



Dibattito Pubblico

Ingresso a Verona da Nord

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

Relazione conclusiva del Responsabile del Dibattito Pubblico

Indice

1	PREMESSA	3
2	OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO	3
2.1	INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO	3
2.2	LA SOLUZIONE PROGETTUALE	4
2.3	LE OPERE PRINCIPALI DEL PROGETTO E LE MACROFASI REALIZZATIVE	5
3	IL DIBATTITO PUBBLICO	7
3.1	L'ITER PROCEDURALE.....	7
3.1.1	<i>Il Dibattito Pubblico sul progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord".....</i>	7
3.1.2	<i>Strumenti di partecipazione e comunicazione.....</i>	7
3.2	AVVIO DEL DIBATTITO PUBBLICO	10
3.3	GI INCONTRI.....	10
3.3.1	<i>Incontro plenario del 18 giugno 2025.....</i>	10
3.3.2	<i>Incontro di Approfondimento del 19 giugno 2025.....</i>	11
3.3.3	<i>Incontro di Approfondimento del 20 giugno 2025.....</i>	12
3.3.4	<i>Incontro sul territorio – Verona, 24 giugno 2025.....</i>	12
3.3.5	<i>Incontro sul territorio – San Pietro in Cariano, 25 giugno 2025.....</i>	13
3.3.6	<i>Incontro sul territorio – Pescantina, 26 giugno 2025.....</i>	14
4	I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI.....	15
5	I TEMI EMERSI.....	16
5.1	TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO	16
5.2	AEROPORTO BOSCOMANTICO	17
5.3	INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI.....	17
5.4	INTERFERENZE.....	18
5.5	VIABILITÀ ALTERNATIVA	19
5.6	ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE	19
5.7	OPERE COMPENSATIVE.....	20
5.8	SOTTOPASSI.....	20
5.9	GALLERIA SAN MASSIMO.....	21
5.10	FERMATA/STAZIONE SAN MASSIMO.....	21
5.11	CANTIERIZZAZIONE.....	22
5.12	CICLABILITÀ.....	22
6	CREDITI.....	24

1 PREMESSA

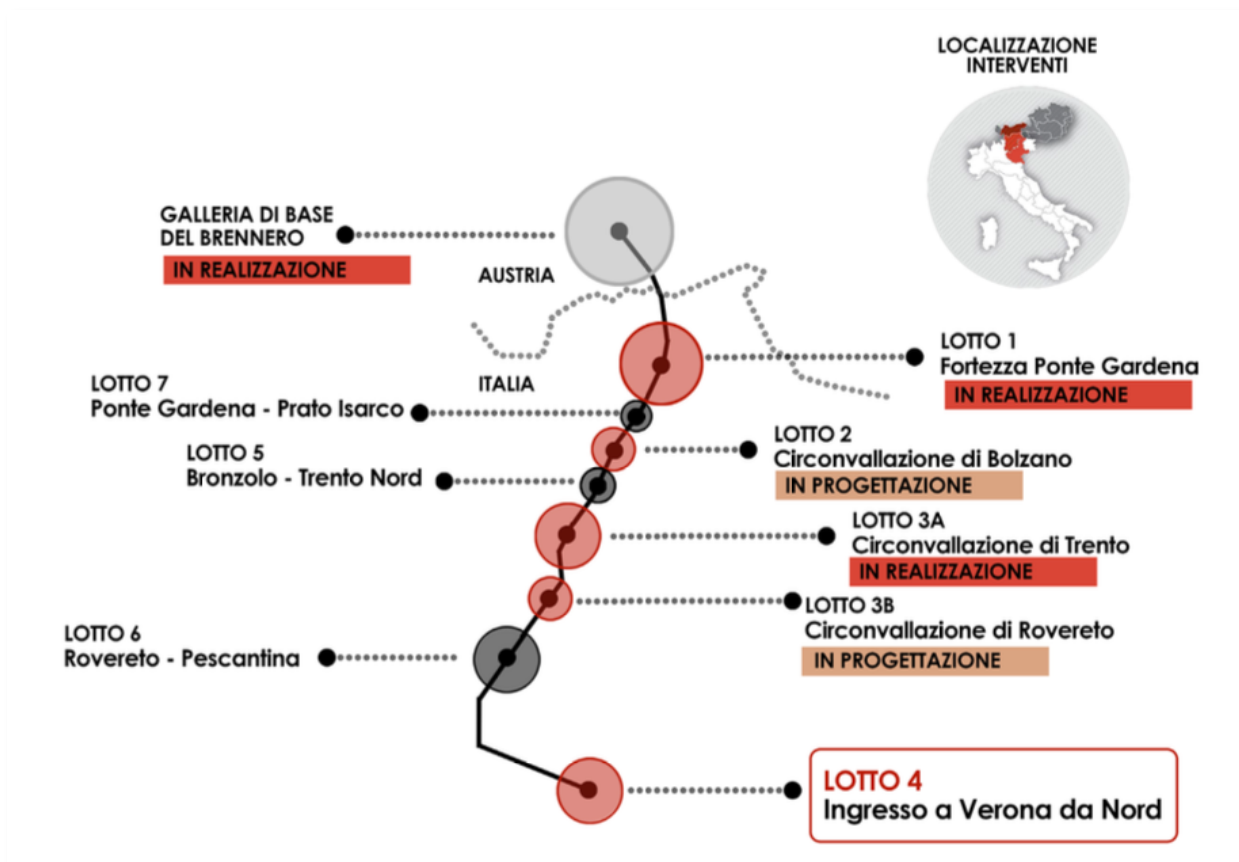
L'istituto del Dibattito Pubblico (DP) sulle grandi opere d'interesse pubblico è normato dal D. Lgs. 36/2023 Codice degli Appalti, all'art.40 e all'allegato I.6, che disciplinano i casi in cui il DP è obbligatorio, le modalità di svolgimento, le modalità di individuazione e i compiti del responsabile del DP, i contenuti della Relazione di progetto dell'opera e della Relazione conclusiva del procedimento. Di rilievo, rispetto al precedente Codice degli Appalti, D. Lgs. 50/2016 art. 22, è l'assenza della Commissione nazionale del DP e la definizione dei soggetti titolari a partecipare al DP e a presentare osservazioni entro il termine di 60 gg dalla pubblicazione della relazione di progetto, che sono circoscritti a *“le amministrazioni statali interessate alla realizzazione dell'intervento, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall'opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, che, in ragione degli scopi statuari, sono interessati dall'intervento, possono presentare osservazioni (...)”*.

2 OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO

2.1 Inquadramento dell'intervento

Il Progetto del Lotto 4 “Ingresso a Verona da Nord” si inserisce nell'ambito del più ampio intervento di Quadruplicamento della Linea Verona – Fortezza, finalizzato ad incentivare un progressivo passaggio dal trasporto merci su gomma a quello su rotaia, contribuendo a decongestionare la rete autostradale prossima alla saturazione. Nello specifico, l'intervento di quadruplicamento consentirà l'accesso da Sud alla Galleria di Base del Brennero contribuendo al potenziamento dell'asse Verona-Innsbruck-Monaco sul Corridoio TEN-T (Trans European Network-Transport) Scandinavo – Mediterraneo, progetto di carattere programmatico avviato dall'Unione Europea per il miglioramento delle vie di comunicazione a livello comunitario e transfrontaliero con l'obiettivo di contribuire alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti attraverso una gestione sostenibile dei trasporti.

Figura 1 - Lotti di accesso sud alla Galleria di Base del Brennero



L'intervento consentirà, in sintesi, un incremento di capacità e velocità del corridoio e la canalizzazione dei flussi, consentendo di dedicare la nuova linea «alta capacità» principalmente al traffico merci, nonché a ridurre le emissioni di gas inquinanti attraverso una gestione sostenibile dei trasporti. L'intervento del quadruplicamento della linea Verona – Fortezza è suddiviso in 6 lotti funzionali, alcuni definiti “prioritari” per i benefici trasportistici apportati.

I lotti prioritari si articolano – da nord a sud - nel quadruplicamento della linea “Fortezza-Ponte Gardena” e nelle circonvallazioni di Bolzano, Trento e Rovereto, mentre 3 lotti di completamento andranno a realizzare le cuciture tra i lotti prioritari. Al progetto di quadruplicamento si aggiunge un investimento correlato sull'impianto di Verona Quadrante Europa.

Il Progetto del Lotto 4 “Ingresso a Verona da Nord” ricade interamente nella Provincia di Verona, interessando i comuni di Verona, San Pietro in Cariano e Pescantina. Si sviluppa in un unico lotto costruttivo e funzionale con inizio a sud con l'adeguamento del Bivio San Massimo, in prossimità del terminal merci Quadrante Europa, e termine a nord nell'abitato di Pescantina, dove è prevista la realizzazione di un bivio di connessione tra le due nuove linee, denominate Est ed Ovest, per un'estensione complessiva pari a circa 9,5 km.

La nuova linea prevede la realizzazione di tratti in galleria artificiale (galleria San Massimo e galleria Parona) e di tratti in affiancamento alla linea storica, tra cui il quadruplicamento del Bivio San Massimo. Parte della linea verrà realizzata in sotterraneo, con conseguente liberazione di parte della superficie attualmente occupata dal tracciato ferroviario. Il progetto prevede inoltre l'attivazione della nuova fermata “San Massimo”, che permetterà ai cittadini del quadrante nord-ovest di Verona di accedere agevolmente al reticolo ferroviario.

2.2 La soluzione progettuale

L'intervento in oggetto interessa il tratto di linea ferroviaria esistente, compreso fra il bivio nord del nodo di Verona (Bivio San Massimo) e la stazione di Pescantina, e prevede il quadruplicamento della linea con suo interrimento in alcuni tratti. In particolare, sulla linea storica viaggiatori Verona – Brennero il limite sud dell'intervento è posto al km 6+202, mentre il limite nord dell'intervento è individuabile al km 16+315 circa della linea Verona – Brennero. La tratta ha dunque uno sviluppo complessivo di circa 9,5 km, di cui circa 3 km in completa variante e la restante parte in stretto affiancamento alla Linea Storica. Seguendo il tracciato da sud, l'intervento prevede dunque il quadruplicamento del Bivio San Massimo, con allaccio dei nuovi binari ai raccordi esistenti e realizzazione di tutte le connessioni per entrambe le linee.

A nord di Bivio San Massimo, l'intervento si sviluppa in affiancamento all'esistente, per il primo tratto a mezza costa e, dopo circa un chilometro, prevede l'interrimento di entrambe le linee, est e ovest, con realizzazione della Galleria San Massimo (GA01), galleria artificiale a doppia canna che si estende per circa 1833 m. In corrispondenza dell'incrocio con via Croce Bianca/corso Milano è prevista la nuova fermata sotterranea, oltre la quale la galleria si estende fino a oltrepassare via San Marco. Al termine della Galleria San Massimo, l'intervento procede ancora in affiancamento alla linea esistente, prevedendo un tratto in trincea profonda, che si sviluppa con profondità decrescenti fino a tornare alla quota del terreno esistente, in prossimità della centrale elettrica di Chievo.

Successivamente, il tracciato si sviluppa in variante rispetto alla linea esistente, abbandonando la curva di Parona, che oggi provoca una significativa riduzione della velocità. Il tratto in variante prevede l'interrimento delle due linee in prossimità dell'aeroporto di Boscomantico, mediante la realizzazione di una seconda galleria artificiale, denominata Galleria Parona (GA02), che si estende per circa 740 m.

Proseguendo in direzione nord sono previste nuove opere di scavalco del fiume Adige, oltre il quale la linea torna a svilupparsi in affiancamento all'esistente fino al Bivio Pescantina.

Completano il progetto il quadruplicamento del Bivio San Massimo, gli interventi di ripristino delle viabilità esistenti che interferiscono con il progetto e tutti impianti meccanici, di trazione elettrica,

segnalamento e telecomunicazioni. La pendenza massima delle due linee è del 14‰ con velocità massima di tracciato di 105-150 km/h.

Figura 2 - Inquadramento del Lotto 4



2.3 Le opere principali del progetto e le macrofasi realizzative

Il progetto del Lotto 4 si compone di numerose opere civili: gallerie artificiali, viadotti, scatolari, rilevati e trincee.

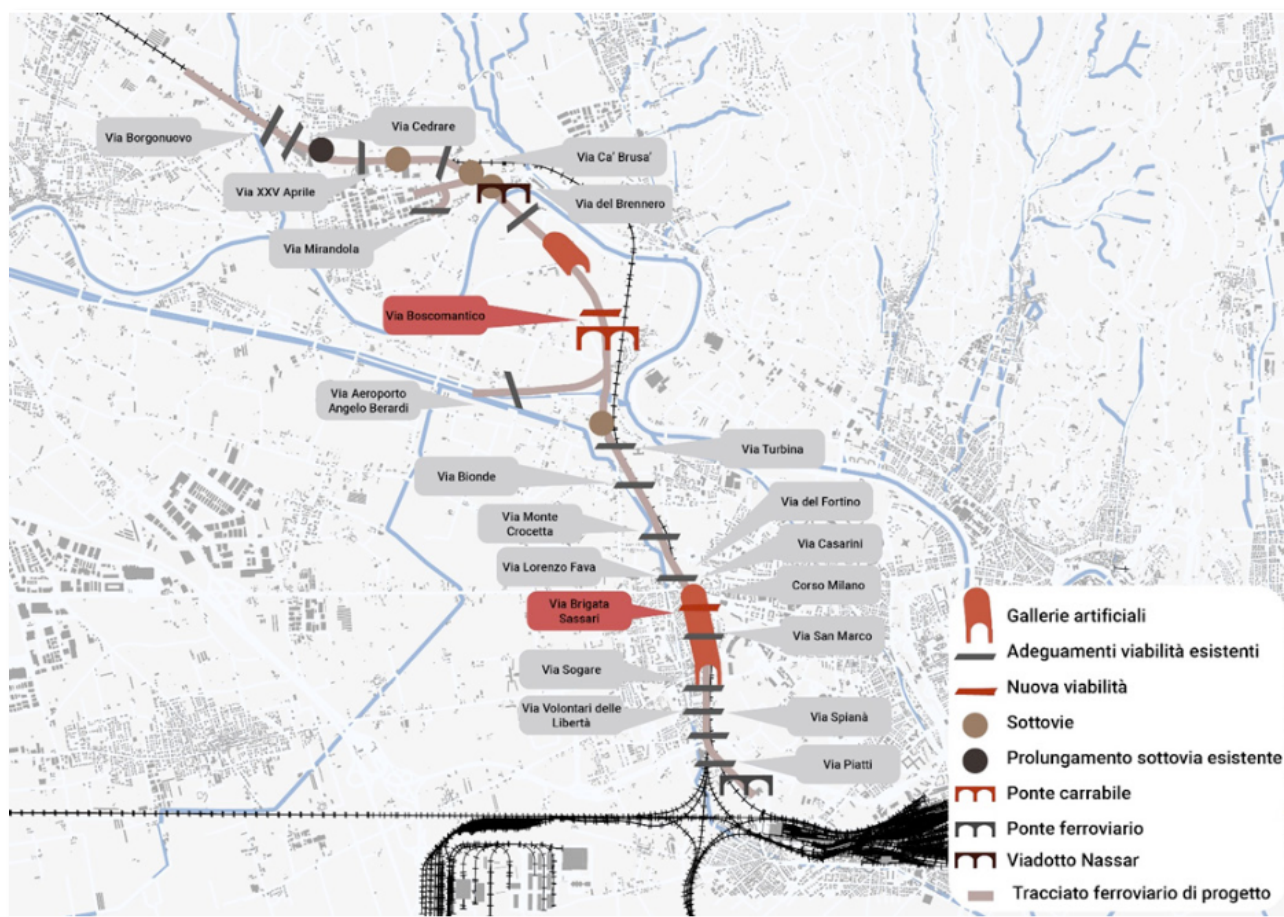
Tra le principali opere civili, la Galleria artificiale San Massimo (GA01) rappresenta l'opera interrata più importante e lunga dell'intervento. Si sviluppa per circa 1833 m in un ambito molto antropizzato e raggiunge una profondità massima del piano ferro variabile fra 9 m e 15 m circa rispetto al piano campagna esistente. In corrispondenza della GA San Massimo è prevista la realizzazione della nuova fermata urbana S. Massimo. La realizzazione della fermata urbana interrata "San Massimo",

all'interno della Galleria Artificiale GA01, sarà allestita a servizio della Linea Est. La fruibilità della fermata sarà garantita da due accessi: l'accesso principale è previsto da via Fava, che si sviluppa da Corso Milano in direzione nord parallelamente alla ferrovia, mentre il secondo accesso, localizzato in via del Fortino, si colloca in stretta connessione con il Parco della Fratellanza.

La Galleria artificiale Parona rappresenta la seconda opera sotterranea prevista nel progetto e si sviluppa per circa 740 m in variante rispetto al tracciato attuale attraversando le aree coltivate poste in adiacenza all'aeroporto Boscomantico.

Il ponte "Nassar" consente l'attraversamento del fiume Adige ed è costituito da un doppio impalcato metallico a tre campate, con pile su fondazioni profonde in alveo e spalle in continuità agli scatolari di appoggio. I due impalcati sono affiancati e realizzati a struttura mista acciaio-calcestruzzo. Il viadotto si sviluppa su tre campate, due d'approccio da 43 m e una campata centrale di scavalco dell'Adige da 63 m. Le pile circolari sono conformate in maniera da minimizzare gli effetti fluidodinamici dell'acqua e sono inclinate in maniera tale da essere allineate col corso del fiume.

Figura 3 - Le opere principali del progetto



Vista la complessità del tracciato e la sovrapposizione con la linea esistente in alcuni tratti, la realizzazione delle opere in progetto è suddivisa in 2 macrofasi distinte, nelle quali si prevedono le seguenti lavorazioni.

La Macrofase I vede innanzitutto il quadruplicamento di Bivio San Massimo. Si procede poi con la 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 in variante. Si prosegue con la realizzazione di entrambe le nuove linee (4 binari) nel tratto in variante rispetto alla linea storica e con la realizzazione del quadruplicamento di tutto il tratto nord, dal punto in cui la linea si stacca dall'esistente fino a Bivio Pescantina. Al termine della Macrofase I è prevista l'attivazione della nuova Linea Est, sulla quale viene deviata l'intera circolazione ferroviaria.

Nella Macrofase II verrà realizzata la linea Ovest nel tratto in affiancamento all'esistente compreso fra Bivio San Massimo e il km 4, dove ha inizio il tratto in variante già interamente realizzato nella Macrofase I. All'attivazione della linea Ovest seguirà la completa dismissione della linea storica.

3 IL DIBATTITO PUBBLICO

3.1 L'iter procedurale

Il Dibattito Pubblico (di seguito "DP") è uno strumento normativo di democrazia partecipativa, pensato per promuovere il confronto pubblico e la trasparenza nei processi decisionali riguardanti opere pubbliche di particolare impatto sul territorio e sulla vita delle comunità locali. La sua disciplina è oggi regolata dal D. Lgs. 36/2023, che ha aggiornato e sostituito la precedente normativa (D. Lgs. 50/2016), stabilendo nuovi criteri dimensionali, attuativi e i tempi per lo svolgimento del dibattito.

Il DP ha l'obiettivo di informare correttamente i cittadini e gli stakeholder locali, favorendo la comprensione degli impatti territoriali, ambientali ed economici dell'opera proposta. Consente inoltre di intercettare per tempo criticità, dubbi e proposte che potrebbero emergere nel corso della progettazione e realizzazione dell'intervento, migliorandone la sostenibilità tecnica e sociale.

3.1.1 Il Dibattito Pubblico sul progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord"

Il presente Dibattito Pubblico è stato promosso da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito "RFI"), quale soggetto proponente dell'opera, secondo quanto previsto dall'art.40 del D. Lgs. 36/2023. Il Dibattito Pubblico si apre con la **pubblicazione sul sito istituzionale** della stazione appaltante o dell'ente concedente di una **relazione contenente il progetto dell'opera** e l'analisi di fattibilità delle eventuali alternative progettuali.

Il Dibattito Pubblico, dopo una fase preparatoria, iniziata con la predisposizione del sito web dedicato, degli strumenti informativi e del Documento di Progetto, ha avuto formalmente inizio il **5 giugno 2025** con la pubblicazione della Relazione di Progetto redatta dal Soggetto Proponente e la contestuale trasmissione della documentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A partire da questa data, si è aperto il periodo di 60 giorni destinato allo svolgimento degli incontri con gli stakeholder e alla presentazione delle osservazioni da parte degli enti coinvolti e degli stakeholder. In conseguenza di ciò la data ultima per la presentazione delle osservazioni è stata fissata al **4 agosto 2025**. A partire dal 4 agosto sono previsti 60 giorni per la predisposizione della Relazione Conclusiva da parte del Responsabile del DP e ulteriori 60 giorni per la predisposizione del Documento conclusivo - che conterrà le valutazioni finali e le determinazioni in merito al progetto alla luce dei contributi ricevuti durante il percorso partecipativo - a cura di RFI quale proponente dell'opera. La Relazione conclusiva viene pubblicata sul sito web di progetto, così come il Documento conclusivo che viene anche trasmesso al MIT.

La conduzione del DP è stata affidata all'ing. Luigi De Amicis, responsabile del Dibattito Pubblico, che ha garantito l'imparzialità del processo e il corretto svolgimento delle attività di coinvolgimento pubblico.

Il Dibattito Pubblico si è svolto in un clima di collaborazione e responsabilità istituzionale, con il contributo attivo degli enti territoriali coinvolti - in particolare il Comune di Verona, quello di San Pietro in Cariano e quello di Pescantina - e dei portatori d'interessi diffusi, realtà associative e civiche. Pur essendo emerse osservazioni su temi quali gli impatti viabilistici, gli espropri/occupazioni e l'inserimento della fermata San Massimo, il processo si è svolto attraverso un ampio dialogo costruttivo che ha permesso di approfondire le tematiche legate all'inserimento dell'opera sul territorio.

3.1.2 Strumenti di partecipazione e comunicazione

Per garantire un coinvolgimento ampio, accessibile e trasparente della cittadinanza e dei portatori di interesse, il Dibattito Pubblico si è avvalso di una pluralità di strumenti, pensati per favorire la

partecipazione attiva e il dialogo informato. Di seguito si descrivono le principali modalità attraverso cui è stato promosso e gestito il confronto pubblico:

- **Sito web dedicato**

Il sito web ufficiale del Dibattito Pubblico dedicato al progetto dell'ingresso a Verona da Nord (www.dpingressoveronanord.it) è stato il principale strumento di informazione, partecipazione e coordinamento delle attività del DP. Concepito come piattaforma centrale di informazione e interazione, il sito ha ospitato una sezione dedicata alla documentazione tecnica relativa al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), offrendo ai cittadini strumenti per comprendere nel dettaglio le caratteristiche dell'opera. I contenuti pubblicati sono stati redatti con un linguaggio chiaro e accessibile, pensato per rendere comprensibili anche ai non addetti ai lavori le scelte progettuali e le tematiche affrontate. L'obiettivo era quello di coinvolgere in modo consapevole amministrazioni, associazioni, comitati, ed enti interessati, facilitando la comprensione e la partecipazione attiva. Tra le funzionalità più utili offerte dal sito, vi è stata la possibilità di iscriversi direttamente online agli incontri pubblici previsti nel corso del percorso, tramite moduli dedicati. Questa modalità ha permesso a singoli cittadini e rappresentanti di associazioni/comitati ed enti pubblici di accedere facilmente agli appuntamenti, sia in presenza sia da remoto. Parallelamente, è stato attivato un modulo di accreditamento specifico per associazioni e comitati, che hanno potuto registrarsi attraverso l'invio della documentazione statutaria, ricevere aggiornamenti mirati e inviare contributi ufficiali. Tali strumenti hanno reso possibile un'interazione ordinata e tracciabile tra il pubblico e lo staff del Dibattito Pubblico. Tutti i contributi ricevuti – domande, osservazioni, proposte – sono stati pubblicati in una sezione dedicata del sito, garantendo trasparenza e visibilità al percorso partecipativo. Inoltre, l'agenda degli incontri è stata costantemente aggiornata con date, orari, sedi e modalità di partecipazione. Nel periodo di attività compreso tra il 5 giugno e il 4 agosto, <https://www.dpingressoveronanord.it/> ha registrato un totale di 19.945 pagine visitate da 7.334 utenti unici, con un tempo medio di permanenza sul sito pari a 3 minuti e 1 secondo.

Il sito è stato realizzato in conformità agli standard WCAG 2.1 livello AA (W3C) con una struttura lineare, menù chiari, navigazione da tastiera e contenuti ottimizzati per chi presenta disabilità visive o motorie, al fine di garantire un'esperienza il più possibile inclusiva.

Figura 4 - Schermata della pagina Home del sito web di progetto



- ***Incontri pubblici e tematici***

Il confronto diretto con la popolazione è stato promosso attraverso un calendario articolato di incontri, organizzati sia in presenza che da remoto. Tali appuntamenti si sono differenziati per tipologia e aree territoriali (Verona, San Pietro in Cariano e Pescantina): eventi finalizzati alla presentazione generale dell'opera rivolti alla cittadinanza, incontri di approfondimento tecnico con focus su specifici aspetti del progetto, e incontri tematici dedicati a questioni territoriali o settoriali di particolare rilievo. Questa diversificazione ha permesso di coinvolgere una pluralità di soggetti e di favorire una discussione più approfondita, calibrata sulle diverse sensibilità e competenze dei partecipanti. Gli incontri pubblici sono stati organizzati con l'obiettivo di garantire la più ampia partecipazione possibile sia dei soggetti istituzionali sia dei comitati/associazioni del territorio, ma anche dei singoli cittadini, in particolare promuovendo il loro collegamento/contatto con referenti istituzionali territoriali (Circoscrizioni/comuni/associazioni) in grado di raccogliere e farsi portavoce delle loro richieste e/o proposte. Per assicurare la possibilità di esprimersi a tutti i partecipanti, gli interventi sono stati gestiti secondo regole condivise di ascolto e dialogo. I partecipanti sono stati invitati a prenotare l'intervento attraverso il modulo di iscrizione online, obbligatorio per tutti, oppure attraverso la richiesta al Supporto tecnico in sala (presenza) o tramite la chat (in collegamento online). La parola veniva assegnata dal Responsabile del Dibattito Pubblico, secondo l'ordine di prenotazione o su richiesta per alzata di mano. Le domande formulate durante gli incontri venivano raccolte e sottoposte ai tecnici progettisti presenti. I tecnici hanno fornito una risposta immediata durante gli incontri o, qualora fossero necessari approfondimenti, è stato previsto che la risposta venisse elaborata successivamente e pubblicata tra i materiali ufficiali del Dibattito Pubblico, garantendo così completezza informativa e tracciabilità delle osservazioni sollevate. Al termine di ogni incontro, sul sito web dedicato sono state pubblicate le videoregistrazioni degli incontri e le presentazioni dei relatori al fine di consentire a chiunque di prenderne visione, anche in un secondo momento. Questo ha permesso di estendere la partecipazione anche a coloro che non hanno potuto essere presenti in diretta.

Gli incontri online si sono svolti sulla piattaforma Zoom, sfruttando funzioni utili all'accessibilità, tra cui sottotitoli automatici, ingrandimento dei contenuti a schermo, chat per gli interventi scritti, prenotazione della parola con audio e video attivabili. La piattaforma, essendo compatibile con i principali screen reader (JAWS, NVDA, VoiceOver, TalkBack), ha permesso la partecipazione anche di persone non vedenti o ipovedenti.

- ***Invio di e-mail di promemoria (reminder)***

A supporto della partecipazione, in forma ricorsiva e in occasione delle scadenze degli incontri del DP, è stato attivato l'invio di mail a tutti gli stakeholder potenzialmente interessati dall'opera. Questo ha consentito di mantenere tempestivamente informate le realtà istituzionali e associative presenti agli incontri ma anche quelle ancora da coinvolgere.

- ***Comunicazione sui canali social delle amministrazioni coinvolte***

La promozione del Dibattito Pubblico è stata ulteriormente rafforzata attraverso la collaborazione con le pubbliche amministrazioni dei territori interessati. Queste ultime hanno contribuito attivamente alla diffusione delle informazioni tramite i propri canali social istituzionali (Facebook, Instagram, newsletter), aumentando la capillarità della comunicazione e raggiungendo un bacino più ampio di cittadini, anche al di fuori delle reti formali.

- ***Comunicati Stampa***

I comunicati stampa hanno rappresentato uno strumento essenziale per garantire la massima trasparenza e diffusione delle informazioni relative al percorso del Dibattito Pubblico. Redatti in occasione delle principali fasi del processo – all'avvio degli incontri pubblici e alla chiusura – questi testi hanno consentito di raggiungere un pubblico ampio anche a livello nazionale. I comunicati hanno contribuito a rafforzare la visibilità dell'iniziativa, a stimolare la partecipazione dei cittadini e a garantire che l'informazione fosse tempestivamente diffusa.

3.2 Avvio del Dibattito Pubblico

Il Dibattito Pubblico è stato ufficialmente avviato il 5 giugno 2025 con una conferenza stampa tenutasi nella Sala degli Arazzi di Palazzo Barbieri, sede principale del Comune di Verona. Alla presentazione delle tappe del Dibattito Pubblico hanno partecipato Elisa De Berti, Vicepresidente della Regione Veneto, Paola Firmi, Commissaria Straordinaria di Governo per il potenziamento della linea Verona-Fortezza, Luigi De Amicis, Responsabile del Dibattito Pubblico, Damiano Beschin, Referente di progetto dell'opera di RFI, Damiano Tommasi, Sindaco di Verona e Gerardo Zantedeschi, Sindaco del comune di San Pietro in Cariano. In tale occasione è stata annunciata la pubblicazione della Relazione di Progetto sul sito del Dibattito Pubblico, atto che segna formalmente l'inizio del percorso partecipativo, in conformità al regolamento nazionale sul Dibattito Pubblico. L'incontro con la stampa ha rappresentato non solo un momento istituzionale, ma anche un'importante occasione di promozione dell'iniziativa presso l'opinione pubblica e i media territoriali.

3.3 Gi incontri

Il Dibattito Pubblico è stato gestito attraverso l'organizzazione di sei incontri: un incontro plenario, due incontri tematici, tre incontri con focus sui singoli territori comunali interessati dall'opera. Ciascuno dei tre incontri territoriali è stato preceduto da uno specifico incontro con i funzionari tecnici del rispettivo Comune, al fine di intercettare criticità e instaurare un dialogo collaborativo tra RFI e le Amministrazioni locali.

Qui di seguito il calendario degli eventi:

- **5 giugno:** Conferenza stampa nella Sala degli Arazzi di Palazzo Barbieri;
- **18 giugno:** Presentazione generale del progetto – Incontro Plenario nella Sala degli Arazzi di Palazzo Barbieri, modalità ibrida;
- **19 giugno:** Ragioni dell'opera e aspetti trasportistici – Incontro di approfondimento, modalità online;
- **20 giugno:** Aspetti ambientali e realizzativi – Incontro di approfondimento, modalità online;
- **24 giugno:** focus su Verona – Incontro sul territorio, modalità ibrida;
- **25 giugno:** focus su San Pietro in Cariano – Incontro sul territorio, modalità ibrida;
- **26 giugno:** focus su Pescantina – Incontro sul territorio, modalità ibrida.

3.3.1 Incontro plenario del 18 giugno 2025

L'incontro di apertura del Dibattito Pubblico sul progetto "Ingresso a Verona da nord" si è svolto il giorno 18 giugno dalle 17:00 alle 18:30, nella Sala degli Arazzi di Palazzo Barbieri a Verona, in modalità ibrida. Sono presenti il Comune di Verona, quello di Pescantina, di San Pietro in Cariano, la Regione Veneto, la Provincia di Verona, la Circoscrizione III di Verona del Comune Verona, Infrastrutture Venete s.r.l.. Sono accreditati il Comitato per la metropolitana di Verona, Salviamo Parona e Arbizzano, Legambiente Verona, Associazione TAC C1 VR, Associazione utenti del trasporto pubblico. Sono iscritti 83 cittadini in modalità webinar.

La sessione, presieduta dal Responsabile del DP Luigi De Amicis, ha visto la partecipazione delle istituzioni locali e regionali—Barbara Bissoli, vicesindaca di Verona, Elisa De Berti, vicepresidente della Regione Veneto, Tommaso Ferrari, assessore all'Ambiente e Transizione Ecologica—oltre a rappresentanti di comitati e associazioni del territorio, tra cui il Comitato per la Metropolitana di Verona e il Comitato/Associazione TAC C1 Verona. Erano presenti anche dirigenti comunali di vari settori.

Sul piano dei contenuti emersi dagli stakeholder, il messaggio prevalente è stato che il DP deve essere un'occasione reale di partecipazione e non un mero adempimento normativo. La vicesindaca Bissoli ha insistito sul valore del confronto con il territorio per raccogliere osservazioni migliorative e ha ribadito l'importanza della scelta di Verona come sede d'avvio del percorso. La vicepresidente De Berti ha ribadito l'importanza di una comunicazione chiara su impatti e tempi delle grandi opere e ha auspicato un approccio "oltre gli obblighi", aperto e trasparente, per ridurre i problemi in cantiere grazie al coinvolgimento anticipato dei cittadini. Su questa scia, l'assessore Ferrari ha annunciato

un incontro pubblico nella Terza Circoscrizione (oltre al DP formale), per canalizzare le istanze della cittadinanza come contributo ufficiale: un segnale politico di ascolto diffuso pur nella convinta adesione dell'amministrazione alla strategicità dell'opera. Dal lato dei comitati e dei portatori di interesse locali, sono emerse due tematiche principali.

La prima ha riguardato la mobilità sostenibile e l'uso futuro delle aree ferroviarie liberate grazie ai nuovi interventi. Il Comitato per la Metropolitana di Verona ha evidenziato l'opportunità di non perdere l'occasione della "ricucitura su ferro": la disponibilità di tratti storici, come ad esempio quello di Parona che, in prospettiva, potrebbe ospitare ferrovie urbane/metro leggera o soluzioni tranviarie coerenti con il PUMS, favorendo un salto di qualità del Trasporto Pubblico Locale rispetto ad altre città già più avanti su tram e metro leggera. Pur riconoscendo che il riuso di quelle aree non rientra formalmente nel perimetro dell'opera in discussione, il tema è stato ritenuto pertinente e da approfondire con le strutture competenti, proprio per non precludere scelte future.

La seconda tematica ha riguardato la gestione degli impatti locali, con particolare focus sugli espropri e sull'assetto urbanistico. Il Comitato TAC C1 Verona ha proposto un percorso collaborativo tra RFI, il Comune di Verona e gli espropriandi che preveda accordi preventivi finalizzati all'individuazione e/o messa a disposizione di soluzioni abitative alternative, con adeguato anticipo non solo rispetto all'avvio dei cantieri, ma anche rispetto alla dichiarazione di pubblica utilità. L'obiettivo è quello di evitare contenziosi e ridurre il disagio sociale, con un beneficio anche per i tempi e i costi dell'opera. La richiesta è stata accolta come attinente e destinata a un confronto operativo con RFI e il Comune, nel rispetto della normativa in materia. Sul versante pianificazione, la dirigente della Direzione Attuazione Urbanistica e PEBA del Comune di Verona, l'arch. Anna Grazi ha rappresentato l'esigenza di approfondire le eventuali incongruenze con i piani attuativi comunali (varianti al Piano degli Interventi), ha descritto le criticità correlate ad alcune aree di cantiere e ad alcuni beni culturali, tra cui il Parco Ottocento. Da qui l'esigenza di un coordinamento stretto tra Comune e proponente per salvaguardare il potenziale edificatorio, evitare contenziosi e valutare la cantierizzazione in modo compatibile con la città.

Questi interventi hanno reso manifesta la necessità sia di proseguire un coordinamento istituzionale per aumentare l'armonizzazione del progetto ferroviario nel contesto territoriale, affinché le scelte progettuali tengano conto delle esigenze sul fronte della mobilità futura e che le procedure sugli espropri siano gestite proattivamente; gli uffici tecnici comunali hanno invece sottolineato la necessità di allineamento tra progetto infrastrutturale e strumenti urbanistici vigenti. La seduta si è chiusa con il richiamo del Responsabile del Dibattito Pubblico a formalizzare per iscritto le domande e a proseguire il confronto negli appuntamenti tematici successivi, all'interno della finestra utile per l'invio delle osservazioni. Il video integrale dell'incontro del DP è disponibile a questo [link](#).

3.3.2 Incontro di Approfondimento del 19 giugno 2025

"Le ragioni dell'opera e gli aspetti trasportistici"

L'incontro di approfondimento del Dibattito Pubblico sul progetto "Ingresso a Verona da nord" si è svolto il 19 giugno 2025 dalle 15:00 alle 16:30, in modalità online. Sono presenti i tecnici del progetto e, per le amministrazioni, il Comune di Verona, il Comune di Pescantina, la Provincia di Verona e la Circoscrizione III di Verona del Comune di Verona, Infrastrutture Venete s.r.l.. Sono accreditati il Comitato per la Metropolitana di Verona, Salviamo Parona e Arbizzano, Legambiente Verona, l'Associazione TAC C1 VR e l'Associazione Utenti del Trasporto Pubblico. 85 cittadini risultano iscritti al webinar. Il tema della sessione è stato "Le ragioni dell'opera e gli aspetti trasportistici".

Il Responsabile del DP ha aperto la seduta ricordando le regole di partecipazione, il calendario degli incontri tematici e la finestra per l'invio delle osservazioni, aperta fino al 4 agosto. La sessione, di natura specialistica, si è concentrata principalmente sull'inquadramento dell'intervento e sui suoi benefici trasportistici, corrispondenti alla separazione dei flussi merci/passeggeri, all'incremento di capacità e puntualità, ai benefici locali su rumore e sicurezza, anche grazie all'interramento della linea in ambito urbano. E' stata inoltre presentata la nuova fermata San Massimo e i suoi benefici in termini di miglioramento dell'accessibilità alla rete ferroviaria e intermodalità. E' stato messo in evidenza il valore territoriale dell'opera come occasione di ricucitura urbana, di riuso di spazi liberati e riduzione delle emissioni tramite lo shift modale. Sul piano architettonico, la fermata interrata di

San Massimo è descritta come nodo di scambio con doppi accessi, area kiss&ride, parcheggi e un bike box da circa 120 posti, banchine da 250 m, attenzione a accessibilità, sicurezza e inserimento paesaggistico.

Il video integrale dell'incontro del DP è disponibile a questo [link](#).

3.3.3 Incontro di Approfondimento del 20 giugno 2025

“Gli aspetti ambientali e gli aspetti realizzativi”

L'incontro di approfondimento del Dibattito Pubblico sul progetto “Ingresso a Verona da nord” si è svolto il 20 giugno 2025 dalle 15:00 alle 16:30, in modalità online. Sono presenti i tecnici del progetto e, per le amministrazioni, il Comune di Verona, il Comune di Pescantina, la Provincia di Verona e la Circoscrizione III di Verona del Comune di Verona, Infrastrutture Venete s.r.l.. Sono accreditati il Comitato per la Metropolitana di Verona, Salviamo Parona e Arbizzano, Legambiente Verona, l'Associazione TAC C1 VR e l'Associazione Utenti del Trasporto Pubblico. 104 cittadini risultano iscritti e collegati in webinar. La sessione è stata dedicata agli aspetti ambientali e agli aspetti realizzativi dell'opera.

Dopo il riepilogo del percorso del Dibattito Pubblico e delle modalità di partecipazione da parte del Responsabile, l'attenzione si è concentrata sugli aspetti tecnici legati alla realizzazione dell'operai quali sono emersi vari elementi di interesse.

Sono stati illustrati i vincoli paesaggistici e di interesse culturale (ville, chiese, forti militari), l'attraversamento della Zona Speciale di Conservazione sull'Adige e le scelte progettuali adottate per contenere gli impatti paesaggistici (schermature verdi, studi cromatici). Sono state dettagliate le misure di mitigazione acustica (barriere da 2 a 7,5 m), vibrazionale (circa 2,8 km di materassini antivibranti) e il piano di monitoraggio ambientale che verrà attuato ante, durante e post operam. Per la cantierizzazione, sono stati rappresentati i criteri alla base della scelta di localizzazione dei cantieri, tra i quali la distanza da aree sensibili e l'accesso diretto alle viabilità principali. Un focus specifico è stato riservato alla gestione delle terre e rocce da scavo: nonostante i volumi molto rilevanti, si è previsto un riutilizzo interno pari a circa il 98% (una quota consistente all'interno del cantiere, il resto per re-ambientalizzazioni esterne) e solo una minima frazione avviata a rifiuto; per limitare rumore e polveri sono state previste barriere mobili, generatori silenziati, bagnature e pulizie delle piste. Per gli aspetti realizzativi, sono state spiegate le principali tecniche costruttive: “metodo Milano” per le gallerie artificiali (realizzazione di diaframmi e soletta superiore per lavorare in sotterraneo riducendo l'impatto in superficie), bottom-up per parti della fermata San Massimo, e tecniche a spinta per alcuni sottopassi (prefabbricati spinti sotto l'armamento sostenuto da ponte provvisorio). E' stata chiarita la sequenza costruttiva della Galleria San Massimo (prima la linea est, poi la ovest, mantenendo l'esercizio ferroviario) e sono stati illustrati i principi che hanno guidato l'adeguamento delle viabilità: non solo risoluzione delle interferenze, ma occasione di correzione di criticità già esistenti mediante rettifiche, ampliamenti e rotatorie, con particolare attenzione alla sicurezza stradale e all'integrazione con le nuove opere ferroviarie.

L'incontro si è chiuso senza interventi del pubblico., I temi sensibili per gli stakeholder trattati durante l'incontro sono stati: la tutela della qualità della vita nelle aree prossime ai cantieri (rumore, vibrazioni, polveri, traffico), la salvaguardia del paesaggio e dei beni culturali, la sicurezza e la funzionalità della viabilità locale durante e dopo i lavori. La seduta si è chiusa con l'invito a inoltrare osservazioni scritte entro il 4 agosto e con il promemoria dei successivi appuntamenti territoriali. Il video integrale dell'incontro del DP è disponibile a questo [link](#).

3.3.4 Incontro sul territorio – Verona, 24 giugno 2025

“Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio”

Il primo incontro sul territorio si è svolto il 24 giugno 2025 nella Sala degli Arazzi di Palazzo Barbieri a Verona, dalle 15:00 alle 16:30, in modalità ibrida, ed è stato dedicato interamente alla tratta che ricade nel Comune di Verona (i successivi appuntamenti hanno riguardato Pescantina e San Pietro in Cariano). In apertura, dopo i saluti della vicesindaca Barbara Bissoli, il Responsabile del DP ing. Luigi De Amicis ha richiamato regole e calendario del percorso del Dibattito Pubblico. In sala e online

erano presenti i referenti del Comune di Verona, della Circoscrizione III di Verona, di Infrastrutture Venete s.r.l., della Provincia, oltre a Confindustria e INU; risultavano accreditate varie associazioni e comitati (tra cui FIAB, Comitato per la Metropolitana, Salviamo Parona e Arbizzano, Associazione Maria Ausiliatrice – Sorte di Chievo, TAC C1, Legambiente, Associazione volovelistica Scaligera, ASD Scuola Paracadutistica Veronese) e 116 cittadini iscritti al webinar.

La parte descrittiva dell'intervento, curata dal Referente di Progetto dell'opera ing. Damiano Beschin per RFI e dai tecnici di Italferr, ha riguardato le opere nel territorio comunale di Verona (trincee, galleria San Massimo, galleria Parona e nuovo ponte sull'Adige), l'inserimento della nuova fermata San Massimo come nodo di prossimità orientato a favorire la mobilità dolce, le fasi realizzative delle opere civili (metodo Milano per le gallerie, sottopassi "a spinta"), gli adeguamenti viari (rettifiche, rialzi sopra le gallerie, rotatorie, rifacimento di sottopassi) e la cantierizzazione, quest'ultima guidata da criteri orientati a minimizzare gli impatti sul territorio. Sono stati illustrati anche gli aspetti ambientali: mitigazioni paesaggistiche e acustiche, utilizzo di tappetini antivibranti, progetto del verde e gestione di terre e rocce da scavo con ampio riutilizzo interno al cantiere.

Dal confronto con gli stakeholder sono emerse alcune tematiche, ritenute prioritarie dal territorio. FIAB ha chiesto conferme sugli interventi in via Aeroporto Berardi e via Turbina, evidenziando l'esigenza di garantire continuità e sicurezza della ciclovia Brennero–Verona e proponendo un attraversamento ciclabile dedicato. L'Associazione Maria Ausiliatrice della Sorte di Chievo ha posto la questione dell'accessibilità in via Barucchi, unico collegamento per residenti, autobus e mezzi agricoli, chiedendo che non venga interrotta. Italferr ha chiarito che la strada resterà pienamente funzionale durante e dopo i lavori, poiché l'ampliamento ferroviario avverrà sul lato ovest per evitare interferenze.

La Direzione Attuazione Urbanistica del Comune di Verona ha chiesto di valutare l'inserimento di un collegamento pedonale e ciclabile diretto dalla nuova fermata di San Massimo verso il tessuto di Borgo Milano (area via Pitagora). RFI ha confermato che avrebbe preso in carico l'approfondimento. La Circoscrizione III di Verona ha infine avanzato tre istanze: 1) ripensare il tracciato della nuova via Boscomantico sfruttando strade vicinali per ridurre l'impatto sui fondi agricoli (i tecnici hanno confermato la soluzione attuale ma la disponibilità a valutare dei "downgrade" compatibili con le norme); 2) spostare l'area di deposito prevista nel parco di via della Fratellanza verso zone alternative come quella della Spianà (richiesta giudicata pertinente e avviata a istruttoria); 3) salvaguardare il muro storico di Villa Pullè in via Berardi (per il quale è stato confermato che non sono previsti interventi e che resterà integro nell'assetto progettuale).

La seduta si è conclusa con l'invito a formalizzare per iscritto tutte le osservazioni emerse, così da consentire le verifiche puntuali, e con il richiamo ai successivi incontri territoriali. In sintesi, il territorio ha chiesto un'opera capace di non interrompere il tessuto urbano, ma ricucire il territorio garantendo continuità e sicurezza della mobilità, integrando la nuova fermata di San Massimo nella trama pedonale e ciclabile di quartiere e proteggendo parchi e beni storici. Il video integrale dell'incontro del DP è disponibile a questo [link](#).

3.3.5 Incontro sul territorio – San Pietro in Cariano, 25 giugno 2025

“Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio”

Il secondo incontro tematico si è svolto il 25 giugno 2025, dalle 15:00 alle 16:30, in modalità ibrida, con focus specifico sul territorio del Comune di San Pietro in Cariano. In apertura, il sindaco Gerardo Zantedeschi ha ringraziato RFI/Italferr e ha ricordato la finestra temporale per l'invio delle osservazioni, aperta fino al 4 agosto.

Si sono iscritti all'incontro 53 cittadini, ed erano presenti rappresentanti istituzionali (Comune di San Pietro in Cariano, Provincia di Verona, Infrastrutture Venete s.r.l.), comitati e associazioni (tra cui Comitato per la Metropolitana di Verona, Salviamo Parona e Arbizzano, Distretto Turistico Valpolicella). Per questa seduta, d'intesa con il Sindaco, il Responsabile del DP ing. Luigi De Amicis ha dato la parola anche a singoli cittadini oltre ai soggetti accreditati.

Dopo un'introduzione tecnica mirata alle ricadute dell'intervento sul territorio di San Pietro in Cariano—tracciato in affiancamento/variante, nuove opere civili e sottopassi su SP1/Via Brennero, Via Ca Brusà, Via XXV Aprile, Via Cedrare/Borgo Nuovo, gestione del cantiere e mitigazioni ambientali—si è aperto il confronto con gli stakeholder.

Il primo intervento è arrivato dal Distretto Turistico Valpolicella, che ha posto il tema dell'accessibilità territoriale: con lo spostamento del tracciato e la dismissione della linea storica a Parona, si rischia di perdere una stazione ferroviaria che ha come bacino d'utenza decine di migliaia di residenti (anche dei comuni collinari) e i turisti della Valpolicella. La proposta è valutare la riattivazione delle stazioni storiche (Parona, Domegliara, Pescantina) in un'ottica di ferrovia di superficie/tramvia. Il Referente di progetto dell'opera per RFI ha riconosciuto la pertinenza del tema e ha invitato a formalizzare l'osservazione nel DP e a utilizzare il Tavolo Tecnico di Ascolto permanente (canale strutturato con le Regioni) per le proposte di pianificazione locale, offrendo supporto per i riferimenti operativi.

Sono seguite due richieste da parte di cittadini. Sono state richieste le misure degli ingombri: quanto spazio occupa la nuova infrastruttura in affiancamento e quale fascia di cantiere serve durante i lavori. È stato chiarito che l'occupazione al piede è circa 25 metri, cui va aggiunta una fascia temporanea di cantiere variabile secondo l'opera (rilevato, galleria, ponte); i tecnici si sono impegnati a pubblicare sezioni trasversali in modo da potere rendere visibile l'impatto fisico dell'opera. E' stato poi segnalato che il progetto prevede la localizzazione di una cabina tecnica (zona Balconi–Pescantina) su un fondo privato: RFI ha spiegato che la scelta è funzionale al bivio dove i nuovi binari si innesteranno sulla linea storica (vincoli planimetrici/altimetrici e necessità di prossimità degli impianti), ma ha assicurato una verifica puntuale per valutare spostamenti marginali e ridurre l'impatto sul privato.

Dal Comune è arrivata una domanda operativa sui tempi di realizzazione: conviene asfaltare ora una strada destinata a futuri lavori con nuovo sottopasso? RFI ha chiarito che il Lotto 4 non ha ancora copertura finanziaria e che, anche nello scenario più favorevole, i cantieri non partirebbero prima di circa due anni e mezzo (tempi necessari per chiudere il dibattito pubblico, svolgere l'iter autorizzativo e l'attività negoziale e predisporre la progettazione esecutiva): dunque è stato rappresentato che da parte di RFI non vi è alcun nulla osta a procedere con la manutenzione stradale se necessaria a garantire sicurezza e fruibilità.

Nel finale, il Vicesindaco Cesare Zardini ha ringraziato per il clima costruttivo e ha invitato a convogliare le osservazioni tramite l'amministrazione. Il Responsabile del DP ha chiuso richiamando lo spirito costruttivo del DP e le prossime scadenze.

Il video integrale dell'incontro del DP è disponibile a questo [link](#).

3.3.6 Incontro sul territorio – Pescantina, 26 giugno 2025

“Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio”

Il terzo incontro sul territorio si è svolto il 26 giugno 2025, dalle 15:00 alle 16:30, in modalità ibrida, con focus specifico sul Comune di Pescantina. Erano presenti rappresentanti istituzionali (Comune di Pescantina, Provincia di Verona, Infrastrutture Venete s.r.l.), comitati e associazioni (ADS Scuola Paracadutistica Veronese, Infrastrutture Venete, Comitato Metropolitana Verona, Distretto Turistico Valpolicella, Associazione Progetto Pescantina) e 54 cittadini iscritti.

In apertura, il responsabile del DP ing. Luigi De Amicis ha ricordato che gli interventi formali spettano a enti, comitati o associazioni accreditati, mentre i cittadini possono assistere e trasmettere osservazioni tramite tali soggetti; in via eccezionale, d'intesa con il Sindaco, ai presenti è stato consentito porre domande che l'Amministrazione si è impegnata a raccogliere e inoltrare.

Il Sindaco Aldo Vangi ha confermato la disponibilità del Comune a farsi portavoce delle istanze dei residenti e ha richiamato la scadenza del 4 agosto per l'invio delle osservazioni.

La parte di presentazione tecnica RFI–Italferr si è concentrata sulle opere ricadenti nel territorio di Pescantina: il nuovo ponte ferroviario sull'Adige (Ponte Nassar), il breve tratto in variante — circa

250/300 metri — in rilevato e le strutture scatolari di approccio al viadotto, e gli adeguamenti viari. Sul fronte ambientale sono state illustrate le misure di mitigazione (circa 500 m di barriere antirumore h≈3 m, progetto del verde, monitoraggi ante–durante–post operam) e, per la cantierizzazione, l'uso di aree prossime alle opere per limitare i disagi sulla viabilità.

Nel confronto con gli stakeholder sono emersi alcuni temi chiave. La Scuola Paracadutistica Veronese ha manifestato forte preoccupazione per l'impatto dei cantieri sull'operatività dell'aeroporto di Boscomantico. RFI ha riconosciuto la rilevanza del tema, ha ricordato che ha già tenuto interlocuzioni con ENAC durante la fase di sviluppo del progetto e ha assicurato ulteriori valutazioni tecniche nei successivi livelli progettuali. Il Distretto Turistico Valpolicella ha chiesto la riattivazione della stazione di Pescantina per i servizi regionali e chiarimenti sulla nuova fermata di San Massimo e sulla soppressione della stazione di Parona: RFI ha precisato che l'assetto delle fermate per il servizio passeggeri è fuori perimetro dell'opera ferroviaria del Lotto 4 e ha invitato a presentare l'istanza al Tavolo Tecnico di Ascolto e ha aggiunto che la fermata di San Massimo deriva da domanda territoriale confermata da studi di bacino e fattibilità. Sulla prosecuzione Pescantina–Rovereto è stato chiarito che si tratta di un lotto di completamento non finanziato, per il quale ad oggi sono stati sviluppati solo degli studi preliminari.

Le domande dell'Associazione Progetto Pescantina hanno riguardato tempi e impatti locali su alcune aree. RFI ha spiegato che: 1) il progetto non è ancora integralmente finanziato e, anche nello scenario più favorevole, i cantieri non potranno aprire prima di circa due anni e mezzo (tempi necessari per chiudere il dibattito pubblico, svolgere l'iter autorizzativo e l'attività negoziale e predisporre la progettazione esecutiva); 2) la distanza del viadotto da Corte Colombina sarà di 300 metri; 3) via Brennero non sarà chiusa, salvo restringimenti temporanei; 4) l'alzaia dell'Adige resterà fruibile per richiesta del Genio Civile, con brevi interruzioni nelle fasi critiche; 5) un ponte veicolare aggiuntivo non è previsto perché non compreso nel perimetro del progetto ferroviario. Alla domanda del Distretto Turistico Valpolicella sul perché non utilizzare la linea storica, RFI ha risposto che gli obiettivi di velocizzazione del corridoio non sono conseguibili sull'infrastruttura esistente per limiti geometrici e funzionali. I tecnici comunali hanno posto due quesiti puntuali sull'area della frazione di Balconi: 1) se il tratto di via ex Internati–via Filissine che costeggia la ferrovia sarà deviato o rimarrà invariato e 2) quali modalità costruttive siano previste in quel segmento (trincea/semi-trincea) e con quali ingombri. RFI ha chiarito che l'area citata ricade nel "lotto di completamento" Pescantina–Rovereto, ad oggi non progettato né finanziato: non esistono quindi soluzioni tecniche definite o sezioni tipo disponibili. Le valutazioni su eventuali spostamenti viari e configurazioni costruttive saranno oggetto di futuri studi.

In chiusura, il Responsabile del DP ha ringraziato l'amministrazione comunale e i partecipanti, ricordando che questo era l'ultimo appuntamento del ciclo istituzionale, e ha ribadito che il confronto continuo è fondamentale per migliorare l'inserimento dell'opera sul territorio. L'obiettivo finale, ha concluso, deve essere la realizzazione di un'infrastruttura che serva concretamente la collettività, integrandosi al meglio nel contesto in cui si inserisce. Il video integrale dell'incontro del DP è disponibile a questo [link](#).

4 I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI

Di seguito si riportano i link a tutte le osservazioni/contributi pervenuti ai canali istituzionali del Dibattito Pubblico ed entro il limite temporale previsto dalla normativa da parte di amministrazioni statali e territoriali, enti pubblici e soggetti portatori di interessi diffusi che si sono accreditati.

[ENAC – Nota 1](#)

[ENAC – Nota 2](#)

[Boscomantico Servizi soc. cons. a R.L.](#)

[Associazione Maria Ausiliatrice](#)

[Aero Club di Verona A.S.D.](#)

[Distretto Turistico Valpolicella](#)

[Verona Domani](#)

[Provincia di Verona](#)

[Infrastrutture Viarie e Mobilità – Comune di Verona](#)
[Associazione Giuseppe Barbieri](#)
[FIAB – Verona](#)
[Comitato Salviamo Parona e Arbizzano](#)
[Aero Club di Verona A.S.D. aggiornamento](#)
[Comitato TAC C1 Verona](#)
[Comune di Pescantina](#)
[Associazione Pescantina Democratica](#)
[Comitato per la Metropolitana di Verona](#)
[Comune San Pietro in Cariano](#)
[Sindaci dei Comuni della Valpolicella](#)
[Comune di Verona 1](#)
[Comune di Verona 2](#)
[Associazione Volovelistica Scaligera](#)
[Ministero della Cultura](#)
[ASD Scuola Paracadutistica Veronese](#)

5 I TEMI EMERSI

5.1 TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO

Il Lotto 4 “Ingresso a Verona da nord” attraversa aree agricole, spazi verdi urbani e territori a elevata valenza ambientale e paesaggistica. Le osservazioni convergono sulla necessità di minimizzare gli impatti su habitat naturali, parchi e corridoi ecologici, e di garantire la continuità delle funzioni ambientali e della fruizione collettiva. Provincia, Comuni, Comitati e gruppi consiliari hanno sottolineato rischi di frammentazione degli ecosistemi, perdita di suolo agricolo e compromissione di parchi e aree ricreative. Sono state avanzate richieste di approfondimenti volti a tutelare l'ambiente, di escludere l'uso dei parchi urbani come aree di cantiere, e di prevedere barriere vegetali, opere di compensazione ecologica e soluzioni progettuali che riducano l'impatto paesaggistico.

Un fronte critico è quello delle interferenze con i beni culturali e paesaggistici. Alcuni manufatti e aree storiche, come Villa Pullè e i forti militari, ricadono sotto tutela della Soprintendenza e necessitano quindi di valutazioni specifiche. Le posizioni evidenziano l'urgenza di un approccio integrato tra tutela ambientale, paesaggio e qualità urbana, così da rendere l'opera compatibile con il valore storico, ambientale e identitario dei luoghi.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

Verona Domani: contrarietà all'uso del Parco della Fratellanza come area di cantiere e all'uscita della nuova stazione verso di esso.

Provincia di Verona: richieste di studi sulla compatibilità con corridoi ecologici e applicazione delle prescrizioni VAS regionali.

Comitato Salviamo Parona e Arbizzano: denuncia della demolizione della corte storica Cà Nova e richiesta di alternative per salvaguardare bosco e fondo agricolo.

Comitato TAC C1 Verona: sollecita mitigazioni acustiche aggiuntive in corrispondenza delle interferenze con la viabilità e le aree abitate e richiede l'estensione dello studio vibrazionale ai treni AV, considerando il passaggio dei treni non solo in superficie ma anche all'interno delle gallerie artificiali.

Comune di Pescantina: chiede di preservare murature storiche in sasso, tutelare una villa vincolata con area scolastica e modificare rotatorie e tratti su terrapieno per ridurre l'impatto paesaggistico.

Comune di San Pietro in Cariano: segnala l'impatto del viadotto sull'Adige vicino a Villa Mariani-Calabi-Negri e richiede riesame localizzativo per tutelare il paesaggio e i nuclei storici della Valpolicella.

Circoscrizione III di Verona: contraria all'uso del Parco della Fratellanza come cantiere, chiede aree alternative e la conservazione integrale delle alberature.

Ministero della Cultura: mantenere il più possibile la configurazione esistente; limitare modifiche morfologiche e consumo di suolo; modificare il tracciato per rispettare l'integrità del perimetro vincolato di Villa Mirandola. Mantenere percorribilità e visibilità delle sponde in corrispondenza del Ponte Nassar, valutare gli impatti e predisporre soluzioni di mitigazione per minimizzare l'interferenza col bene storico-militare del Forte Parona; predisporre misure di salvaguardia per la centrale idroelettrica del Chievo e valutare lo spostamento del monumento Boccioni per garantirne la tutela; minimizzare le opere previste per Villa Pullè.

5.2 AEROPORTO BOSCOMANTICO

Il Lotto 4 "Ingresso a Verona da nord" interseca l'area dell'aeroporto di Verona-Boscomantico, scalo turistico e sportivo utilizzato da velivoli da diporto e da aviazione generale. Le opere previste (in particolare la galleria artificiale di Parona) sollevano timori di interferenze dirette con le piste e le attività aeroportuali. Le osservazioni pongono l'accento su questioni di sicurezza del volo, compatibilità delle opere con l'operatività dello scalo e necessità di un coordinamento con le autorità aeronautiche. Si richiedono approfondimenti tecnici specifici, tavoli di confronto istituzionali e varianti progettuali che garantiscano la continuità funzionale dell'aeroporto.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

ENAC: chiede approfondimenti tecnici sulle interferenze della galleria di Parona con le operazioni aeroportuali e l'attivazione di un tavolo di lavoro dedicato.

Boscomantico Servizi S.c.a.r.l.: segnala criticità legate alla sicurezza e all'operatività legate al tracciato previsto, con rischi per la piena funzionalità dello scalo.

Aero Club di Verona A.S.D., ASD Scuola Paracadutistica Veronese, Associazione Volovelistica Scaligera: propongono varianti di tracciato e soluzioni alternative (anche con planimetria allegata) per evitare l'interferenza con le attività di volo turistico e sportivo.

Provincia di Verona: adozione di soluzioni tecnico-costruttive maggiormente idonee a contemperare le esigenze di mantenimento della funzionalità/operatività dello scalo aeroportuale, evitando o minimizzando eventuali chiusure dello stesso.

5.3 INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI

Uno dei nodi più significativi del Lotto 4 è il destino delle infrastrutture ferroviarie esistenti che verranno dismesse, in particolare la linea storica Parona-Chievo, e delle fermate oggi non operative. Le osservazioni dei soggetti istituzionali e delle realtà associative convergono sul valore strategico che queste infrastrutture ancora possiedono: non solo come retaggio storico, ma come potenziale risorsa per la mobilità sostenibile, la rigenerazione urbana e la connessione territoriale.

Per il servizio ferroviario metropolitano, i sindaci dei comuni della Valpolicella e varie associazioni chiedono che vengano riattivate le stazioni di Parona e di Balconi, così da collegare in modo diretto con la stazione di Verona Porta Nuova un bacino di oltre 25–30.000 abitanti. In parallelo, si sottolinea l'opportunità di riqualificare i manufatti esistenti, come il ponte ferroviario di Parona, sia per motivi funzionali sia per ragioni storico-identitarie.

Alcune osservazioni guardano oltre il solo riuso ferroviario: si propone, ad esempio, che laddove non fosse possibile mantenere l'infrastruttura a scopi ferroviari, il sedime venga recuperato come asse ciclopedonale, integrandosi così con gli itinerari del PUMS e del Biciplan. Questo approccio darebbe valore al tracciato, trasformando un'infrastruttura dismessa in un corridoio verde e di mobilità lenta.

Un altro tema ricorrente riguarda la coerenza del progetto RFI con gli strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale. In particolare, vengono chiesti chiarimenti sui nodi di via Turbina e via Barucchi, punti sensibili per la connessione con la viabilità urbana, e sull'effettiva integrazione delle nuove opere con le fermate previste dal PUMS. I soggetti richiedono inoltre un cronoprogramma chiaro, che definisca con trasparenza tempi e modalità di attivazione delle fermate o di eventuali

alternative di trasporto pubblico, così da non lasciare in sospeso territori e comunità che attendono risposte certe.

Nel complesso, questo argomento mostra come il quadruplicamento sia visto anche come occasione per ripensare la mobilità locale e valorizzare un patrimonio infrastrutturale esistente. La sfida è evitare che il nuovo progetto cancelli potenzialità preziose e, al contrario, fare in modo che le linee storiche e le fermate dismesse diventino parte integrante di una rete moderna, sostenibile e vicina ai cittadini.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

Distretto Turistico Valpolicella: riuso della linea storica fino a Dolcè come metropolitana di superficie.
Associazione Giuseppe Barbieri: valorizzazione del ponte ferroviario di Parona e del sedime Nassar–Chievo, con integrazione TPL/ciclabile.

Comitato per la Metropolitana di Verona: conservazione della linea storica per servizio urbano/regionale e fermate PUMS; in alternativa tram o filobus.

Sindaci dei Comuni della Valpolicella (Negrar, San Pietro in Cariano, Pescantina, Fumane, Marano, Sant’Ambrogio): richiesta di riattivare Parona, salvaguardare binari.

Provincia di Verona: attenzione al coordinamento con gli strumenti di pianificazione territoriale e riattivazione stazione di Pescantina.

Circoscrizione III di Verona: richiesta di garantire funzioni urbane e sociali del sedime dismesso, evitando degrado e prevedendo alternative ciclabili in caso di non riuso ferroviario.

Comune di San Pietro in Cariano: sostegno alla riattivazione della linea e attenzione al collegamento con la viabilità comunale e con i percorsi ciclabili.

FIAB Verona: priorità al riuso anche come ciclovia metropolitana in caso di dismissione della linea ferroviaria, con continuità nei collegamenti verso Verona e la Valpolicella.

5.4 INTERFERENZE

Il tema delle interferenze è un argomento emerso in numerose osservazioni. Il tracciato del quadruplicamento incrocia infatti viabilità locali e provinciali, quartieri residenziali, aree produttive, parchi e beni, generando impatti che richiedono soluzioni puntuali e condivise.

Diverse osservazioni puntano l’attenzione su nodi viari principali o sottopassi. Si teme che la nuova opera possa generare colli di bottiglia, perdita di funzionalità stradale o addirittura isolamento di quartieri e nuclei abitati. Le richieste si concentrano sulla necessità di dimensionare adeguatamente le sezioni stradali (carreggiate di larghezza sufficiente, marciapiedi, piste ciclabili), di predisporre gli attraversamenti per la mobilità dolce e di garantire la coerenza con i PUA in corso di attuazione, evitando contraddizioni tra pianificazione urbanistica e progetto ferroviario. Non mancano preoccupazioni per l’interferenza con grandi assi di mobilità locale e con altre infrastrutture di rilievo: la SP1 “del Brennero”, la Ciclovia 06 Adige, l’aeroporto di Boscomantico, essenziali per la mobilità provinciale e per il turismo. Si rappresenta l’esigenza di armonizzare la viabilità prevista con l’inserimento delle fermate TPL e di realizzare percorsi ciclabili sicuri. Da qui la richiesta di un approccio integrato che coniughi esigenze tecniche e bisogni del territorio.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

Provincia di Verona: Prevedere fermate TPL, valutare ampliamento corso Milano/via Croce Bianca per separare piste ciclabili da marciapiedi.

Verona Domani, Comitato Salviamo Parona e Arbizzano: richiesta di delocalizzare i fabbricati tecnici in aree di proprietà ferroviaria della stazione di Balconi.

Comitato Salviamo Parona e Arbizzano: necessità di adeguamenti viari.

Comitato TAC C1: considerare danni diretti/indiretti alle abitazioni interferite dalle viabilità di progetto e riconoscere indennizzi.

Infrastrutture Viarie e Mobilità – Comune di Verona: necessità di adeguamenti viari.

Direzione Attuazione Urbanistica e PEBA - Comune di Verona: necessità di adeguare il progetto in coerenza con i PUA in corso di attuazione.

5.5 VIABILITÀ ALTERNATIVA

La viabilità alternativa è ritenuta fondamentale per assicurare l'accessibilità dei quartieri e la continuità dei collegamenti locali sia durante le fasi di cantiere sia nella configurazione definitiva. Le osservazioni richiamano l'attenzione su Chievo, dove si chiede di regolare i percorsi dei mezzi pesanti evitando che la tangenziale T4–T9 diventi valvola di sfogo del traffico, e su San Massimo, dove la capacità insufficiente di via Bacilieri e le chiusure temporanee di via Monte Crocetta rendono necessario programmare in anticipo le opere sostitutive e ampliarne le sezioni. Nell'area di Boscomantico prevalgono invece le preoccupazioni per il consumo di suolo agricolo e la frammentazione dei vigneti. Sono state inoltre avanzate proposte di soluzioni temporanee, come l'uso del canale San Giovanni, con l'obiettivo di ridurre i disagi locali. In generale si sottolinea la necessità che le viabilità alternative siano operative prima delle chiusure, dimensionate sul traffico reale e rispettose sia della funzionalità dei quartieri sia della mobilità dolce.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

Verona Domani: richiesta di predisposizione di viabilità alternative presso Chievo prima dell'avvio dei cantieri.

Comune di San Pietro in Cariano: critica al collegamento via Borgo Nuovo–via Ferrari perché inadatta a traffico pesante/ingombrante, evidenziando limiti di configurazione e manovra.

Circoscrizione III di Verona: propone uso temporaneo del canale San Giovanni durante la chiusura di via Monte Crocetta; chiede ampliamento di via Bacilieri (SS11–via Lugagnano) perché insufficiente a reggere i flussi; contrarietà a viabilità alternativa su Boscomantico per consumo di suolo agricolo e frammentazione fondi vitati.

5.6 ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE

Le osservazioni convergono sulla richiesta di tutela degli espropriandi, al fine di rendere pianificabili e sostenibili gli impatti per famiglie, attività e aziende agricole che subiscono atti espropriativi. L'obiettivo principale è ottenere, da parte dei soggetti attuatori, garanzie chiare sulle tempistiche, sugli indennizzi e sulle modalità di rilascio degli immobili, affinché le famiglie possano programmare per tempo le proprie scelte di vita – ad esempio cambi di residenza, scolarizzazione dei figli o decisioni patrimoniali – evitando quel senso diffuso di incertezza. Secondo quanto indicato nel Piano Particellare degli espropri, risultano coinvolti oltre cinquanta immobili da demolire, distribuiti tra le zone di San Massimo, Croce Bianca, Chievo e Sorte. A questi casi estremi si aggiungono abitazioni e proprietà che, pur non soggette a demolizione, risulteranno interessate dalle nuove infrastrutture, dalle occupazioni temporanee, dalle immissioni acustiche e vibrazionali generate dall'entrata in esercizio della futura linea ferroviaria. Le osservazioni sottolineano la necessità di criteri di indennizzo predeterminati e trasparenti, comprensivi non solo del valore economico del bene ma anche dei danni indiretti e del disturbo da cantiere. Sono stati inoltre segnalati casi di porzioni residue e abbattimenti parziali, che rischiano di rendere inutilizzabili interi compendi immobiliari e agricoli: per questo si chiede che le valutazioni tengano conto dell'insieme del patrimonio interessato e non delle sole frazioni colpite. Ulteriori osservazioni riguardano gli edifici di recente ristrutturazione, le aree agricole di pregio, la continuità delle coltivazioni vitivinicole e la necessità di predisporre testimoniali di stato per tutti i fabbricati prossimi ai cantieri, così da garantire ristori rapidi in caso di danni.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

Comitato TAC C1 Verona: indennizzi con criteri e protocolli chiari; ricollocazioni prima delle demolizioni; porzioni residue e parziali trattate come compendi unitari; testimoniali di stato per i

fabbricati vicini; attenzione ad aree agricole/filiera e utenze fragili; ottimizzare aree e fasi di cantiere per ridurre disagi e demolizioni.

Associazione Maria Ausiliatrice – Sorte di Chievo: preoccupazioni per l'abbattimento di pertinenze di abitazioni in via Barucchi e degli impatti sui residenti appartenenti a categorie fragili.

Comune San Pietro in Cariano: gli espropri e le occupazioni temporanee rappresenterebbero un danno diretto per le aziende vitivinicole e per l'intero tessuto produttivo locale.

Circoscrizione III di Verona: richieste di indennizzi per chi subisca disagi particolari (es. persone con disabilità), 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.

Ministero della Cultura: in relazione al Parco della Fratellanza ridurre le occupazioni temporanee; garantire la conservazione del verde; reintegro completo a regola d'arte a lavori conclusi; prevedere misure compensative temporanee a favore della cittadinanza.

5.7 OPERE COMPENSATIVE

Il tema delle opere compensative è stato affrontato come strumento in grado di restituire valore a territori che subiranno impatti significativi e duraturi. Viene richiamata l'esigenza di realizzare collegamenti infrastrutturali attualmente mancanti, come nuovi attraversamenti sull'Adige e il completamento di sottopassi previsti da tempo ma mai realizzati, per migliorare la mobilità complessiva. Allo stesso tempo si evidenzia la necessità di percorsi ciclabili sicuri e continui, e soprattutto la creazione di spazi di aggregazione e socialità nei quartieri che oggi ne sono privi.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

Comitato Salviamo Parona e Arbizzano: ricucitura idraulica territoriale, piste ciclabili.

Associazione Pescantina Democratica: nuovo viadotto "Nassar" che preveda anche un collegamento stradale e completamento del sottopasso previsto a nord di Settimo, sottopasso su via Calandrine.

Comune di San Pietro in Cariano: chiede un piano chiaro e condiviso di opere compensative.

Circoscrizione III di Verona: piste ciclabili, 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, adeguamento viabilità esistenti, servizi e spazi di aggregazione a San Massimo.

5.8 SOTTOPASSI

Per quanto riguarda il tema dei sottopassi, le osservazioni raccolte mettono in evidenza alcune criticità riscontrate soprattutto nell'area dei comuni di San Pietro in Cariano e Pescantina: da un lato i ritardi storici nella realizzazione di opere già promesse (come il sottopasso di via Calandrine, mai completato nonostante le predisposizioni viabilistiche già effettuate), dall'altro la necessità di dimensionare correttamente le sezioni dei nuovi sottopassi in funzione del doppio senso di marcia, del traffico pesante e della mobilità ciclopeditone.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

Verona Domani: necessità di sottopassi lungo la Statale del Brennero.

Comune di San Pietro in Cariano: chiede di inserire nel progetto il sottopasso su via Calandrine e di prevedere sezioni adeguate per doppio senso di marcia per i sottopassi previsti dal progetto.

Circoscrizione III di Verona: segnala il sottopasso di via Carnia-via Fenilon e la possibile sovrapposizione con i cantieri del progetto AV Brescia-Verona.

5.9 GALLERIA SAN MASSIMO

Per quanto riguarda la galleria artificiale di San Massimo (GA01) le osservazioni raccolte evidenziano alcuni aspetti critici sia dal punto di vista tecnico nella sua realizzazione, sia per le conseguenze sul quartiere e sugli edifici sovrastanti. Vengono paventate alcune problematiche di sicurezza statica, acustica e vibrazionale pertinenti alla profondità prevista compresa tra i 9 e i 15 metri, che risulterebbe incompatibile con la permanenza di abitazioni sopra la galleria, sollevando problemi di sicurezza statica e di immissioni acustiche e vibrazionali intollerabili. Accanto a questi timori diretti, si rileva che anche edifici non immediatamente prossimi al cantiere potrebbero subire danni strutturali. Altri soggetti evidenziano il rischio di un impatto visivo e sonoro significativo, laddove il progetto mantenga lunghi tratti in trincea a cielo aperto, senza continuità di copertura. Viene inoltre sollecitato l'uso delle migliori tecnologie disponibili per minimizzare vibrazioni, rumore ed effetti elettromagnetici, e un piano di indennizzi chiaro per i proprietari che dovessero subire danni o limitazioni.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

Comitato TAC C1 Verona: adottare le migliori tecnologie disponibili nello scavo e nell'armamento (rotaie/giunti/sistemi antivibranti) per minimizzare propagazioni vibrazionali/acustiche anche in copertura sottile.

Circoscrizione III di Verona: richiesta di prolungare la galleria fino a Villa Pullè/Via Bionde con copertura integrale, evitando trincee a cielo aperto.

5.10 FERMATA/STAZIONE SAN MASSIMO

Il tema della fermata/stazione di San Massimo è stato affrontato nelle osservazioni raccolte sottolineando criticità sia funzionali sia di accessibilità. In primo luogo, è stata sollevata la possibile insufficienza dei parcheggi previsti (19 posti) e l'assenza di un collegamento efficace con il trasporto pubblico locale, elementi che rischiano di ridurre fortemente l'utilità della fermata. Anche sul piano degli accessi emergono perplessità: la connessione diretta con il Parco della Fratellanza viene giudicata problematica per motivi di sicurezza e percezione di degrado, con la richiesta di privilegiare l'entrata da Corso Milano e/o di integrare nuove soluzioni, come ascensori e percorsi pedonali continui. Un ulteriore fronte di osservazioni riguarda il ruolo della fermata: la sua vicinanza con Verona Porta Nuova, unita al fatto che i servizi previsti saranno in prevalenza regionali e interregionali, solleva dubbi sull'effettiva utilità per i residenti della zona ovest della città. Da qui la richiesta di riconsiderare il quadro generale della mobilità, investendo su un'intermodalità più articolata, con il prolungamento del filobus, il potenziamento dei nodi di scambio e l'integrazione con le infrastrutture esistenti. Infine, sono state sollevate criticità legate alla viabilità locale di accesso alla fermata (via Fava, via Pitagora, Corso Milano) chiedendo nuove rotatorie, parcheggi ampliati e attraversamenti pedonali sicuri.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

Provincia di Verona: posti auto insufficienti e assenza di collegamenti con TPL.

Associazione Giuseppe Barbieri: accesso lato Parco della Fratellanza problematico, richiesto spostamento su Corso Milano e nuove connessioni pedonali.

Comitato per la Metropolitana di Verona: fermata di utilità ridotta senza revisione complessiva dei servizi e dell'intermodalità.

Circoscrizione III di Verona: criticità legate agli accessi e alla viabilità di servizio, richiesta di rotatorie e migliore organizzazione dei parcheggi.

5.11 CANTIERIZZAZIONE

Le osservazioni convergono su tre criticità: gestione dei flussi di traffico dei mezzi pesanti e delle immissioni acustiche durante i lavori, caratteristiche e impatti delle opere provvisorie, e assetto/destinazione delle aree di cantiere. Sul primo fronte si teme la commistione tra piste di cantiere e rete stradale esistente con ricadute su residenti (rumore, vibrazioni, polveri) e si chiedono piani di traffico dedicati, tutele puntuali per l'utenza locale e misure mitigative. Sul secondo, si chiede chiarezza su altezze e ingombri delle paratie provvisorie nei punti sensibili (es. via San Marco, Parco della Fratellanza), con elaborati più dettagliati. È stato fortemente richiesto di ridurre o delocalizzare le aree di cantiere e di stoccaggio previste sul Parco della Fratellanza, al fine di conservare lo spazio verde pubblico mantenendo integre le alberature presenti. Infine, è stato richiesto di definire organizzazione e durata delle aree di cantiere, coordinandosi con gli uffici comunali.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

Comitato TAC C1 Verona: commistione piste/viabilità; effetti su residenti; richiesta di piani di gestione traffico di cantiere e mitigazioni.

Circoscrizione III di Verona: paratie provvisorie (quote/impatti) nei punti sensibili; aree logistiche in zona Spianà e loro restituzione post-cantiere. Conservazione del Parco della Fratellanza.

Verona Domani: Conservazione del Parco della Fratellanza.

Infrastrutture Viarie e Mobilità – Comune di Verona: richiama la gestione coordinata delle operazioni in progettazione ed esecuzione.

Ministero della Cultura: in relazione al Parco della Fratellanza ridurre le occupazioni temporanee; garantire la conservazione del verde; reintegro completo a regola d'arte a lavori conclusi.

5.12 CICLABILITÀ

Il tema è trattato come requisito trasversale: predisporre strutturalmente tutti i nuovi manufatti (sottopassi/attraversamenti) alla ciclabilità futura; garantire continuità e sicurezza lungo gli assi interferiti; connettere il sedime ferroviario dismesso e la nuova fermata con la rete PUMS/Biciplan; potenziare i collegamenti strategici Valpolicella–Verona. Si chiede di integrare le nuove opere con piste protette e marciapiedi, realizzando, dove necessario, passerelle (es. su coperture di galleria) e adeguando gli attraversamenti principali (corso Milano, via Sassari, via San Marco). In ottica sovracomunale, si propone la dorsale ciclabile della Valpolicella, il coordinamento con Regione e Comuni limitrofi, il prolungamento del sistema filoviario verso la Valpolicella e, in pianificazione, l'inserimento della Strada di Gronda nel PAT; si segnala anche l'esigenza di collegare la nuova fermata di San Massimo con la rete locale (es. via Pitagora).

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

Provincia di Verona: predisporre tutti i nuovi attraversamenti per piste ciclabili/ciclopeditoni (es. sottopasso SP1a), includere nel progetto la Ciclovía 06 dell'Adige.

Associazione Giuseppe Barbieri: integrare il ponte ferroviario dismesso e il sedime nella rete Biciplan del PUMS; connessioni (itinerari n.19, n.1, n.20/2/3); prescrizioni puntuali su via Turbina/Berardi, sottopasso via Fava, via San Marco, via Sogare ecc.

FIAB – Verona: non compromettere ma valorizzare la mobilità ciclistica, con nuove infrastrutture integrate e sicure.

Sindaci dei Comuni della Valpolicella (Negar, San Pietro in Cariano, Pescantina, Fumane, Marano, Sant'Ambrogio): dorsale Valpolicella, prolungamento filoviario, inserimento Strada di Gronda nel PAT; obiettivo di ridurre l'uso dell'auto del 40%.

Circoscrizione III di Verona: passerella ciclopeditona Randaccio–San Massimo sfruttando la quota di copertura della galleria e discesa in sicurezza verso via San Marco/Spianà.

Infrastrutture Viarie e Mobilità – Comune di Verona: attraversamenti a corso Milano/via Sassari/via San Marco con progettazione e realizzazione a cura di RFI.

Direzione Attuazione Urbanistica e PEBA – Comune di Verona: nuova fermata San Massimo con rotatoria via Fava; prevedere collegamento ciclabile con via Pitagora.

6 CREDITI

Si ringraziano i cittadini e le cittadine per la partecipazione al Dibattito Pubblico, i relatori e le relatrici di RFI e Italferr, gli Enti, le Associazioni di categoria e i Comitati per i preziosi contributi forniti.

Si ringraziano inoltre per il prezioso contributo fornito nel corso del Dibattito Pubblico:

ENTI CENTRALI

Ministero della Cultura

ENTI TERRITORIALI

Regione Veneto, Provincia di Verona, Comune di Verona, Comune di San Pietro in Cariano, Comune di Pescantina

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Responsabile del potere di indire il dibattito pubblico

Giuseppe Romeo, Responsabile Direzione Investimenti Area Nord Est

Referente di Progetto

Damiano Beschin, Direzione Investimenti, Responsabile della struttura Progetti Brennero

Team Direzione Investimenti Area Nord Est - Progetti Brennero

Andrea Falaguasta, Eleonora Magrinelli, Davide Catuara, Federica Maestrini

ITALFERR

Valeria Maccallini – Project Manager

Silvia Mischi – Project Engineer

Silvia Nardoni - Progettista

Arturo Becchetti - Progettista

Flavia Demarinis - Progettista

Raffaele Marino - Progettista

Marco Strona - Progettista

Alessandra Parravicini - Progettista

Felice Bonifacio - Progettista

Francesco Gaeta - Progettista

Cesare Laporta - Progettista

Fabio Morini - Progettista

Daniele Bensaadi - Progettista

Martina Buglioni - Progettista

Paolo Segà - Progettista

Iacopo Bagni – Progettista

GESTIONE DEL DIBATTITO – POA s.r.l.s.

Responsabile del Dibattito Pubblico

Luigi De Amicis

Gruppo di supporto al Responsabile del Dibattito Pubblico

POA s.r.l.s.

Identità grafica, sito web e gestione piattaforme digitali

POA s.r.l.s.