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 - p_vr - REGISTRO UFFICIA - 0045154 - Uscita - 30/07/2025 - 14:32

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)

Settore pianificazione urbanistica viabilità

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 - p_vr - REGISTRO UFFICIA - 0045154 - Uscita - 30/07/2025 - 14:32

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)