valutazioni di RFI la quale in data 28.02.2024 aveva espresso parere negativo per interferenza con la struttura della nuova Galleria Parona (GA02) prevista dal progetto di quadruplicamento in oggetto. Successivamente, a seguito di proficuo confronto RFI/Soggetto Attuatore, della formulazione di osservazioni e riesame di

un successivo parere in data 11.06.2024, e delle precisazioni fornite dalla società Parco Ottocento srl, RFI ha espresso parere favorevole in data 22.01.2025.
Attualmente i termini del procedimento sono sospesi in attesa del deposito di integrazioni (nota del 12.02.2025).
La ditta ha già versato l'anticipo di euro 2.586, pari al 10% del dovuto contributo di sostenibilità (euro 25.860).

Osservazioni relative alla SN M1-11

A fronte del sopra menzionato parere ex art. 89 DPR 380/2001 acquisito al prot. 153647 del 19.04.2024 espresso dalla Regione Veneto – Direzione Difesa del Suolo e della Costa e dalla U.O. Genio Civile Verona, si richiede che sia acquisito preliminarmente il parere di tali Uffici sul progetto in questione e sulla Galleria Parona GA02 alla luce della possibile presenza di F.A.C. - Faglia Attiva e Capace incerta.
Si richiede inoltre che sia preliminarmente acquisita l'autorizzazione ex art. 21 del D. Lgs. 42/2004 da parte della Soprintendenza ABAP di Verona in ragione del vincolo monumentale gravante sugli immobili del Foglio 169, mappale 65 per la medesima Galleria e più in generale per tutti i lavori in progetto.
Si richiede altresì l'impegno di RFI a ripristinare integralmente, a fine lavori, le opere pubbliche e di urbanizzazione previste dal PUA che saranno già state eseguite dalla società Parco Ottocento srl sia su aree di proprietà pubblica sia su area di proprietà privata.
Dovrà inoltre essere elaborata da RFI una proposta per la realizzazione, a propria cura e spese durante la fase cantieristica e sino alla fine dei lavori, di una viabilità di accesso provvisorio che consenta di accedere e fruire delle strutture presenti all'interno dell'ambito del PUA.
Ci si riserva comunque di formulare eventuali ulteriori osservazioni in sede di parere sul PFTE.

2.4.2 Scheda Norma n. 403 via Barucchi

La SN n. 403 è stata inserita nel PI approvato con DCC n. 91 del 23.12.2011 ed è soggetta a Comparto Urbanistico convenzionato, procedimento non di competenza di questa Direzione. L'infrastruttura in progetto e le sue pertinenze non paiono compromettere l'attuazione della Scheda Norma, essendo prevista una modesta area di esproprio sul lato sud ovest dell'ambito di PUA, destinata ad interventi di mitigazione.

Osservazioni relative alla SN 403

Ci si riserva di formulare eventuali osservazioni in sede di parere sul PFTE.

2.4.3 Scheda Norma n. M1-13 piazza Chievo, via Monte, via Aeroporto A. Berardi (compendio monumentale di Villa Pullè e suo Giardino storico)

La SN M1-13 è stata inserita nella Variante n. 29 al PI approvata con DCC n. 19 del 05.04.2022. Il PUA non è ancora stato depositato. Gli immobili sottoposti a tutela ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004 (beni culturali) fino al confine con l'attuale ferrovia. Sono in corso da tempo importanti incontri con INVIMIT (proprietaria tramite il fondo i3-Silver di parte del compendio) e con la Provincia per il progetto di valorizzazione degli edifici e del parco-giardino storico per realizzare una senior housing e rendere fruibile il grande parco. Recentemente, a seguito di bando di evidenza pubblica, INVIMIT ha aggiudicato il progetto di valorizzazione, i lavori e la gestione del compendio oggetto della SN, prevenendo altresì una permuta di aree con il Comune di Verona.
La ditta ha già versato l'anticipo di euro 36.992, pari al 10% del dovuto contributo di sostenibilità (euro 369.920).

Osservazioni relative alla SN M1-13

Sono previste occupazione ed esproprio di una fascia di terreno a confine dell'attuale ferrovia (Foglio 184, mapp. 45 sub 8), e demolizione di un edifico posto nell'angolo sud-ovest (Foglio 184, mapp. 45 sub 6) che saranno utilizzati per l'ampliamento della sede ferroviaria. Si richiede che sia preliminarmente acquisita l'autorizzazione ex art. 21 del D. Lgs. 42/2004 da parte della Soprintendenza ABAP di Verona in ragione del vincolo monumentale gravante sugli immobili del Foglio 184, mappale 45 per tutti i lavori,

occupazioni, demolizioni in progetto, che non dovranno compromettere la valorizzazione del compendio immobiliare.
Ci si riserva comunque di formulare eventuali ulteriori osservazioni in sede di parere sul PFTE.

2.4.4 Scheda Norma n. 291 via Fava lato ovest

La SN n. 291 è stata inserita nel PI approvato con DCC n. 91 del 23.12.2011. Il soggetto attuatore Le Rivare srl in data 24.04.2018 ha formulato **istanza di PUA n. 719_291 denominato "Le Rivare"**. A seguito di un complesso iter procedimentale, della comunicazione di RFI del 23.05.2018 di essere impossibilitata ad esprimere il parere di competenza fino all'approvazione del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza, e della comunicazione nel 2021 di Italfer SpA di essere stata incaricata da RFI di tale progetto, tenuto conto – tra i vari motivi – che il quadruplicamento di cui sopra potrà comportare l'interessamento dell'ambito del PUA e la traslazione della fascia di rispetto ferroviario pregiudicandone l'edificazione, con DGC n. 640 del 31.05.2022 la Giunta Comunale ha annullato in autotutela ai sensi dell'art. 21-nonies della L. 241/1990 il provvedimento di adozione del PUA formatosi per silenzio assenso, atto poi notificato al soggetto attuatore. Il provvedimento non è stato impugnato. In data 15.12.2023 Le Rivare srl ha richiesto l'indizione della Conferenza di Servizi preliminare ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/1990 finalizzata a valutare una nuova soluzione progettuale prima del deposito del PUA. In data 21.12.2023 questa Direzione ha indetto e convocato la CdS, invitando RFI a rendere il proprio parere. In data 06.02.2024 RFI ha espresso parere negativo, con riferimento al PFTE del quadruplicamento ferroviario già elaborato, segnalando che l'intera area del PUA è interferente con le previsioni di cantierizzazione. Questa Direzione ha richiesto approfondimenti a RFI, che in data 17.04.2024 ha confermato il proprio parere negativo, permanendo le interferenze con gli interventi dell'imbocco nord della Galleria Artificiale GA01, il piazzale di emergenza OV04, la viabilità di accesso da via Fava e il posizionamento della nuova vasca disperdente VD4, oltre alle aree di cantiere e tecnica previste in occupazione temporanea, e l'area prevista in esproprio, segnalando criticità per l'eventuale spostamento a nord dell'Area di stoccaggio, che richiederebbe comunque la realizzazione di un'area tecnica di collegamento interferente col PUA. A fronte dei pareri contrari di RFI, in data 07.05.2024 la CdS è stata conclusa con esito negativo e ne è stata data comunicazione al soggetto attuatore. Anche questo provvedimento non è stato impugnato.
Si evidenzia che la ditta ha già versato il dovuto contributo di sostenibilità pari ad euro 336.000.

Osservazioni relative alla SN 291

A fronte del PPE reso disponibile durante il Dibattito Pubblico e dell'ALL. 1 al parere negativo di RFI acquisito al prot. 150078 del 17.04.2024, si evidenzia che lo spostamento dell'Area di Stoccaggio AS08 nell'area agricola posta a nord dell'ambito della SN 291 potrebbe consentire alla ditta Le Rivare srl di elaborare una nuova soluzione di PUA, in riduzione rispetto alle previsioni della SN 291, recuperando parte della potenzialità edificatoria. Si osserva pertanto l'opportunità che RFI approfondisca nuovamente tale ipotesi interloquendo con la ditta Le Rivare srl.
Si allegano inoltre alla presente le osservazioni formulate dal progettista incaricato da Le Rivare srl acquisite al protocollo n. 280465 del 29.07.2025.

2.4.5 Scheda Norma n. 246-RA27 via Fava lato est

La SN n. 246-RA27 è stata rimodulata in sede di Variante al PI n. 23nel PI approvata con DCC 48 del 28.11.2019 ed è soggetta a Comparto Urbansitico convenzionato, procedimento non di competenza di questa Direzione. L'infrastruttura in progetto e le sue pertinenze non paiono compromettere l'attuazione della Scheda Norma, essendo prevista una modesta area di esproprio sul lato sud ovest dell'ambito di PUA, destinata ad allargamento stradale.

Osservazioni relative alla SN 246-RA27

Ci si riserva comunque di formulare eventuali osservazioni in sede di parere sul PFTE.

2.4.6 Scheda Norma n. M1-3 via Fava lato est

La società Clamar srl, per il tramite del proprio tecnico arch. V. Pedroni, in data 21.10.2024 ha richiesto l'indizione della Conferenza di Servizi preliminare ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/1990 finalizzata a valutare il Progetto preliminare di PUA per l'attuazione della SN M1-3 prima del deposito dello strumento attuativo. In data 07.11.2024 questa Direzione ha indetto e convocato la CdS, invitando RFI a rendere il proprio parere. In data 09.01.2025 RFI ha espresso parere negativo, con riferimento al PFTE del quadruplicamento ferroviario già elaborato, segnalando che parte dell'area del PUA interferisce con le previsioni di espropriazione definitiva. Questa Direzione ha richiesto approfondimenti a RFI, che in data 06.03.2025 ha confermato il proprio parere negativo, specificando quali opere saranno previste e confermando le previsioni di espropriazione. A fronte dei pareri contrari di RFI, in data 11.03.2025 la CdS è stata conclusa con esito negativo circa il Progetto preliminare, e ne è stata data comunicazione al soggetto attuatore. Il provvedimento non è stato impugnato.

In data 12.05.2025 Clamar srl ha formulato una seconda richiesta allegando nuova soluzione progettuale, tenendo conto delle aree da espropriare e da occupare temporaneamente. In data 20.05.2025 è stata indetta e convocata la Conferenza di Servizi con RFI. In data 23.07.2025 RFI evidenzia che pur essendo rispettati i limiti del PPE, la viabilità di accesso al PUA deve essere adeguata alle previsioni del PFTE, precisando che l'adeguamento di via Fava potrebbe subire modifiche a seguito di eventuali prescrizioni del Consiglio Superiore dei LL.PP., che valuterà il progetto di quadruplicamento.

La ditta ha già versato l'anticipo di euro 37.600, pari al 10% del dovuto contributo di sostenibilità (euro 376.000).

Osservazioni relative alla SN M1-3

Questa Direzione auspica che possa essere trovata una soluzione progettuale intermedia che possa soddisfare sia le previsioni del PFTE del quadruplicamento della linea Verona Fortezza, sia le proposte del soggetto attuatore Clanmar srl.

Ci si riserva comunque di formulare eventuali osservazioni in sede di parere sul PFTE.

2.4.7 Scheda Norma n. 215 via del Fortino, corso Milano

La ditta Finanziaria dell'Alimentazione srl per il tramite del proprio tecnico arch. Zanon Manuel in data 18.11.2022 ha richiesto l'indizione della Conferenza di Servizi preliminare ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/1990 finalizzata a valutare lo studio di fattibilità del progetto preliminare per la realizzazione di un fabbricato commerciale. In data 22.11.2022 questa Direzione ha indetto e convocato la CdS, invitando RFI a rendere il proprio parere. In data 19.01.2023 RFI ha espresso parere negativo a causa di interferenze sia con le opere definitive della Galleria San Massimo sia con un cantiere operativo previsto dal progetto ferroviario, comunicando che il Progetto preliminare potrà essere adeguato/rivisto a valle dell'approvazione del PFTE del Lotto 4. A fronte del parere contrario di RFI, in data 30.01.2025 la CdS è stata conclusa con esito negativo e ne è stata data comunicazione al soggetto attuatore. Tale provvedimento non è stato impugnato.

Si evidenzia che la ditta ha già versato euro 12.376 pari al 10% del contributo di sostenibilità dovuto (euro 123.760).

Osservazioni relative alla SN 215

Questa Direzione auspica che possa essere trovata una soluzione progettuale intermedia che possa soddisfare sia le previsioni del PFTE del quadruplicamento della linea Verona Fortezza, sia le proposte del soggetto attuatore Finanziaria dell'Alimentazione srl.

Ci si riserva comunque di formulare eventuali osservazioni in sede di parere sul PFTE.

2.4.8 Scheda Norma n. 567 via del Fortino

La SN n. 567 è inserita nella Variante al PI n. 23 nel PI approvata con DCC 48 del 28.11.2019 ed è soggetta a Comparto Urbanistico convenzionato, procedimento non di competenza di questa Direzione. L'infrastruttura in progetto e le sue pertinenze non paiono compromettere l'attuazione della Scheda Norma, essendo prevista una modesta area di

esproprio sul lato sud ovest dell'ambito di PUA, destinata ad opere di mitigazione, peraltro previste anche dalla scheda norma medesima.

Osservazioni relative alla SN 567

Ci si riserva comunque di formulare eventuali osservazioni in sede di parere sul PFTE.

2.4.9 Scheda Norma n. 219 via del Fortino

La SN n. 219 è stata inserita nel PI approvato con DCC n. 91 del 23.12.2011. In data 28.01.2019 è stata stipulata la convenzione con il Comune di Verona e il 01.03.2019 rilasciata l'autorizzazione a lottizzare il PUA n. 719_219 denominato "Dario Valbusa". In data 11.09.2020 è stato rilasciato il PdC per la realizzazione delle opere di urbanizzazione, in corso di realizzazione. E' stata concessa proroga alla loro fine lavori ai sensi della L. 51/2022 e s.m.i., fino al 05.09.2028.

Osservazioni relative alla SN 219

Si osserva che sul lato sud ovest della lottizzazione in corso di realizzazione, sul Foglio 241 mapp. 925 sono il PPE del progetto di quadruplicamento ferroviario prevede un'area parte in esproprio per allargamento stradale, un'area parte in esproprio per interventi di mitigazione ambientale, e parte di area da occupare temporaneamente. Si evidenzia che tali aree corrispondo quasi totalmente all'area destinata a standard urbanistici (Parcheggio pubblico e marciapiede) previsti dal PUA quale dotazione obbligatoria di legge. Dovrà pertanto essere trovata una soluzione nel PFTE che consenta il mantenimento di tale area a standard.

Ci si riserva comunque di formulare eventuali osservazioni in sede di parere sul PFTE.

2.4.10 Scheda Norma n. 294 via della Fratellanza

La SN n. 294 è stata inserita nel PI approvato con DCC n. 91 del 23.12.2011. In data 07.06.2017 è stata stipulata la convenzione con il Comune di Verona e il 13.07.2017 rilasciata l'autorizzazione a lottizzare il PUA n. 719_294 denominato "La Fratellanza". In data 06.08.2018 è stato rilasciato il PdC per la realizzazione delle opere di urbanizzazione, tra le quali un'area destinata a verde pubblico confinante con la ferrovia. Con determina n. 100 del 14.01.2020 è stato approvato il collaudo delle opere di urbanizzazione e con atto del 25.02.2020 sono state cedute gratuitamente al Comune di Verona le aree a verde pubblico attrezzato.

Osservazioni relative alla SN 294

Il PPE prevede una piccola striscia di terreno a confine con l'attuale ferrovia da occupare temporaneamente.

A fine occupazione tale area dovrà essere ripristinata, restituendola all'uso pubblico, ripiantando le eventuali essenze arboree danneggiate/rimosse. Si richiede inoltre che sia realizzata una efficace mitigazione attraverso il potenziamento delle alberature lungo il lato dell'area comunale confinante con la ferrovia.

Ci si riserva comunque di formulare eventuali osservazioni in sede di parere sul PFTE.

2.4.11 Scheda Norma n. 532 via della Fratellanza

La SN n. 532 è stata inserita nel PI approvato con DCC n. 91 del 23.12.2011. In data 19.10.2017 è stata stipulata la convenzione con il Comune di Verona e il 12.12.2018 rilasciata l'autorizzazione a lottizzare il PUA n. 719_532 denominato "Giardino Verde". In data 01.03.2019 è stato rilasciato il PdC per la realizzazione delle opere di urbanizzazione, tra le quali un'area destinata a verde pubblico da cedere gratuitamente al Comune di Verona, confinante con la ferrovia. Le opere di urbanizzazione sono in corso di realizzazione.

Osservazioni relative alla SN 532

Il PPE prevede una piccola striscia di terreno a confine con l'attuale ferrovia da occupare temporaneamente.

Tale occupazione non dovrà compromettere la realizzazione dell'area a verde pubblico da cedere al Comune di Verona. RFI dovrà ripristinare integralmente, a fine lavori, le opere pubbliche e di urbanizzazione previste dal PUA che saranno state già eseguite dal soggetto

attuatore del PUA “Giardino Verde” su area di proprietà privata. Si richiede che sia realizzata una efficace mitigazione attraverso il potenziamento delle alberature lungo il lato dell’area confinante con la ferrovia.
Ci si riserva comunque di formulare eventuali osservazioni in sede di parere sul PFTE.

Mi è gradita l’’occasione per porgere distinti saluti.

La Dirigente
Attuazione Urbanistica e PEBA
Arch. Anna Grazi
Documento firmato digitalmente
(ai sensi del D. Lgs. 82/2005 e s.m.i.)

Comune di Verona
Area Territorio
Direzione Attuazione Urbanistica e PEBA
Segreteria tel. 045-8078633/7511
Via Pallone, 9 - 37121 Verona
E-Mail urbanistica@comune.verona.it
Casella PEC: urbanistica@pec.comune.verona.it
www.comune.verona.it
Codice fiscale e Partita IVA 00215150236
CODICE UNIVOCO UFFICIO: PYKR3N

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Associazione Volovelistica Scaligera

22 luglio 2025

Associazione Volovelistica Scaligera

associazione sportiva dilettantistica – associazione riconosciuta I-DTO-045

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Pec.: reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it
Mail: info@dpingressoveronanord.it

ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile

Direzione Centrale Coordinamento Territoriale e Diritti di Passeggero
c.a. Avv. Fabio Marchiandi

Direzione Standardizzazione, Operatività e Sviluppo Aeroportualità Regionale
c.a. Ing. Davide Drago

Direzione Centrale Programmazione Economica e Sviluppo Infrastrutture
c.a. Ing. Claudio Eminente

Direzione Pianificazione Infrastrutture
c.a. Ing. Costantino Pandolfi

Direzione Territoriale Nord-Est
c.a. Dott.ssa Chiara Scolpati

Pec: protocollo@pec.enac.gov.it

e p.c.

ENAC SERVISI S.R.L.
c.a. Ing. Marco Trombetti
pec: enacservizi.srl@legalmail.it

Comune di Verona
Pec: protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

Verona, 22 luglio 2025

OGGETTO: Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" – attraversamento dell'aeroporto di Boscomantico – salvaguardia operatività dell'Aeroporto

Buongiorno,

quale Presidente dell'Associazione Volovelistica Scaligera ASD con sede presso l'Aeroporto di Boscomantico, intervengo nella vicenda riguardante l'ingresso da Verona Nord - Lotto 4 - che nel PFTE prevede lo scavo in galleria, a partire da Parona (VR), tracciato che interesserà la parte sottostante del sedime dell'aeroporto.

La realizzazione dell'opera, secondo il tracciato previsto, interesserebbe pertanto sia nella fase di cantierizzazione che nella successiva realizzazione delle opere, la parte est della pista dell'aeroporto.

In particolare, operano sull'aeroporto di Boscomantico due scuole di volo a motore, una scuola di paracadutismo e la scuola di volo a vela.

Sono inoltre presenti attività di officina aeronautica, nonché di ristorazione.

L'Associazione Volovelistica Scaligera consta di circa 60 iscritti, diploma ogni anno circa 10/15 neo brevettati e questo a far data dal 2001.

In termini occupazionali, sull'aeroporto operano circa 110 addetti tra diretti ed indiretti. Applicando il moltiplicatore economico locale (1,7 Unioncamere Veneto 2024), il valore aggiunto generato dall'intero sistema aeroportuale raggiunge 8,3 milioni di euro annui.

La chiusura temporanea vanificherebbe inoltre il piano di manutenzioni straordinarie che ENAC ha già finanziato con circa 10 milioni di euro per il triennio 2025-2027, destinati alla nuova pista e nuovi Hangar. Il cantiere di RFI comporterebbe il venir meno della filiera che ruota intorno allo scalo.

Alla luce di queste criticità, ma nella consapevolezza dell'importanza strategica del Corridoio del Brennero, proponiamo due azioni complementari.

Prima: valutare preventivamente una variante planimetrica del progetto, come quella che si allega con relative note di sintesi. Lo spostamento del binario consentirebbe di allontanare l'opera della pista, evitando lo scavo della galleria Parona, mantenendo operativa l'infrastruttura aeroportuale.

Seconda: qualora la variante non fosse integralmente adottabile, chiediamo che la cantierizzazione venga rimodulata per salvaguardare l'operatività aeronautica: imbocchi della galleria fuori dalla critical area della pista e lavori ad impatto verticale programmati esclusivamente in finestra notturne, a scalo chiuso. Un tavolo tecnico permanente RFI-ENAC con cadenza periodica garantirebbe il coordinamento dei NOTAM di chiusura temporanea e la sicurezza simultanea del cantiere e del traffico aereo.

Confidando, pertanto, nella disponibilità da parte degli Organi preposti a considerare l'ipotesi di una variante al progetto nei termini sopra prospettati, si porgono

I più distinti saluti.

Il Presidente A.V.S.
Flavio Ambrosini

Flavio Ambrosini

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

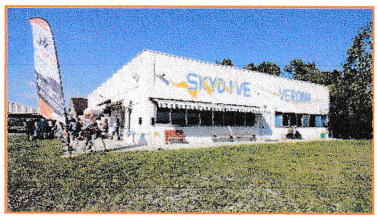
Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

ASD Scuola Paracadutistica Veronese

14 luglio 2025



ASD SCUOLA PARACADUTISTICA VERONESE

Spettabili
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Pec: reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it
Mail: info@dpingressoveronanord.it

ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile
Direzione Centrale Coordinamento Territoriale e Diritti del Passeggero
c.a. Avv. Fabio Marchiandi

Direz. Standardizzazione, Oper. e Sviluppo Aeroportualità Regionale
c.a. Ing. Davide Drago

Direzione Centrale Programm. Economica e Sviluppo Infrastrutture
c.a. ing. Claudio Eminente

Direzione Pianificazione Infrastrutture
c.a. Ing. Costantino Pandolfi

Direzione Territoriale Nord-Est
c.a. Dott.ssa Chiara Scolpati
Pec: protocollo@pec.enac.gov.it

e p. c. **ENAC SERVIZI Srl**
c.a. Ing. Marco Trombetti
Pec: enacservizi.srl@legalmail.it

Comune di Verona
Pec: protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

Verona, 14 Luglio 2025

Oggetto: Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" – attraversamento dell'aeroporto di Boscomantico - salvaguardia operatività dell'Aeroporto

Egregi Signori,

da oltre 70 anni sull'aeroporto di Boscomantico svolge attività di paracadutismo l'associazione s.d. SCUOLA PARACADUTISTICA VERONESE, presso la quale si effettuano ogni anno oltre diecimila lanci, e che tanti campioni a livello nazionale ed internazionale ha dato negli anni per l'orgoglio della Città di Verona e dell'Italia.

Per oltre venticinque anni su Boscomantico si sono svolte gare internazionali di paracadutismo seconde solo ai Campionati del Mondo ed Europei, con la partecipazione di rappresentative nazionali di una ventina di Paesi.

Oltre alla Scuola di Paracadutismo sull'aeroporto di Boscomantico – codice ICAO LIPN -sono presenti storicamente l'Aero Club Verona, tra i più attivi a livello nazionale, una storica Associazione di Volo a Vela, una officina aeronautica certificata Part-145, una seconda Scuola di Volo, diversi operatori di hangaraggio ed un efficientissimo ristorante aperto al pubblico.

Grazie a queste attività, ed al crescente flusso di voli business e leisure, lo scalo di Boscomantico registra circa 17mila movimenti l'anno, con un trend di crescita medio del 4 % dal 2022 al 2024.

In termini occupazionali, contiamo circa 110 addetti tra diretti ed indiretti, operanti sul sedime aeroportuale. Applicando il moltiplicatore economico locale (1,7 Unioncamere Veneto 2024), **il valore aggiunto generato dall' intero sistema aeroportuale raggiunge 8,3 milioni di euro annui.**

Considerati la storia più che centenaria di Boscomantico, la dedizione e la passione di tanti, nonché il numero importante di persone e famiglie che sono interessate dalla attività che vi si svolge, confessiamo la **nostra grande preoccupazione per il futuro del sedime in base ai lavori in oggetto**.

La soluzione di tracciato prevista nel PFTE del Lotto 4 prevede lo scavo della galleria artificiale Parona sotto l'area del sedime aeroportuale, con cantieri di imbocco che lambirebbero la runway strip della pista 08/26 (1.014 × 22 m). Ai sensi delle norme Europee (EASA CS-ADR-DSN) e del Regolamento ENAC "Costruzione ed Esercizio Aeroporti", qualunque presenza di mezzi di cantiere entro 150 m dall'asse pista invalida le superfici di limitazione ostacoli e impone la chiusura dello scalo. **Le tempistiche di cantiere ipotizzate (6-9 mesi per la sola posa dei conci) determinerebbero un'interruzione prolungata delle operazioni di volo, con ripercussioni irreversibili sull'intero ecosistema aeronautico locale.**

La chiusura temporanea vanificherebbe inoltre il piano di manutenzioni straordinarie che ENAC ha già finanziato con circa 10 milioni di euro per il triennio 2025-2027, destinati al rifacimento della pavimentazione della pista e alla costruzione di nuovi hangar. Il cantiere di RFI in questa situazione e programma temporale dei lavori comporterebbe alla dissoluzione della filiera che ruota intorno allo scalo.

Alla luce di queste criticità, ma nella consapevolezza dell'importanza strategica del Corridoio del Brennero, proponiamo due azioni complementari.

Prima: valutare con urgenza una variante planimetrica del progetto, come quella - con relative note di sintesi - riprodotta in calce alla presente. Lo spostamento del binario consentirebbe di allontanare l'opera dalla pista, evitando lo scavo della galleria Parona e mantenendo completamente operativa l'infrastruttura aerea.

Seconda: qualora la variante non fosse integralmente adottabile, chiediamo che la cantierizzazione venga riprogettata per salvaguardare l'operatività aeronautica: imbocchi della galleria fuori dalla critical area della pista e lavori ad impatto verticale programmati esclusivamente in finestre notturne, quando lo scalo è già chiuso. Un tavolo tecnico permanente RFI-ENAC con cadenza periodica garantirebbe il coordinamento dei NOTAM di chiusura temporanea e la sicurezza simultanea del cantiere e del traffico aereo.

Riteniamo che tali misure permettano di conciliare l'interesse pubblico alla nuova infrastruttura ferroviaria con la salvaguardia di un aeroporto che da oltre un secolo contribuisce alla competitività e all'attrattività del territorio.

A disposizione per fornire i dettagli delle soluzioni proposte, si porgono distinti saluti.

Asd SCUOLA PARACADUTISTICA VERONESE
Il Presidente
Anna MADINELLI

Dr. Ing. Johann Röck
Dr. Ing. Hansjörg Weger
Dr. Arch. Raimund Hofer
Dr. Ing. Ivan Stuflesser
Dr. Ing. Sylvia Weger
Dr. Ing. Thomas Weger

plan team

Bolzano, il 30.09.2024

Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero

Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona

Lotto 4: ingresso a Verona da Nord

Obiettivi dell'intervento

Incremeno di capacità e velocità del corridoio e canalizzazione dei flussi che consentirà di dedicare la nuova linea "alta capacità" princimpalmente al traffico merci. L'adeguamnto della linea esistente sarà adibita prevalentemente al traffico passeggeri.

Intervento di progetto

Realizzazione del quadruplicamento della tratta Pescantina e Bivio S. Massimo della linea Fortezza – Verona. Il tratto di nuova linea rappresenta il quarto lotto funzionale della linea di Accesso Sud alla Galleria di base del Brennero.

L'intervento si sviluppa per ca. 9,50 km, con inizio del nuovo bivio S. Massimo e termina lato nord dell'abitato di Pescantina. In particolare l'intervento può essere suddiviso come segue:

4,50 km di tratto di affiancamento
2,50 km di tratto in variante
0,45 km di Galleria artificiale Parona
1,95 km di Galleria artificiale S. Massimo

Le criticità dell'intervento di progetto

Specialmente i 2,50 km di tracciato in variante tra Via Ca Brusà e Via Aeroporto A. Berardi spezza in due il maso storico Boscomatnico, il parco 800 e inerferrisce anche con l'areroporto Boscomatico. Per minimizzare l'impatto la studio Plan Team Srl ha elaborato una proposta di variante.

Proposta di Variante Plan Team Srl

La variante Plan Team Srl invece prevede un intervento con un andamento planimetrico differente, ma con gli stessi raggi di curvatura della soluzione RFI, una soluzione ugualmente efficiente al trasporto merci e passeggeri, ma molto meno invasivo per il maso storico di Boscomantico, il parco 800 e l'aeroporto Boscomatico.

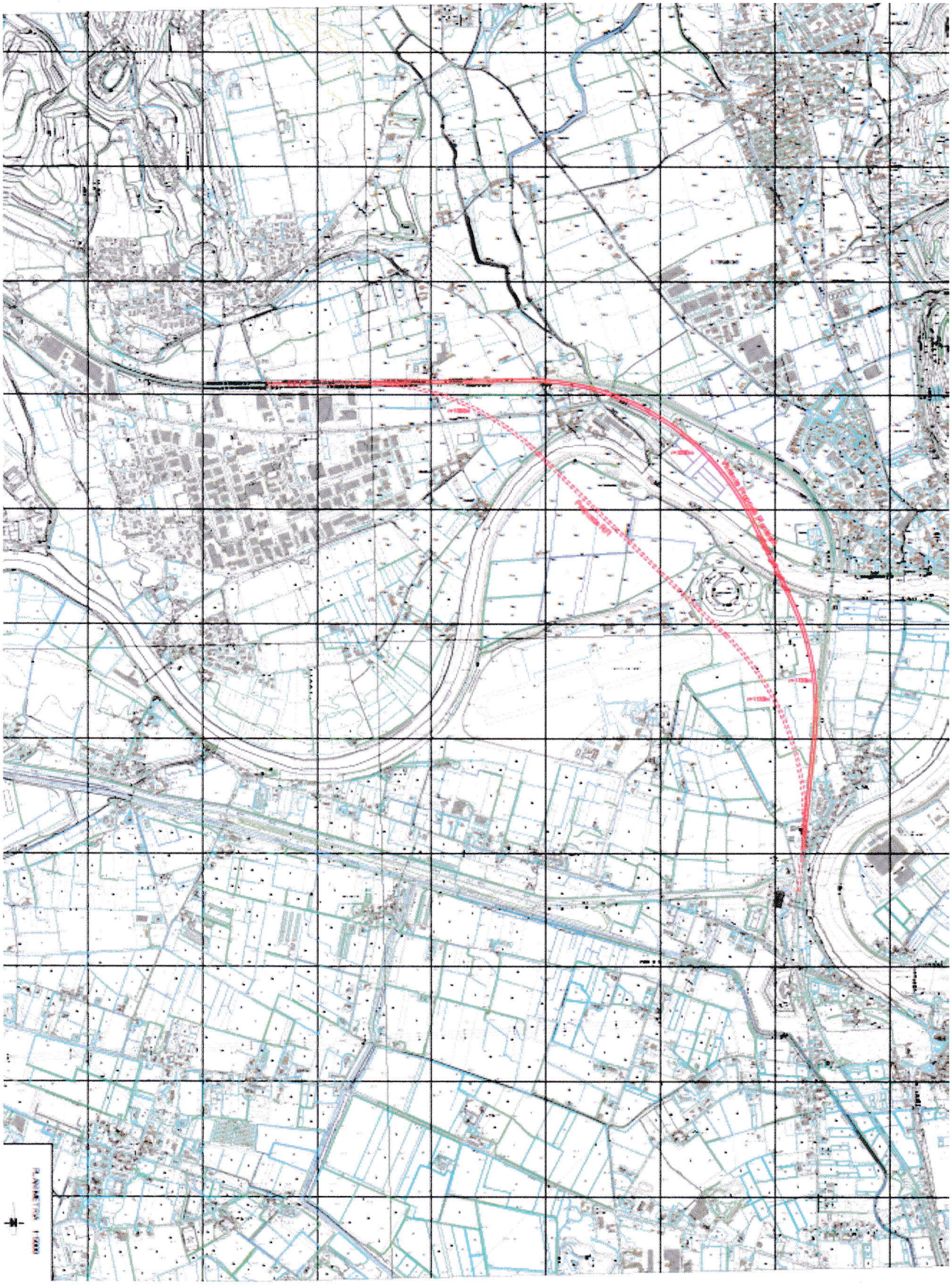
Confronto tra proposta intervento RFI e Variante Plan Team Srl

Descrizione intervento RFI	Descrizione intervento Planteam Srl
Raggio curva ca. 1090m, prima del ponte sull'Adige "Nassar"	Raggio curva 1090m, prima del ponte sull'Adige
Lunghezza ponte Nassar ca. 150m, con tre campate, due d'approccio da 43 e	---

Plan Team GmbH/S.r.l. - Giottostraße 19/Via Giotto 19 - I-39100 Bozen/Bolzano - Tel. +39 0471 543 200 - Fax +39 0471 543 230 - info@planteam.it - www.planteam.it
Ges. Kap./Cap. Soc. € 100.000,00 - Eintr. HK BZ Nr./n. iscr. CCIAA di BZ 17036 - Steuer- u. Mwst.-Nr./Cod. fisc. e P. IVA 02317060214

la campata centrale di scavalco dell'Adige da 63m	
--	Lunghezza ponte Parona ca. 289m, con cinque campate, due d'approccio da 50 e le tre campate centrali di scavalco dell'Adige da 63m
Galleria atrificale "Parona" di 450 m	Non serve
Raggio curva ca. 1130m, a Via Boscomantico	Raggio curva 1130m, a Via Boscomantico

Con distinti saluti
Dr. Ing. Johann Röck


PLANIMETRIA 1:5000
N

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI
Ministero della Cultura
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza

1 agosto 2025

Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI VERONA, ROVIGO E VICENZA

Verona, data del protocollo

A RFI - Rete Ferroviaria Italiana
Gruppo Ferrovie dello Stato
rfi-din-dine@pec.rfi.it

Alla Direzione Generale ABAP
dg-abap@pec.cultura.gov.it

Risposta al foglio prot. n.		*del*	*04-06-2025*
Prot. in entrata n.	*0017372-A*	*del*	*04-06-2025*
Classifica	*34.43.01*		

OGGETTO: COMUNI DI SAN PIETRO IN CARIANO, PESCANTINA E VERONA (VR) - Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" - "Quadruplicamento della linea Verona-Fortezza" - CUP J94F04000020001
Dibattito pubblico ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. b) dell'Allegato I.6 al d.lgs. 36/2023.
Tutela ai sensi della Parte Seconda (Beni Culturali) e della Parte Terza (Beni paesaggistici) del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 recante *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*.
OSSERVAZIONI

Vs rif: RFI-VDO.DIN.DINE\PEC\P\2025\0000897

CON RIFERIMENTO alla comunicazione pervenuta da RFI il 04-06-2025 e acquisita in pari data al prot. 0017372-A;
ESAMINATA la documentazione trasmessa relativa a quanto in oggetto;

QUESTA SOPRINTENDENZA

Rimandando chiaramente la specifica istruttoria alla fase di valutazione formale del progetto, per quanto di competenza si forniscono all'interno del dibattito pubblico in oggetto le seguenti osservazioni tese a evidenziare gli aspetti che sin d'ora si ritengono meritevoli di attenzione:

- In generale, in considerazione degli ampi ambiti di tutela culturale e paesaggistica (ai sensi sia della parte II che della parte III del D.lgs. 42/2004) interessati dai futuri interventi, dovrà essere redatta una preliminare e accurata verifica della situazione vincolistica esistente, in base alla quale prevede una attenta strategia di minimizzazione e mitigazione degli interventi (inclusi quelli temporanei relativi agli apprestamenti di cantiere) ricadenti all'intero dei predetti immobili tutelati. Il tutto, sulla base di progetti redatti a scala adeguata e sviluppati da tecnici e specialisti con alto livello di competenze in ambiti tutelati, al fine di conseguire un inserimento dell'infrastruttura il più integrato possibile nel contesto;

Con riferimento alla tavola denominata "Piano particellare di esproprio – Comune di Pescantina tavola 1 di 3"

- Si evidenzia che la prevista realizzazione di percorsi di raccordo della viabilità (di colore marrone) al confine con il comune di San Pietro in Cariano in corrispondenza della "Strada Statale 1 dell'Abetone e del Brennero" interferiscono per un ampio tratto con il perimetro di vincolo del bene monumentale denominato "Villa Mirandola con parco e annessi rustici" sottoposto alle disposizioni di tutela della Parte Seconda del D. Lgs. 42/2004 e s.m. e i. in forza del D.M. 24/11/2011, interessando una consistete porzione del muro di cinta e del parco. Ciò premesso, pare opportuno prevedere la modifica del tracciato viario individuato al fine di rispettare il vincolo monumentale mantenendone integri perimetro e consistenza;
- la prevista opera di scavalco del fiume Adige denominato "ponte Nassar", tra i territori dei comuni di Pescantina e Verona, ricadente in area sottoposta alle disposizioni di tutela della Parte Terza del D. Lgs.

42/2004 e s.m. e i ai sensi dell'art. 142 c. 1 lettera c), sia realizzata mantenendo intatta la percorribilità degli argini interessati dall'intervento e prevedendo il riordino degli stessi una volta completate le opere. Sia inoltre garantita la visibilità delle sponde e l'intervisibilità delle stesse tra un lato e l'altro dell'opera in progetto.

Con riferimento alla tavola denominata "Piano particellare di esproprio – Comune di Verona tavola 1 di 8":

- si veda quanto disposto ai precedenti punti relativi al tracciato e al "ponte Nassar";
- l'area agricola compresa all'interno dell'ansa dell'Adige tra il predetto ponte e l'aeroporto di Boscomantico risulta connotata da una eccezionale integrità, ormai assai rara nel più ampio contesto fluviale in argomento: si auspica che la nuova infrastruttura possa conservare tale integrità, limitando al massimo le opere di modifica morfologica dei terreni;
- inoltre, si evidenzia che il tracciato dell'infrastruttura risulta interno all'ambito del "Forte Parona", tutelato ai sensi della parte II del D. Lgs. 42/2004 (Beni Culturali) con D.M. 27/06/1998, con opere che potrebbero produrre un significativo impatto sul bene;

Con riferimento alla tavola denominata "Piano particellare di esproprio – Comune di Verona tavola 3 di 8":

- si evidenzia che il tracciato dell'infrastruttura risulta interno all'ambito della "Centrale idroelettrica del canale Biffis" e, inoltre, sovrapposto al vicino "Monumento a Umberto Boccioni", entrambi tutelati *ex lege* ai sensi della parte II del D. Lgs. 42/2004 (Beni Culturali), con opere che potrebbero produrre significativi impatti sui beni, ovvero per il Monumento la necessità di un suo spostamento;

Con riferimento alla tavola denominata "Piano particellare di esproprio – Comune di Verona tavola 4 di 8":

- si evidenzia che il tracciato dell'infrastruttura risulta interno all'ambito di "Villa Pullè - ex sanatorio INPS", tutelato ai sensi della parte II del D. Lgs. 42/2004 (Beni Culturali) con D.M. 23/02/1998, D.M. 03/11/2009 e D.M. 25/05/2015: in particolare il tracciato incide su una porzione del pregevole parco, per il quale appare opportuno prevedere una minimizzazione delle opere di modifica con taglio delle alberature, accompagnate dai necessari ripristini e mitigazioni;

Con riferimento alla tavola denominata "Piano particellare di esproprio – Comune di Verona tavola 6 di 8":

- si sottolinea che le opere di occupazione temporanea, per apprestamento del cantiere e aree di lavoro, del "Parco della Fratellanza" appaiono passibili di riduzione, al fine di contemperare. In ogni caso il parco dovrà essere conservato integro, evitando il taglio delle alberature e l'alterazione morfologica dei terreni e quindi inserendo le strutture necessarie in modo integrato nel contesto, nonché prevedendo il ripristino a regola d'arte dell'intera area al termine dei lavori. Si suggerisce, inoltre, di studiare una strategia compensativa temporanea per il verde pubblico a beneficio degli abitanti del quartiere.

Si rimane a disposizione per ogni eventuale approfondimento.

IL SOPRINTENDENTE
Arch. Andrea Rosignoli
(firmato digitalmente)

Il Responsabile del Procedimento
Funzionario Restauratore Arch. Federico Cetrangolo
AREA IV – UT 3 -Verona Provincia Est
Funzionario architetto Marco Cofani
AREA IV – UT 1 – Verona città

Il Responsabile dell'Istruttoria
Funzionario Architetto Anna Bolla

Il Collaboratore all'Istruttoria
ass.te amm.vo Lorella Pomari
01/08/2025 - 20250604-0017372-Pescantina-Linea Verona Fortezza-comunicazioni .odt