



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 QUADRUPPLICAMENTO 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 Particolare 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 procedurali, 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 procedurali 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 giudiziari 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 disagiata utilizzazione ovvero siano necessari considerevoli lavori per disporre 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 inevitabili 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 p.k. 0+588 alla p.k. 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:

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

CONCLUSIONI

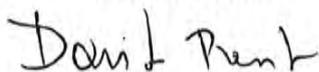
Ai sensi dell'art. 40, comma 6 del D. Lgs. n. 36/2023 si chiede a R.F.I. che nell'elaborazione del successivo livello di progettazione e prima di approvare il progetto definitivo contenente la dichiarazione di pubblica utilità, anche mediante incontri con i rappresentanti del Comitato TAC C1 Verona, 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.

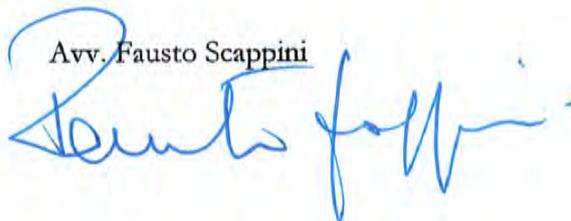
Le presenti osservazioni, con il mandato in calce, verranno inviate dall'avv. Fausto Scappini all'indirizzo mail info@dpingressoveronanord.it indicato da R.F.I. nell'indizione del dibattito pubblico.

Verona 4 agosto 2025

Davide Prando



Avv. Fausto Scappini



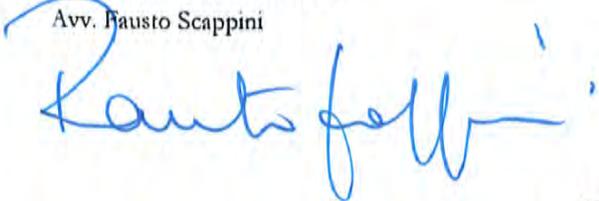
PROCURA ALLE LITI

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

La sottoscrizione è autentica.

Avv. Fausto Scappini



per il Comitato TAC C1 – Verona

