



Dibattito Pubblico

Ingresso a Verona da Nord

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Comune di Verona

4 agosto 2025



**Comune
di Verona**
AREA TERRITORIO

Verona, 04.09.2024

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

c.a. Responsabile Dibattito Pubblico
Luigi De Amicis

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

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

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

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

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

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

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

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

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

Premesso che:

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

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

Considerato che:

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

Dato atto che:

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

Rilevato che:

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

Visti:

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

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

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

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

DELIBERA

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



Comune
di Verona

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

FIRMATARIO: ARNALDO TOFFALI

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

PROPOSTA PER IL CONSIGLIO COMUNALE N 53 del 21 luglio 2025

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

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

Data 21/07/2025

Firmato digitalmente da:

*Il Dirigente del Settore
ARNALDO TOFFALI*

AREA BILANCIO E RISORSE ECONOMICHE

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

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

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

Note:

Data 21/07/2025

Firmato digitalmente da:
Il Responsabile del Servizio Finanziario



**Comune
di Verona**

Circoscrizione 3^a

- Al Dirigente
Direzione Pianificazione Territoriale
Arch. Arnaldo Toffali
- p.c. Dott. Ernesto Caneva
- p.c. all'Assessore alla Pianificazione
Territoriale e all'Urbanistica
Barbara Bissoli
- p.c. all'Assessore al Programma triennale
Lavori Pubblici e al Coordinamento Lavori
Pubblici e progetti complessi

LORO SEDI

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

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

Di seguito la votazione:

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

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

Cordiali saluti.

**La Responsabile Circoscrizionale
Circoscrizione 3^a
Dott.ssa Isabella Loncrini**

Comune di Verona

Circoscrizione 3^a

Via Sogare, 3 - 37138 Verona

Tel. 045 8492318 - Fax 045 8492328

E-Mail circoscrizione3@comune.verona.it www.comune.verona.it

Casella PEC decentramento@pec.comune.verona.it

Codice fiscale e Partita IVA 00215150236

CODICE UNIVOCO UFFICIO W6FP4P

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

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

PREMESSA

Il progetto relativo alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Alta Velocità–Alta Capacità in ingresso a Verona da Nord (Lotto 4 del tratto Fortezza–Verona) è attualmente sottoposto alla fase di Dibattito Pubblico, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Nel mese di giugno 2025 si sono tenuti sei incontri pubblici, in modalità mista (presenza/remoto), durante i quali RFI ha presentato il progetto e raccolto osservazioni da parte degli stakeholder (comitati, associazioni, enti, ecc.), come previsto dalla procedura. I cittadini hanno potuto partecipare come uditori, previa iscrizione.

Su richiesta dell'Amministrazione comunale di Verona e della 3^a Circoscrizione, alcuni tecnici progettisti di RFI hanno partecipato a un'assemblea pubblica, svoltasi in data 30 giugno 2025 presso la Sala Lucchi (zona Stadio – Verona). Durante tale incontro, il progetto è stato illustrato e sono stati raccolti pareri, domande e osservazioni da parte dei numerosi cittadini intervenuti.

In accordo con RFI e l'Amministrazione comunale, è stata offerta alla cittadinanza la possibilità di inviare osservazioni scritte alla 3^a Circoscrizione. Tale opportunità è stata comunicata sia tramite i mezzi di informazione, sia nel corso dell'assemblea del 30 giugno.

Sono pervenute complessivamente 58 segnalazioni trasmesse:

-via e-mail all'indirizzo: circoscrizione3@comune.verona.it

-tramite PEC: decentramento@pec.comune.verona.it

-oppure consegnate a mano presso l'Ufficio amministrativo della 3^a Circoscrizione (via Sogare, 3)

Tutti i contributi ricevuti sono stati archiviati e protocollati secondo le procedure interne del Comune di Verona.

VALUTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI

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

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

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

OSSERVAZIONI

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

- 1) Si richiede ad RFI di non utilizzare il Parco dell'amicizia di Via Fratellanza come area di stoccaggio (terreni, materiali in genere) e come area di cantiere. Si richiede ad RFI di individuare altre aree idonee nelle vicinanze, minimizzando l'impatto sulle viabilità esistenti e fuori da contesti altamente abitati. In aggiunta a quanto premesso nel presente punto si chiede che in tale area vengano salvaguardati gli alberi e quindi che gli stessi non vengano abbattuti.
- 2) La commissione prende atto che sono pervenute numerose richieste, da parte dei cittadini, di eliminare l'uscita della Stazione di San Massimo nel Parco dell'Amicizia di Via Fratellanza. La Circoscrizione ritiene inadeguata l'ipotesi di un accesso attraverso un parco pubblico come quello dell'Amicizia in Via Fratellanza, in quanto ciò solleva rilevanti criticità in termini di sicurezza e di fruizione ordinata dello spazio urbano.
- 3) Si conferma in modo inequivocabile che l'uscita sul Parco dell'Amicizia di Via Fratellanza, così come ogni possibile interferenza con l'area cani adiacente e relativi perimetri, sono da escludere in modo assoluto e non rientrano tra le ipotesi in discussione. Detto questo, si ritiene che, tra le opzioni che potrebbero eventualmente essere valutate in futuro, un accesso sul lato San Massimo possa rappresentare una possibilità da approfondire, in relazione allo sviluppo di un sistema integrato di trasporto pubblico su scala urbana e provinciale. Tale possibilità andrebbe comunque analizzata con attenzione, sia sotto il profilo dell'utilità e della coerenza urbanistica, sia rispetto agli assetti legati alla sicurezza. In particolare, qualora si decidesse di procedere in tal senso, sarebbe necessario prevedere adeguati presidi di controllo, videosorveglianza e varchi regolati per limitarne l'utilizzo esclusivamente agli utenti del trasporto pubblico ferroviario o metropolitano di superficie. In ogni caso, qualsiasi proposta in merito dovrà essere sottoposta a un confronto trasparente con la cittadinanza, la Circoscrizione e l'Amministrazione comunale.
- 4) Si ritiene opportuno evidenziare a RFI l'importanza di mantenere la possibilità di utilizzo della stazione di Parona e dei binari storici a fini di trasporto pubblico. Questo risponde all'obiettivo, già evidenziato, di sviluppare una rete metropolitana organica basata sull'interconnessione di un maggior numero di fermate locali. In quest'ottica, quella di San Massimo assumerebbe un ruolo strategico. Si ricorda che il PUMS del Comune di Verona prevede l'attivazione di un servizio ferroviario urbano lungo la tratta Parona-San Michele, sfruttando le linee esistenti e introducendo una serie di fermate locali nei quartieri attraversati. Si chiede pertanto che il progetto del Lotto 4 non comprometta questa prospettiva e che vengano adottate tutte le misure necessarie per agevolarne la futura implementazione.

- 5) Si richiede di valutare il prolungamento della galleria artificiale di San Massimo, al momento prevista di circa 1,8 km. In particolare si richiede di valutare di proseguire lo "scatolare" della galleria fino alla zona di Via Bionde indicativamente ai civici da 48 a 132 / Villa Pullè con opportuna ricopertura a verde, in sostituzione della prevista trincea, al fine di mitigare a livello visivo e acustico l'impatto dei 4 binari ferroviari previsti. Si richiede di fornire un chiarimento circa l'eventuale allargamento di Via Bionde, se e dove venga previsto, e se siano previsti marciapiedi. Ci riserviamo di esprimerci in merito una volta ottenuta più puntuale documentazione e effettuato un confronto con i residenti. Si richiede inoltre di mantenere la continuità di un collegamento ciclopedonale tra Via Monte (zona Chievo) e Via Bionde. Si chiede per questa zona di chiarire la destinazione d'uso delle aree di cui è previsto l'esproprio e qualora ne fosse prevista la destinazione a cantiere di valutarne uno spostamento. Si richiede in tale punto di mantenere la possibilità in futuro della realizzazione di una ulteriore fermata del trasporto pubblico mantenendo un'adeguata separazione tra i binari AV/AC e i binari della ferrovia tradizionale.
- 6) Si richiede di valutare l'utilizzo della recente copertura del canale San Giovanni in zona Via Monte Crocetta/Via Bionde, nella fase di cantiere in cui la Via Monte Crocetta verrà chiusa. Tale utilizzo del tracciato del canale consentirebbe di evitare l'esproprio di alcuni edifici (ad esempio è presente una nuova villa che nelle planimetrie utilizzate è ancora un vecchio rudere) e costituirebbe un'alternativa più economica, visto che tale tracciato si avvicina molto a tutte le abitazioni ed alle diramazione della Via Monte Crocetta. Si richiede di fare una valutazione in merito.
- 7) Si sottolinea che sono pervenute diverse osservazioni relative al tema espropri/indennizzi. Si richiede a RFI di verificare quanto scritto dai cittadini ed elaborare le opportune risposte. In particolare, i temi emersi sono: indennizzi eventuali per chi subisca disagi particolari (esempio persone con disabilità), possibilità di spostamento di aree di cantiere (scarpate/recinzioni) per evitare ulteriori disagi/demolizioni/occupazioni temporanee, verifica della reale occupazione degli immobili rispetto a quanto evidenziato nelle planimetrie utilizzate in sede di realizzazione del PFTE. Si richiede ad RFI di meglio evidenziare quale sia la strada da percorrere per la richiesta di indennizzi per disagi/danni arrecati ai cittadini dall'esecuzione dei lavori. Si richiede ad RFI un'attenta verifica delle osservazioni pervenute su tali argomenti.
- 8) Si richiede un collegamento ciclopedonale (passerella) tra Via Randaccio (circa in prossimità del civico 70) e la copertura della Galleria di San Massimo, in corrispondenza dell'inizio della galleria stessa. In tale punto, infatti, la copertura dovrebbe risultare al livello del sedime stradale di Via Randaccio, e si potrebbe quindi configurare una discesa ciclabile (sulla stessa copertura) che ricongiunga l'abitato di San Massimo con Via San Marco lato Spianà, all'incrocio tra Via San Marco e Via della Spianà nel futuro assetto rialzato di 2/3 metri rispetto all'attuale livello. Tale nuovo passaggio e discesa ciclabile consentirebbe di raggiungere facilmente il parco della Spianà, Via San Marco e Borgo Milano da San Massimo.

9) Al fine di facilitare la fruibilità della Stazione di San Massimo, si richiede di valutare la realizzazione del prolungamento di Via Pitagora fino a Via Fava ed alla futura rotonda prevista in fronte alla nuova fermata ferroviaria, e si richiede di valutare la realizzazione di una rotonda all'incrocio tra la vie Fava, Via del Fortino e Corso Milano stesso nel futuro assetto; quest'ultima soluzione consentirebbe di rallentare la velocità dei mezzi in corrispondenza di Via Fava su Corso Milano e quindi della stazione, di facilitare l'attraversamento pedonale di Corso Milano in tale punto, e di consentire la svolta a sinistra per chi proviene da Croce Bianca/San Massimo.

In un'ottica di potenziamento del trasporto pubblico locale e per favorire una più agevole fruizione della nuova stazione da parte dei cittadini, si richiede di valutare l'ampliamento del parcheggio auto previsto, anche attraverso una sua eventuale rimodulazione, al fine di agevolare l'interscambio tra mezzo privato e trasporto pubblico.

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

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

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

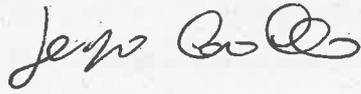
13) Un'ulteriore osservazione riguarda la nuova viabilità prevista per Via Boscomantico. La soluzione progettuale proposta, pur giustificata da criteri ingegneristici, comporta un consumo significativo di suolo agricolo e la frammentazione dei fondi. Si propone pertanto di valutare l'utilizzo delle esistenti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

- 14) Si richiede ad RFI di fornire adeguate ulteriori spiegazioni relative:
- all'abbandono del tracciato A esterno al quartiere, in favore dell'attuale soluzione B con quadruplicamento ed interrimento del percorso storico;
 - alla scelta di realizzazione della fermata di San Massimo (studi relative a futuri flussi di passeggeri, fruibilità, ecc.);
 - un quadro chiaro delle fasi di cantierizzazione.
- 15) Si richiede ad RFI di meglio chiarire quali siano le altezze delle paratie provvisionali sorrette dai pali, anche utilizzando prospetti /sezioni nei punti chiave del cantiere (Via San Marco, Parco Fratellanza, ...); alcuni cittadini temono paratie molto elevate, e quindi muri/salti di 10/15 metri. Secondo nostre stime, dai dati raccolti e tenendo in considerazione il metodo Milano utilizzato per la realizzazione delle gallerie, tali sbalzi provvisori sono dell'ordine massimo di 7/8 metri. Si ritiene utile che RFI chiarisca tali aspetti con le opportune documentazioni
- 16) Relativamente alle aree da utilizzare ai fini del supporto al cantiere (area container, aree logistiche, aree di attrezzaggio, ...) si propone di utilizzare le aree già previste in zona Spianà, anche eventualmente implementandone l'utilizzo, e di prevederne la cessione al Comune al termine dei lavori, al fine di un utilizzo a parco pubblico, come secondo le attuali previsioni dell'amministrazione comunale
- 17) In relazione alle opere compensative, si richiede di valutare la realizzazione del proseguimento della ciclabile di Via Sardegna a San Massimo, in direzione del quartiere Santa Lucia, in corrispondenza dell'attuale canale Conagro, e poi verso Via 24 Giugno, Via Fenilon fino a Via Sommacampagna. Si richiede di prevedere un opportuno utilizzo dell'area in superficie in corrispondenza della copertura delle gallerie ferroviarie, ai fini di un ottimale utilizzo per ciclabilità, pedonalità e trasporto pubblico locale, a seconda delle future pianificazioni comunali.
- 18) Sempre in relazione alle opere compensative si richiede
- l'allargamento di via della Spianà fino a via Albere, quindi oltre l'attuale previsto allargamento fino all'altezza di via Piatti;
 - l'adeguamento del sottopasso di via Berardi per consentire la continuità del percorso ciclopedonale che in questi mesi stiamo concludendo prevedendo una viabilità veicolare a doppio senso e un passaggio ciclopedonale adeguato.
- 19) Attualmente il quartiere di San Massimo è privo di centri di aggregazione; si richiede di valutare in collaborazione con l'amministrazione comunale il recupero di immobili esistenti o la realizzazione di un nuovo edificio adatto a tale scopo

Il Presidente della Circoscrizione
Riccardo Olivieri



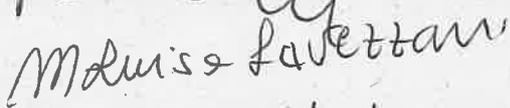
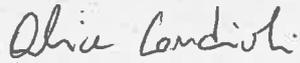
Il Presidente della Commissione 3^a
Sergio Carollo

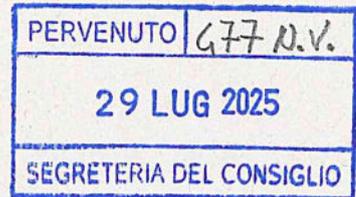


Il Presidente della Commissione 4^a
Marco Raineri



I Consiglieri





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

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

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

1. Interferenza Via Monte Crocetta (NV06)

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

2. Interferenza Corso Milano (NV14)

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

3. Interferenza Via Lorenzo Fava (NV05)

Prevedere una pista ciclabile lungo Via Fava (Allegato II)

4. Interferenza Via Casarini (NV03)

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

5. Interferenza Via San Marco (NV11)

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

6. Interferenza Via della Spiana' (NV02)

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

7. Adeguamento Via Sogare (NV02.1)

Prevedere un percorso ciclabile (Allegato V)

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

9. La fig. 99- ubicazione dei cantieri pag. 128 della "Relazione di Progetto Lotto 4 ingresso a Verona da Nord" non è coerente con quanto indicato nelle **tavole 5 e 6** degli "Elaborati e documentazione di progetto-Espropri-Tavole relative al piano particellare di esproprio, Comune di Verona" in quanto nella "figura 99-ubicazione dei cantieri" sono indicate delle aree di cantiere/ stoccaggio non più previste nelle tav.5 e 6.

Si chiede pertanto di rivalutare, in **alternativa all'utilizzo del parco dell'Amicizia** in Via della Fratellanza a San Massimo, tali aree già previste nella fig. 99- ubicazione dei cantieri pag. 128 della "Relazione di Progetto Lotto 4 ingresso a Verona da Nord" (Allegato VI)

La consigliera comunale
Carla Padovani



	ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA					
	LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD					
RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE	COMMESSA IB0W	LOTTO 40	CODIFICA D05 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 82 di 164

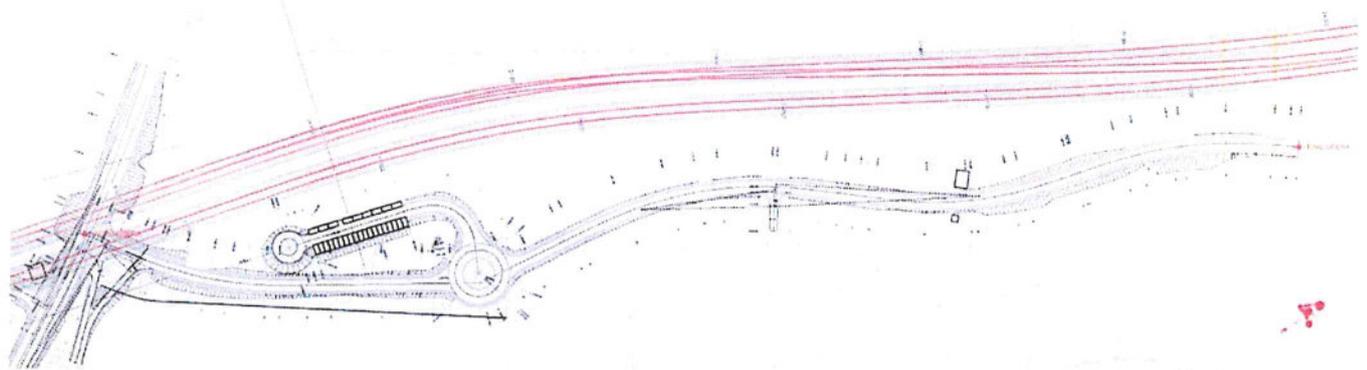


Figura 51 – NV05 – Stralcio planimetrico su rilievo di Via L.Fava

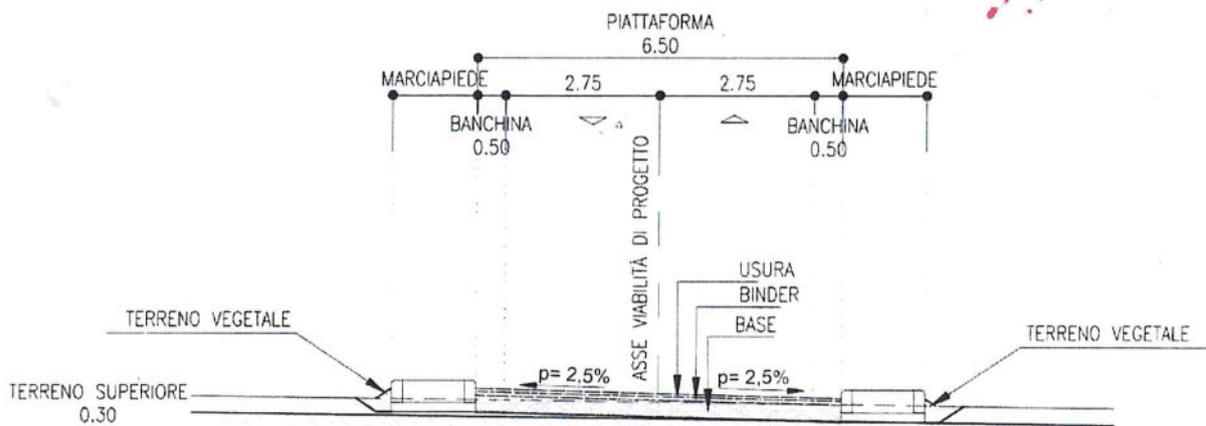


Figura 52 – NV05 – Sezione tipologica di Via L.Fava

11.4.9 Interferenza Via Monte Crocetta (NV06)

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

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

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

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

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

OPVA USCITA SU VIA GARDESANA



 <p>ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA</p> <p>LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD</p>					
	<p>RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE</p>	<p>COMMESSA IB0W</p>	<p>LOTTO 40</p>	<p>CODIFICA D05 RG</p>	<p>DOCUMENTO MD 00 00 001</p>	<p>REV. A</p>

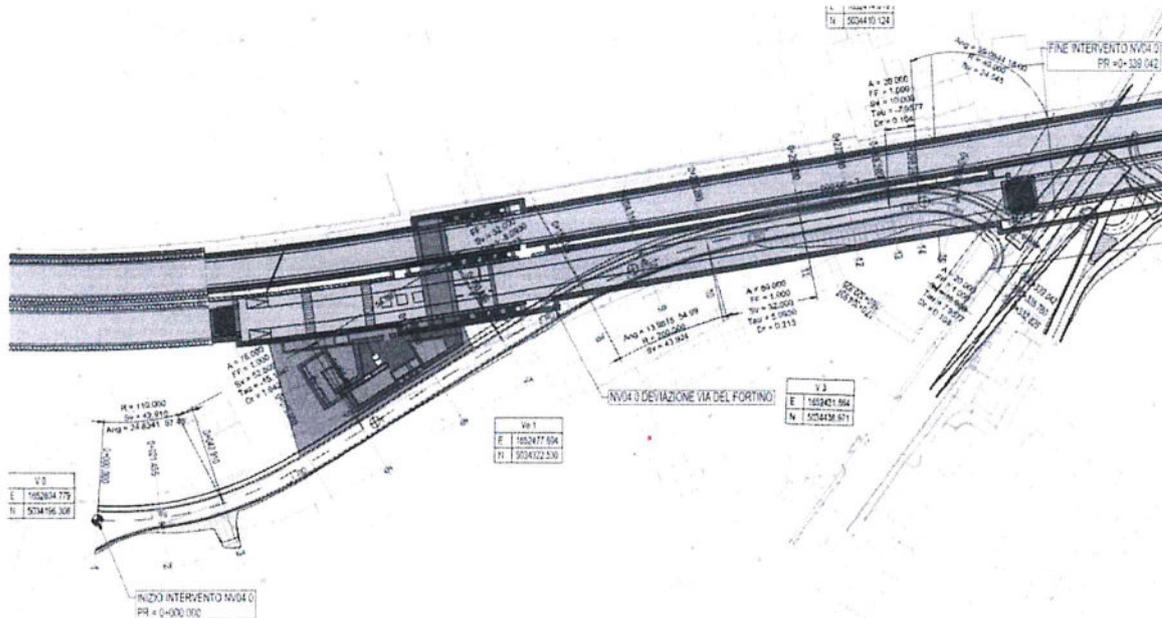


Figura 46 – NV04 – Stralcio planimetrico su rilievo Via del Fortino (tratto Nord)

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

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

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

11.4.7 Interferenza Corso Milano (NV14)

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

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

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

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

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

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

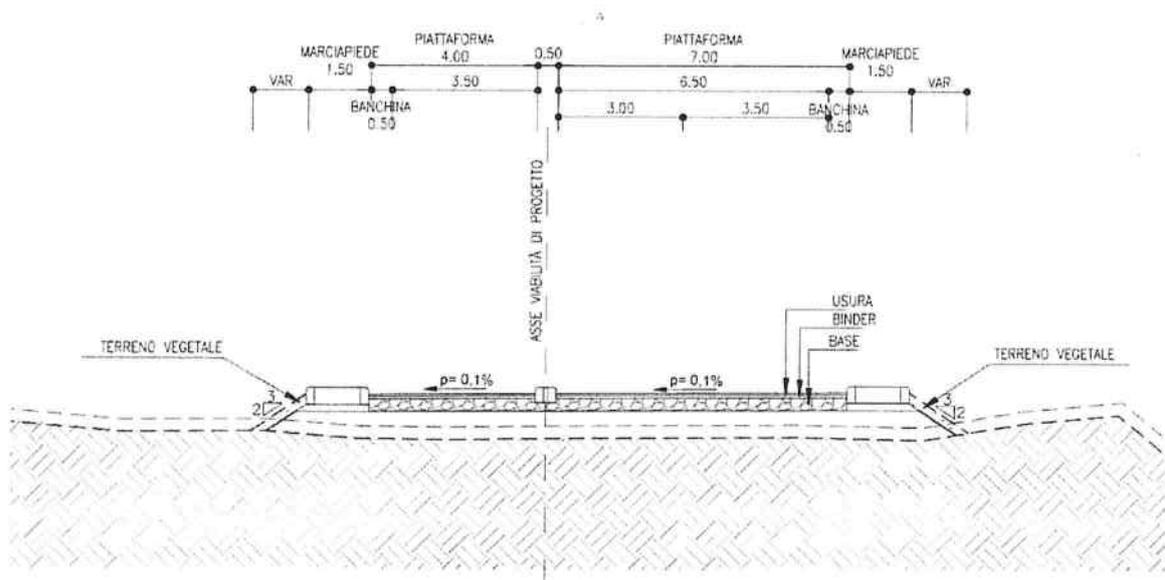


Figura 47 - NV14 - Schema sezione tipo



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



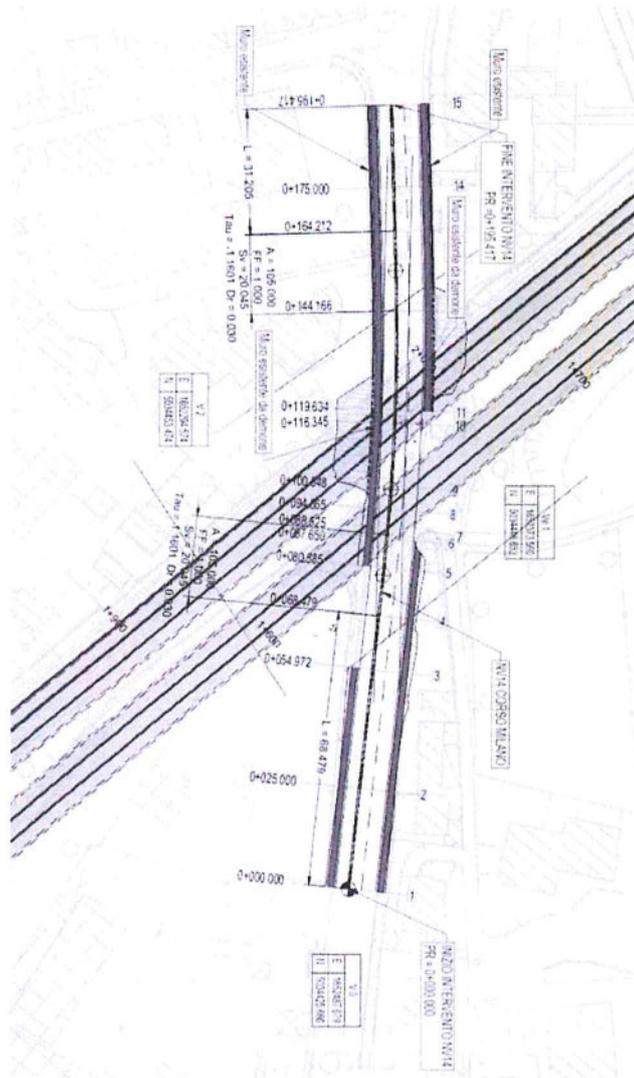


Figura 49 – NV14 – Stralcio planimetrico su rilievo Corso Milano

11.4.8 Interferenza Via Lorenzo Fava (NV05)

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

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

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

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

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

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

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



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

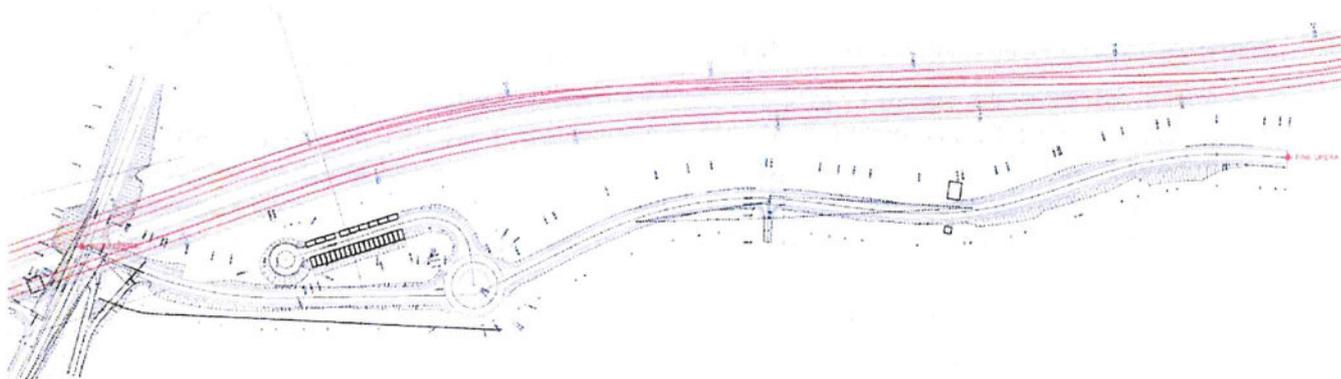


Figura 51 – NV05 – Stralcio planimetrico su rilievo di Via L.Fava

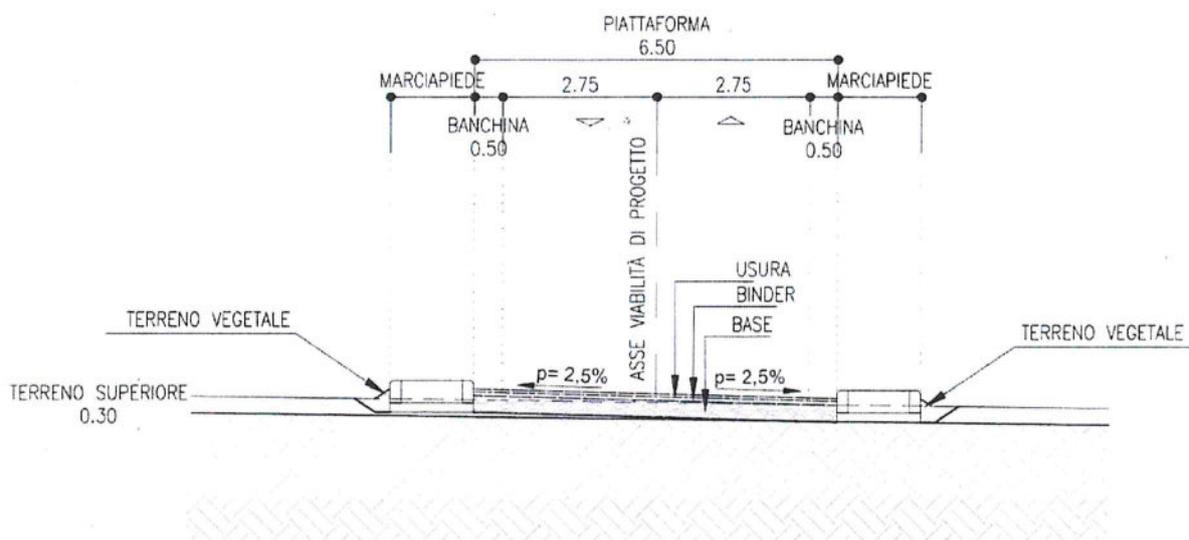


Figura 52 – NV05 – Sezione tipica di Via L.Fava

11.4.9 Interferenza Via Monte Crocetta (NV06)

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

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

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

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

	ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA					
	LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD					
RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE	COMMESSA IB0W	LOTTO 40	CODIFICA D05 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 74 di 164

11.4.4 Interferenza Via Casarini (NV03)

La viabilità esistente interferisce con la realizzazione della canna Est della galleria San Massimo, la nuova sede stradale sarà quindi traslata verso Est.

La nuova sede stradale sarà riprofilata identicamente a quella attuale, ovvero un unico rettilineo ma traslata ad Est per evitare l'interferenza con la futura sede ferroviaria. La viabilità è inquadrata come Strada Urbana (Categoria F) secondo le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al D.M. 05/11/2001. A tale categoria di strada corrisponde un intervallo di velocità di progetto (25-60) km/h e aventi corsie da 2,75 m (una corsia per senso di marcia) e banchine da 0,50 m in ambo i lati della carreggiata ed i relativi marciapiedi da 1,50 m ambo i lati della carreggiata.

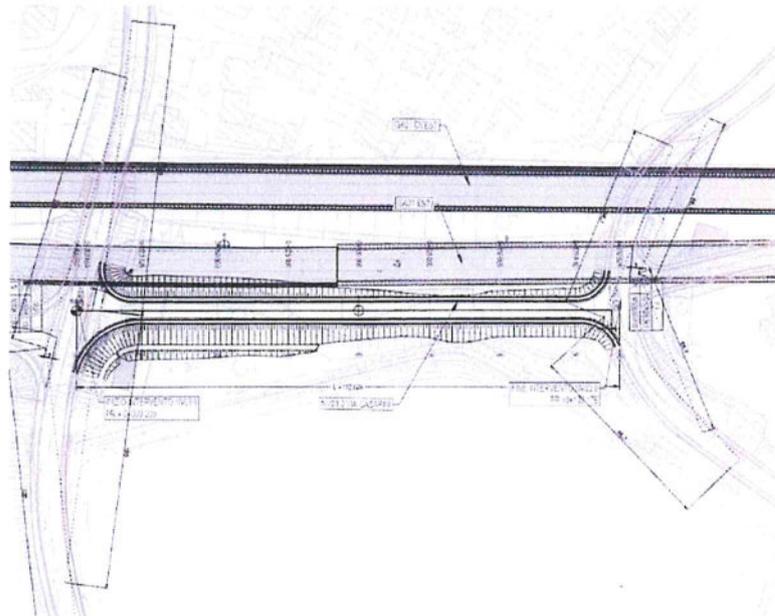


Figura 42 – NV03 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Casarini

11.4.5 Interferenza Via Brigata Sassari (NV13)

L'adeguamento consiste nella demolizione del sottopasso esistente, in quanto la ferrovia verrà interrata in galleria, ciò permetterà di collegare la parte Est e la parte Ovest di Via Brigata Sassari eliminando la strettoia creata dal sottopasso. L'intervento prevede anche una nuova connessione con Via del Fortino e Via Casarini.

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, essendo nello stato attuale un sottopasso della linea ferroviaria tagliandola da Est a Ovest, ed in futuro, avendo la nuova linea ferroviaria passante in galleria, si avrà un passaggio della sede stradale a filo terreno. L'andamento planimetrico si discosta dall'andamento attuale, andando a ricollegare anche le due intersezioni di Via del Fortino e Via Casarini. Per quanto riguarda l'inquadratura funzionale delle sedi stradali è stata adottata una strada di tipo F locale urbana, aventi corsie da 2,75 m (una corsia per senso di marcia) e banchine da 0,50 m in ambo i lati della carreggiata ed i relativi marciapiedi. La velocità di progetto è compresa nell'intervallo 25-40 Km/h a causa dei notevoli vincoli dell'esistente che hanno comportato limitazioni sia dal punto di vista planimetrico che altimetrico.



Figura 43 – NV13 – Stralcio planimetrico su ortofoto di via Brigata Sassari e Via del Fortino (tratto Sud)

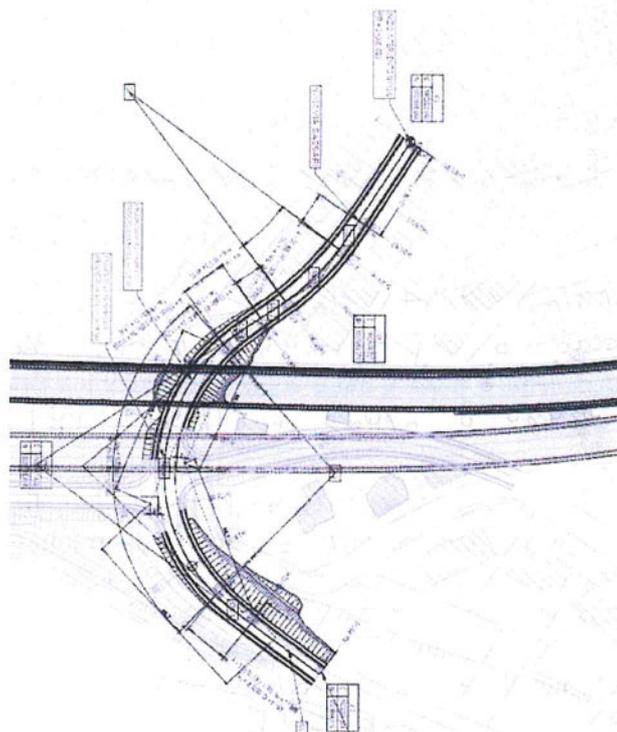


Figura 44 – NV13 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Brigata Sassari

	ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA					
	LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD					
RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE	COMMESSA IB0W	LOTTO 40	CODIFICA D05 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 72 di 164

NV02.1 – ADEGUAMENTO VIA SOGARE

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, in quanto, la viabilità principale sulla quale converge, Via Spianà, sarà, in parte, interferente con la futura realizzazione della linea ferroviaria, e con la realizzazione di nuove aree di emergenza poste vicino la fermata della linea ferroviaria S. Massimo.

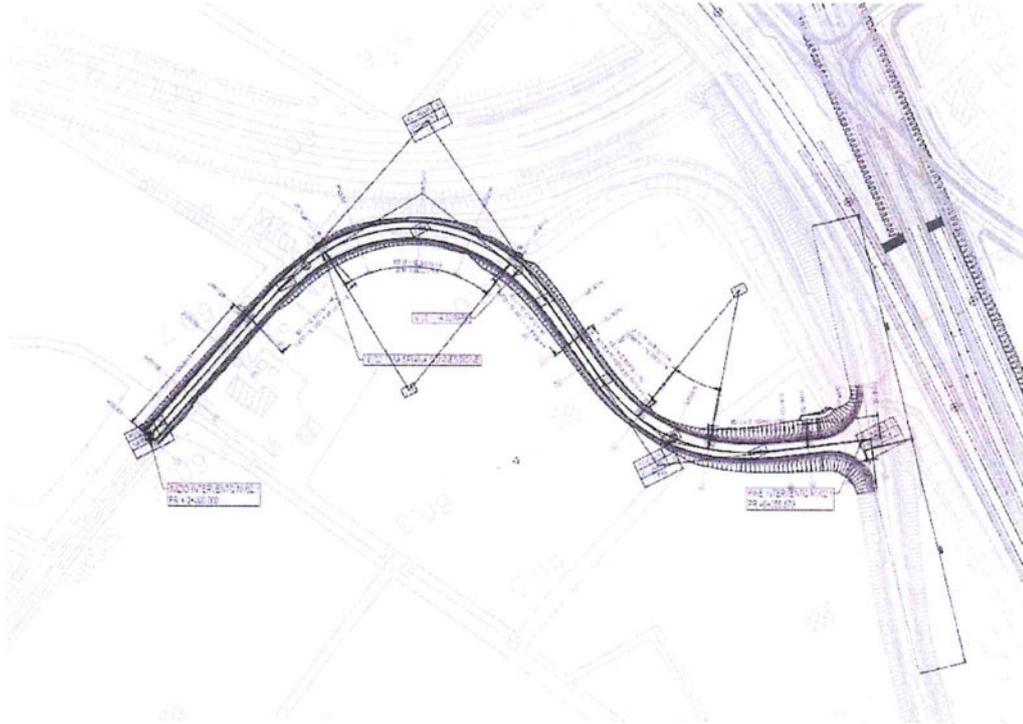


Figura 39 – NV02.1 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Sogare

11.4.3 Interferenza Via S. Marco (NV11)

L'adeguamento consiste nella demolizione del sottopasso esistente, in quanto la ferrovia verrà interrata in galleria, ciò permetterà di collegare la parte Est e la parte Ovest di Via San Marco eliminando il collo di bottiglia creato dal sottopasso.

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, essendo nello stato attuale un sottopasso della linea ferroviaria tagliandola da Est a Ovest, ed in futuro, avendo la nuova linea ferroviaria passante in galleria, un passaggio normale, ma riprofilato 5 m più in alto rispetto al livello attuale del terreno. L'andamento planimetrico ripropone identicamente l'andamento attuale, cambia solamente l'andamento altimetrico, andando a ricollegare anche le due intersezioni di Via della Spianà e Via Casarini (vedi paragrafi successivi). Per quanto riguarda l'inquadramento funzionale della sede stradale, con riferimento al contesto esistente, si adotta una strada di tipo F1 – Extraurbana Locale con corsie da 3,50 m (una corsia per senso di marcia) ed 1 m di banchina in ambo i lati della carreggiata. Le velocità di progetto sono comprese tra 25 e 60 Km/h coerentemente con la zona di attacco iniziale e finale della sede stradale riprogettata.

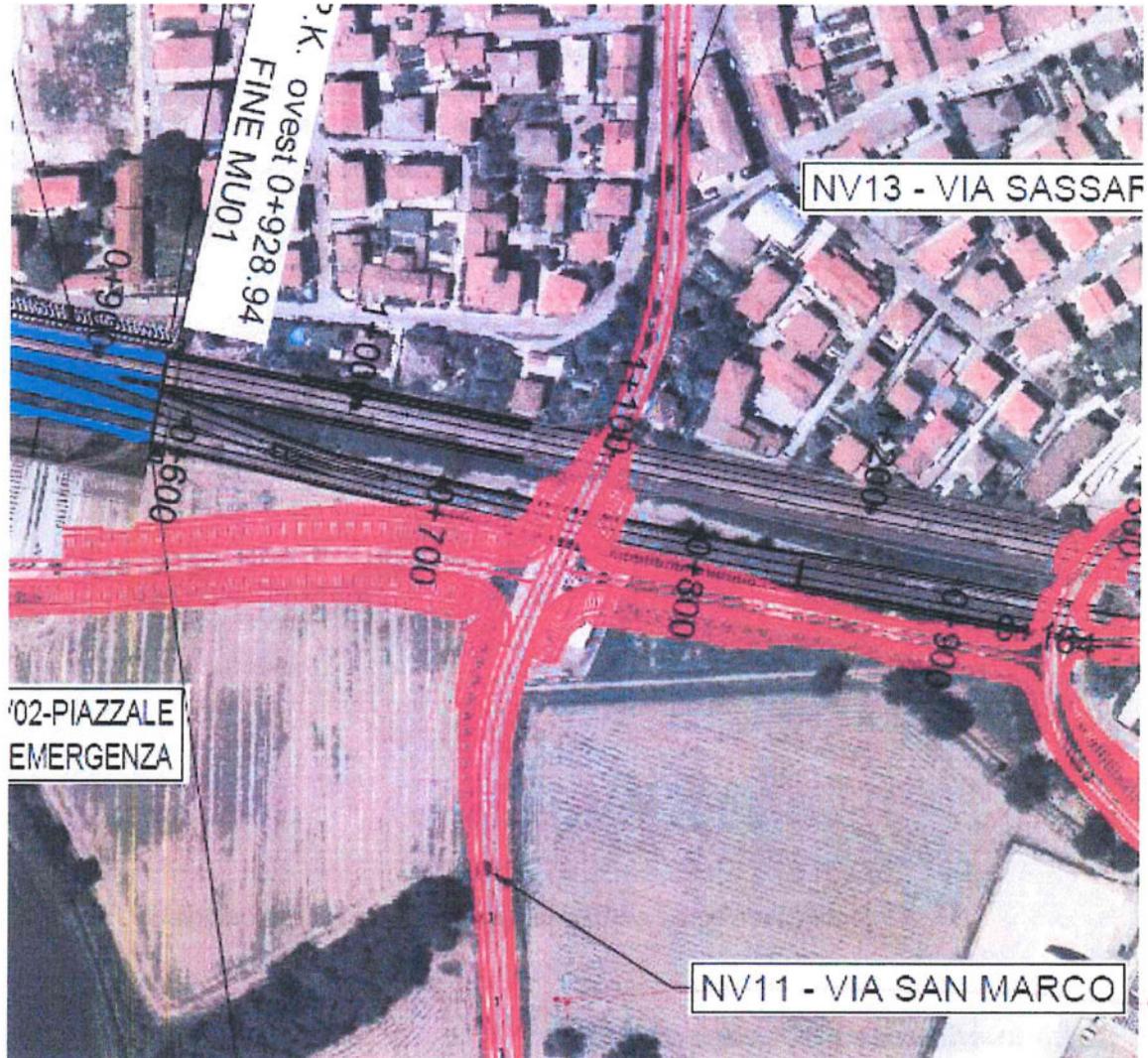


Figura 40 – NV11 – Stralcio planimetrico su ortofoto Via San Marco.

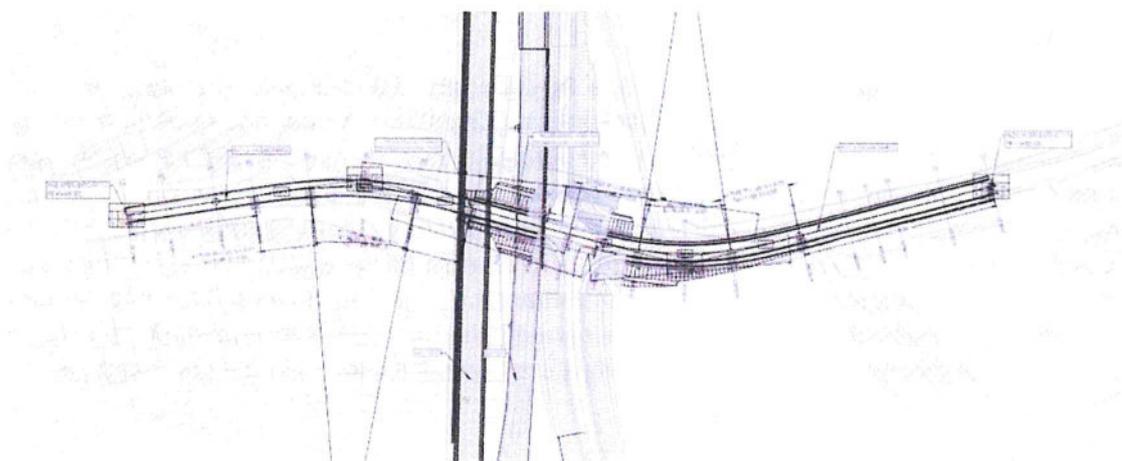


Figura 41 – NV11 – Stralcio planimetrico su rilievo Via San Marco.

NV02 – ADEGUAMENTO VIA DELLA SPIANÀ

La nuova sede stradale di Via della Spianà (NV02) sarà riprofilata adottando le caratteristiche geometriche della tipologia stradale F1 – Locale Extraurbana con una doppia soluzione, temporanea e definitiva, per garantirà il flusso di traffico continuo durante la fase di realizzazione dei lavori.

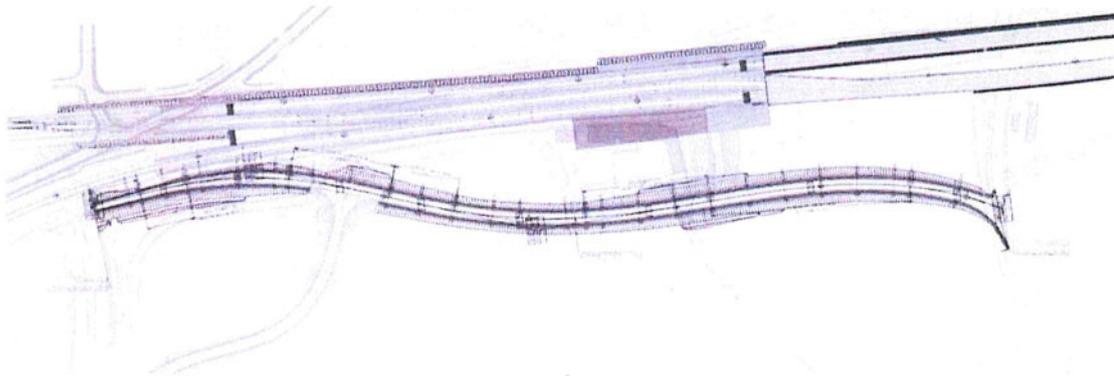


Figura 37 – Stralcio planimetrico su rilievo Via della Spianà temporanea.

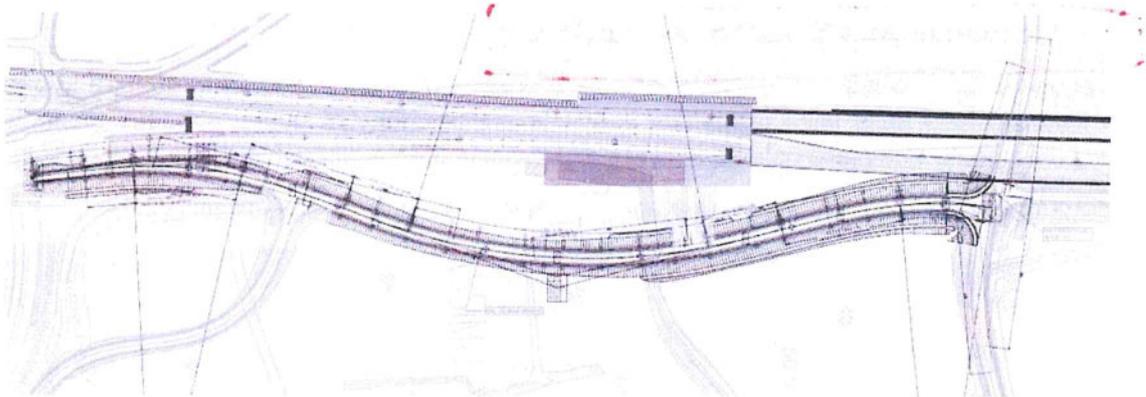


Figura 38 – Stralcio planimetrico su rilievo Via della Spianà definitiva

NV02.1 – ADEGUAMENTO VIA SOGARE

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, in quanto, la viabilità principale sulla quale converge, Via Spianà, sarà, in parte, interferente con la futura realizzazione della linea ferroviaria, e con la realizzazione di nuove aree di emergenza poste vicino la fermata della linea ferroviaria S. Massimo.

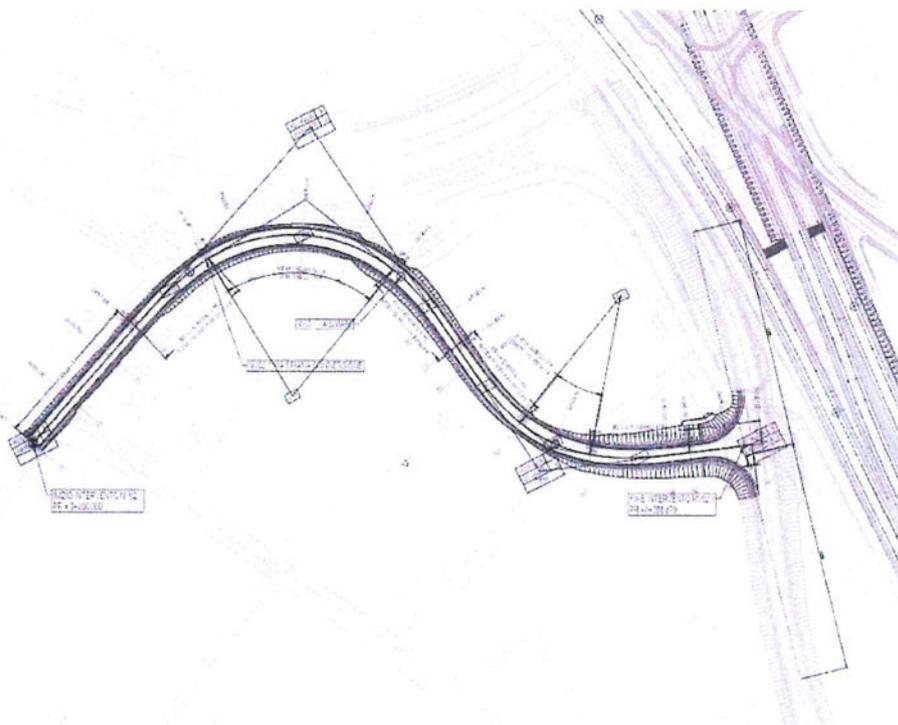


Figura 39 – NV02.1 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Sogare

11.4.3 Interferenza Via S. Marco (NV11)

L'adeguamento consiste nella demolizione del sottopasso esistente, in quanto la ferrovia verrà interrata in galleria, ciò permetterà di collegare la parte Est e la parte Ovest di Via San Marco eliminando il collo di bottiglia creato dal sottopasso.

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, essendo nello stato attuale un sottopasso della linea ferroviaria tagliandola da Est a Ovest, ed in futuro, avendo la nuova linea ferroviaria passante in galleria, un passaggio normale, ma riprofilato 5 m più in alto rispetto al livello attuale del terreno. L'andamento planimetrico ripropone identicamente l'andamento attuale, cambia solamente l'andamento altimetrico, andando a ricollegare anche le due intersezioni di Via della Spianà e Via Casarini (vedi paragrafi successivi). Per quanto riguarda l'inquadramento funzionale della sede stradale, con riferimento al contesto esistente, si adotta una strada di tipo F1 – Extraurbana Locale con corsie da 3,50 m (una corsia per senso di marcia) ed 1 m di banchina in ambo i lati della carreggiata. Le velocità di progetto sono comprese tra 25 e 60 Km/h coerentemente con la zona di attacco iniziale e finale della sede stradale riprogettata.

Allegato VI

Di seguito si riportano gli elaborati grafici dove sono rappresentate le aree di cantiere e i percorsi che verranno potenzialmente impiegati dai mezzi di lavoro per l'accesso alle stesse. È bene precisare che l'interferenza generata da tali aree è temporanea, in

quanto verranno ripristinate allo stato ex ante al termine dei lavori. Inoltre, durante le fasi di lavorazioni verranno installate delle recinzioni al fine di schermare visivamente le aree di lavoro e mitigare l'interferenza che si avrà rispetto ai beni tutelati.

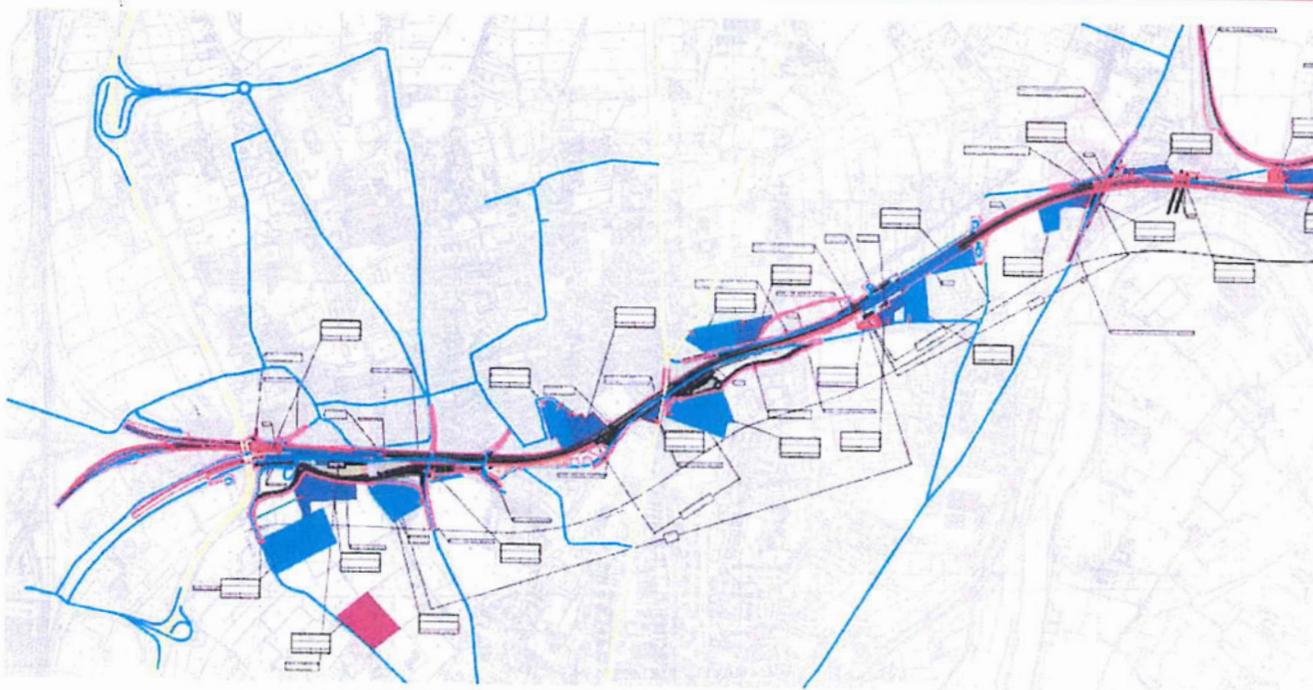
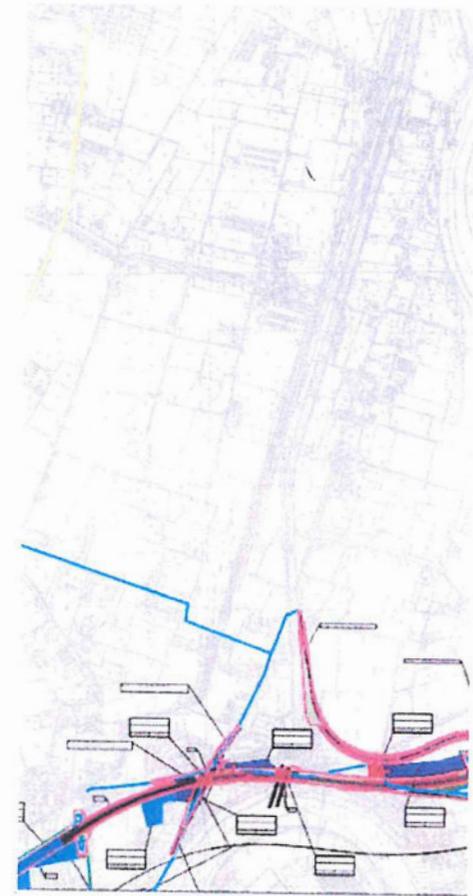


Figura 99 - Ubicazione dei cantieri





**Comune
di Verona**

Infrastrutture Viarie e Mobilità

TRASMISSIONE MEZZO PEC

Verona, data del protocollo

Spett.le

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

info@dpingressoveronanord.it

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

NV01) Via Piatti:

Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre ai relativi marciapiedi e alla pista ciclabile già presente.

(SL01) Ponte di via Piatti:

la proprietà della nuova infrastruttura, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture dell'opera, delle barriere sicurvia e dei giunti stradali dovranno rimanere di competenza di RFI durante tutta la vita utile.

(NV02) Adeguamento Via della Spianà:

Valutazione della fattibilità di allargamento della sezione stradale della Via Spianà per tutta la sua lunghezza, dall'intersezione con Via Albere, fino alle PK 0+100 compreso il sovrappasso sulla tangenziale T4-T9, con corsie pari a 3,5 m oltre alle banchine.

(NV02.1) Adeguamento Via Sogare:

Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.

(NV11) Via San Marco:

Realizzazione di un collegamento ciclopedonale che dal lato est ferroviario di Via San Marco colleghi al quartiere di San Massimo (da valutarsi percorso ciclabile Via San Marco, Via Spianà, via Brigata Sassari, San Massimo).

(NV03) Via Casarini:

Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.

(NV14) Corso Milano:

Mantenimento di almeno una corsia per senso di marcia durante l'esecuzione dei lavori, ad eccezione di lavorazioni notturne o nel periodo luglio-agosto.

Infrastrutture Viarie e Mobilità

Grandi opere e ponti

Indirizzo: largo Divisione Pasubio, 1 – 31722 Verona

Telefono: 0458078609

E-Mail direzione.strade@comune.verona.it PEC strade@pec.comune.verona.it

Codice fiscale e Partita IVA 00215150236

Codice Univoco Ufficio: 5HGMKH

(NV06) Via Monte Crocetta:

Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.

(NV05) Via Fava:

Il nuovo tratto stradale di via Fava cade all'interno del piano urbanistico attuativo convenzionato n. 722-04 della ditta CEMS srl, le cui opere, comprendenti un parcheggio P2 ad uso pubblico, sono già state realizzate pertanto occorre tener conto di tal interferenza. Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.

(NV07) Via Turbina Via Bionde:

Al fine di risolvere l'interferenza tra la nuova pista ciclabile Biffis Camuzzoni già realizzata lungo via Turbina e Via Aeroporto Berardi e la sede ferroviaria che la interrompe, è necessario prevedere l'allargamento della sezione del sottopasso di progetto e di quello esistente, per una larghezza di almeno 3 m, in modo da dare continuità all'itinerario ciclabile.

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

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

Distinti saluti.

Il Dirigente

Ing. Michele FASOLI

(firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i.)

Zimbra

isabella.loncrini@comune.verona.it

Fwd: Re: DP Ingresso a Verona da nord**Da :** [redacted]

lun, 07 lug 2025, 16:01

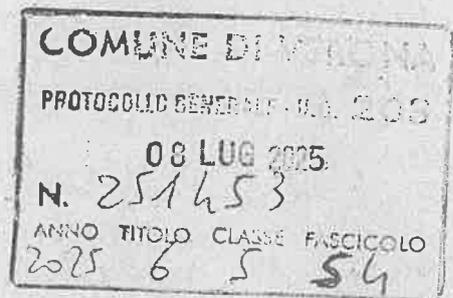
Oggetto : Fwd: Re: DP Ingresso a Verona da nord**A :** circoscrizione3@comune.verona.it

su invito del "supporto pubblico" indirizzo anche a Voi quanto di seguito riportato (vedasi mia email delle 15.58 sottostante messa in Vostra c/c)

Cordialità

Alberto Gagliardo

----- Original Message -----

Subject: Re: DP Ingresso a Verona da nord**Date:** Mon, 07 Jul 2025 15:58:34 +0200**From:** [redacted]**To:** Dibattuto Pubblico <info@dpingressooveronanord.it>**Cc:** <circoscrizione3@comune.verona.it>, [redacted]

Come da Vostra cortese risposta di seguito riportata, re inoltro a VOi e in c/c circoscrizione3@comune.verona.it

In attesa di risposta da parte di circoscrizione3@comune.verona.it

Grazie

Alberto Gagliardo

Il 07.07.2025 13:49 Dibattito Pubblico ha scritto:

Buongiorno,

le ricordiamo che tutte le osservazioni e/o richieste/domande per essere assunte formalmente nella procedura del Dibattito Pubblico, devono essere inviate da un soggetto Accreditato (qui trova l'elenco <https://www.dpingressooveronanord.it/associazioni-comitati-accreditati/>) o da un'Amministrazione pubblica, secondo quanto stabilito l'art. 40 del dlgs. 36/2023. La Circoscrizione III del Comune di Veona sta facendo questo lavoro di raccolta per poi ritrasmetterle formalmente. Sarebbe quindi importante che lei rimandasse questo messaggio indirizzandolo anche a circoscrizione3@comune.verona.it.

Restando a disposizione, si inviano cordiali saluti.

Il supporto tecnico

Il giorno gio 26 giu 2025 alle ore 16:06 [redacted] > ha scritto:

Buoungiono,

durante uno degli incontri di approfondimento ho inteso che Via Bionde verrà allargata.

Volevo capire:

1) verrà allargata tutta o solo una parte?

2) proveniendo dal Chievo e girando a sinistra con direzione via Gardesane verrà allargato il lato destro o il sinistro?

3) in prossimità dell'attuale ponte dislocato a circa metà via , la strada seguirà l'attuale corso o proseguirà dritta evitando così l'attuale doppia curva?

4) sono previsti marciapiedi?

Grazie e fiducioso di risposta Vi ringrazio anticipatamente

Dott. Alberto Gagliardo

Zimbra

isabella.loncrini@comune.verona.it

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

Da : Fabio D'Isola

lun, 07 lug 2025, 14:13

Oggetto : Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

A : circoscrizione3@comune.verona.it

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 12			
08 LUG 2025			
N. 251642			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

Buon giorno

Sono un cittadino che risiede a San Massimo, scrivo in merito all'imponente intervento che verrà effettuato sulla linea ferroviaria del Brennero, che riconosco essere un' opera importante e strategica.

Ho assistito alla riunione del 30/06/2025 in sala Lucchi, per questo ringrazio l'Amministrazione Comunale per aver organizzato l'evento, di estremo interesse.

A tale proposito chiedo che venga attentamente rivalutata l'ipotesi illustrata in sede di riunione che prevede la costruzione di un tunnel con 4 binari e di una stazione all'altezza dell'abitato di San Massimo. Progetto che trovo francamente molto invasivo e poco razionale, considerato che questa opera sia in fase di costruzione che a regime impatterà in maniera molto pesante su questo quartiere già densamente popolato e fortemente intasato dal traffico proveniente da diverse direzioni limitrofe, ed essere sul crocevia di due autostrade, inoltre si segnala la vicinanza del quadrante Europa, che a quanto sembra negli anni diventerà purtroppo , un polo strategico per la logistica, e non ultimo la vicinanza dell'aeroporto.

Mi chiedo, e non solo il sottoscritto, se tutto questo non basta per rivedere un progetto che durerà anni con problemi di polveri ,rumore devastazione di aree che ora sono destinate al verde pubblico che garantiscono un minimo sottolineo minimo benessere psicofisico per gli abitanti. Prevedere una stazione in prossimità di Corso Milano mi sembra un ulteriore appesantimento di traffico visto la vicina confluenza di due arterie importanti come la Statale 11 e la Gardesana.

La risposta data nel corso della riunione a questa ultima considerazione, è che il tutto verrà ripristinato, ciclabile sopra il nuovo tunnel, il parco la Fratellanza verrà ridato alla cittadinanza, ma chiediamoci a che prezzo. La soluzione c'è, e la ritengo assolutamente più razionale e meno invasiva, che è quella di fare passare la linea più a ovest di San Massimo, e prevedere la costruzione di una stazione che risulta più agibile con parcheggi idonei.

Opere di questa portata ritengo non possano essere eseguite nel cuore di quartieri quali San Massimo e Chievo.

Cordiali saluti
D'Isola Fabio

Fabio D'Isola

QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA VERONA

Da : Monica Ottolini

gio, 03 lug 2025, 16:27

Oggetto : QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA VERONA

📎 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,

ero presente all'assemblea tenutasi il 30/06 presso sala Lucchi. Devo far presente che sia gli organi comunali, sia gli stessi tecnici intervenuti per Ferrovie dello Stato non hanno la minima idea dell'impatto che quest'opera comporterà sulla viabilità delle zone San Massimo-Croce Bianca e C.so Milano.

Ho personalmente chiesto ad uno dei progettisti che sono intervenuti se più o meno si poteva quantificare per quanto tempo Via San Marco, Via Brigata Sassari e C.so Milano resteranno chiuse al traffico per i lavori. La risposta è stata che **non ne hanno la minima idea!!!** Anzi per giustificare questa GRAVE CARENZA mi ha detto che comunque basta sapere in anticipo che sono chiuse per organizzarsi. Probabilmente o non sono della zona o fanno finta di non sapere perchè **è inaudito procedere con quest'opera senza avere una cognizione di quale impatto essa avrà sulla viabilità.** Le tre vie di accesso menzionate sono già normalmente intasate nelle ore di punta se si aggiunge la chiusura di 1 o 2 di esse (mi auguro non tutte e 3) e si considera anche che ci saranno in più i camion che ad ogni ora gireranno per queste zone, è facile intuire una **paralisi del traffico con gravi e insostenibili disagi per i cittadini.**

Mi chiedo poi quale studio supporti il problema delle polveri dei cantieri essendo in molti tratti molto vicini alle abitazioni. **Che impatto avrà sulla salute dei cittadini??** Perchè non si tratta di qualche mese ma di molti anni !!!

So per certo, perchè conosco l'architetto progettista, che a suo tempo era stato sottoposto lo spostamento dell'opera a Ovest e non appena al di sotto dell'attuale linea. Il progetto non prevedeva abbattimenti di abitazioni ed era economicamente più vantaggioso. Alcuni cittadini hanno chiesto alla riunione perchè si è abbandonato il progetto, ma la risposta è stata quella di andarsi a leggere le varie relazioni....Risposta questa che denota manca di rispetto per tutta la comunità ... e probabilmente dettata dal fatto che in realtà il progetto è stato spostato per interessi che nulla hanno a che vedere con quelli della comunità. Se l'attuale amministrazione ha davvero a cuore il bene dei cittadini dovrebbe verificare meglio perchè la precedente amministrazione ha bocciato il progetto a Ovest e non solo "scaricare la responsabilità" sulla precedente amministrazione.

In ogni caso proseguire con il progetto attuale senza avere la minima idea dell'impatto reale e catastrofico sulla viabilità è INCONCEPIBILE E VERGOGNOSO !!! Se poi si risolve il problema pensando che solo sapendolo prima ci si organizza direi che rasentiamo l'idiozia... perchè l'unico modo per organizzarci sarebbe quello di dormire sul posto di lavoro o di acquistare un elicottero!!!

Spero vivamente che l'amministrazione comunale consideri queste problematiche, perchè nessun "lavoro compensativo" effettuato da Ferrovie dello Stato a favore del Comune potrà mai compensare i **molti anni di disagi insostenibili!!!**
Cordiali saluti

dr.ssa Monica Ottolini



Studio dr.ssa Ottolini Monica

Tributarista qualificato L.a.p.e.t. di cui alla Legge n. 4/2013 n. Iscr. Associazione 4151023

e certificato FAC UNI 11511:2020 - Registrazione n. 1968

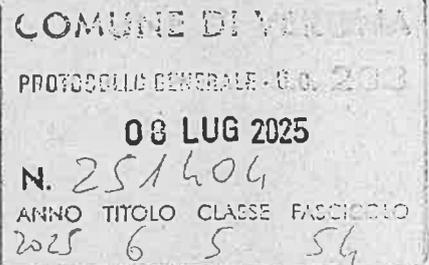
P.le Olimpia, 28 – Verona Telefono 0458104935 Fax 0454856030 - www.modistudio.net

CONSIDERA SEMPRE IL VALORE DELLA CARTA: PER FAVORE PRIMA DI STAMPARE QUESTO MESSAGGIO CHIEDITI SE È DAVVERO NECESSARIO. GRAZIE.

Le informazioni contenute in questo messaggio e-mail, ed i suoi eventuali allegati, sono da considerarsi "dati confidenziali" ad uso esclusivo del destinatario. Ove il lettore di questo messaggio non sia il destinatario, o la persona autorizzata a trattarlo o consegnarlo, questi è informato che qualsiasi modifica, divulgazione, distribuzione o copia è assolutamente proibita.

In caso di ricezione per errore di questo messaggio e-mail, si prega di informare il mittente immediatamente a mezzo e-mail e poi distruggere il documento ed i suoi eventuali allegati. Eventuali divulgazioni, usi ed abusi tanto del messaggio che degli eventuali allegati saranno immediatamente perseguiti ai sensi dell'art. 616 del codice penale ed ai sensi del Regolamento UE n. 2016/679 recante il "General Data Protection Regulation" (GDPR).

Titolare del trattamento è il dr. Diego Pimazzoni.



Zimbra

elisabetta.martini@comune.verona.it

TAV INGRESSO VR/NORD

Da : Giancarlo Zambolin

lun, 07 lug 2025, 12:16

Oggetto : TAV INGRESSO VR/NORD

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Rispondi a : Giancarlo Zambolin

Signor Presidente Olivieri buongiorno.

Sono Giancarlo Zambolin ed abito nel quartiere di S.Massimo, poco lontano dal parco dell'amicizia di via La Fratellanza.

Ho partecipato all'assemblea pubblica di lunedì 30 giugno scorso e mi associo a centinaia di abitanti del quartiere e non solo che hanno firmato la petizione per salvare il parco.

Non è mia intenzione ripetere le motivazioni anche tecniche che hanno mobilitato il quartiere e zone limitrofe. Da cittadino, abitante e fruitore del parco, voglio testimoniare e ribadire con fermezza l'importanza di questo "polmone verde"

l'unico a servizio di questo lato di San Massimo e di tutta Croce Bianca. E' frequentato da bambini, adolescenti, anziani ed è un punto di riferimento per molte famiglie. Forti sono le preoccupazioni per le possibili ricadute sul parco e sulla futura stazione di S.Massimo.

Se avete veramente a cuore la tutela della salute del cittadino e del paesaggio, dovete adoperarvi, amministrazione tutta, affinché quest'area non venga utilizzata come area di cantierizzazione, né operativa né di stoccaggio e tantomeno per la costruzione di una fermata ferroviaria con uscita lato S.Massimo. Sicuramente si tratta di un'opera strategica a livello nazionale, ma credo sia utile e vostro dovere trovare alternative per garantire la fruibilità dell'intero parco per la vivibilità e la socialità di S.Massimo e non solo.

DOBBIAMO SALVARE IL PARCO DALLA DEVASTAZIONE PREVISTA DAL PROGETTO ITALFER.

Grazie per l'attenzione e cordiali saluti.

Giancarlo Zambolin/

S.Massimo, 07 luglio 2025

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.D. 200			
07 LUG 2025			
N. 250627			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

Zimbra

ellsabetta.martini@comune.verona.it

Parco Amicizia - San Massimo

Da : ILARIA NICOLINI

lun, 07 lug 2025, 12:15

Oggetto : Parco Amicizia - San Massimo

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Gentili Membri della Circoscrizione 3,

sono una residente del quartiere di San Massimo e desidero esprimere la mia forte preoccupazione riguardo all'ipotesi che l'area del Parco Amicizia di Via La Fratellanza possa essere destinata a stoccaggio e/o area operativa da parte di RFI/Italferr nell'ambito dei lavori ferroviari previsti.

Tale utilizzo sarebbe profondamente dannoso per il quartiere, compromettendo un'area verde molto frequentata dalle famiglie, dai bambini e dai cittadini in generale. Il Parco Amicizia rappresenta uno dei pochi spazi pubblici di aggregazione e svago della zona, la cui integrità deve essere assolutamente preservata.

Inoltre, chiediamo con fermezza l'eliminazione dell'apertura della stazione ferroviaria prevista direttamente sul parco, in quanto ciò implicherebbe un impatto permanente e irreversibile sull'equilibrio ambientale e sociale dell'area.

Vi invitiamo a tutelare gli interessi dei cittadini di San Massimo, opponendovi con determinazione a qualsiasi intervento che comprometta il Parco Amicizia e l'area circostante.

Ringraziando per l'attenzione, resto in attesa di un vostro riscontro e auspico un'azione concreta a tutela del nostro quartiere.

Cordiali saluti,

Ilaria Nicolini

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 20			
07 LUG 2025			
N. 250619			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
6025	6	5	54

Zimbra

elisabetta.martini@comune.verona.it

raccolta osservazioni quadruplicamento linea FS Fortezza Verona

Da : [REDACTED]

Lun, 07 lug 2025, 11:23

Oggetto : raccolta osservazioni quadruplicamento linea FS Fortezza Verona**A :** circoscrizione3@comune.verona.it

Gentili Signori,

innanzitutto ringrazio per questa opportunità e mi scuso per il linguaggio poco tecnico di queste osservazioni.

Il quadruplicamento della linea ferroviaria è un'opera importante che comporta inevitabilmente dei disagi ma che offre anche delle opportunità.

A mio avviso la più grande è quella di restituire uno spazio alla città.

Questo spazio non è mai stato percepito come una cesura tra quartieri che hanno, e che in fondo vogliono mantenere, la loro identità.

Questo spazio avrebbe davvero una potenzialità molto grande per risolvere un problema di trasporto della città ovest.

Vorrei ricordare che la zona ovest della città (San Massimo, Croce Bianca, Chievo) è rimasta esclusa dal progetto della Filovia e che attualmente il servizio diurno è molto ridotto e che le linee serali fisse sono state tolte.

I quartieri di San Massimo e Croce Bianca hanno espresso una posizione molto decisa e contraria nei confronti della prevista nuova stazione FS (soprattutto se questo significa perdere uno spazio verde considerato vitale per il quartiere).

Forse però sarebbero favorevoli all'idea di una "fermata" di un mezzo veloce che risolverebbe il problema della carenza di trasporti.

Il possibile suddetto mezzo di trasporto sarebbe utilissimo per gli studenti della Scuola Alberghiera, per il progetto di casa per anziani di Villa Pullè, per gli abitanti del Chievo, per tutti quelli che usano Piazza Chievo come parcheggio della ciclabile, per gli utenti/lavoratori del centro medico Cems e naturalmente per tutti i numerosi residenti della Croce Bianca e San Massimo.

Con questa osservazione vorrei dunque chiedere se fosse possibile uno studio di fattibilità per capire se questo spazio/percorso potesse essere usato per una linea di trasporto (tipo metro di superficie, filobus...) che colleghi la stazione di Porta Nuova al Chievo e/o alla nuova rete di filobus (naturalmente con fermate lungo tutto il percorso).

Un mezzo pubblico veloce e frequente (magari sul quale si possono portare le bici) è sicuramente una proposta green e complementare all'uso della bicicletta. Sono personalmente molto favorevole a questo mezzo (la bicicletta) ma non è sempre è una scelta praticabile (ad esempio da persone anziane o da genitori/studenti che hanno limiti di orario/coincidenze con altri mezzi, condizioni atmosferiche avverse..ecc).

Se poi la linea potesse collegarsi alla Filovia o proseguire fino a Parona o in qualche modo all'ospedale di Borgo Trento sarebbe il top.

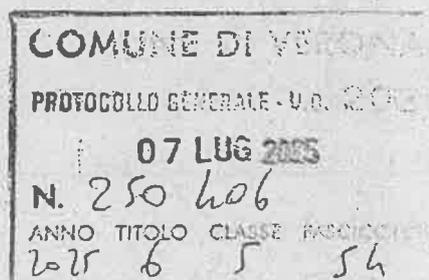
Rimane il problema del collegamento che verrà a mancare togliendo il cavalcavia di Via San Marco e dell'ultimo tratto per arrivare a Chievo (forse la galleria potrebbe essere prolungata fino al forte del Chievo?).

Per i costi si potrebbe considerare di utilizzare quelli previsti per la realizzazione della "stazione San Massimo" che viene percepita come inutile e problematica.

Mi scuso nuovamente per il linguaggio poco tecnico e ringrazio ancora per aver avuto la possibilità di sentirmi almeno un po' partecipe potendo esprimere il mio pensiero

Cordiali saluti

Beatrice Panato



08/07/25, 08:18

COMUNE DI VERONA	E
Protocollo N.0251282/2025 Zimbra del 08/07/2025	
Fascicolo 6.5 N.54/2025	

Zimbra

elisabetta.martini@comune.verona.it

Progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord": INVIO OSSERVAZIONI DI SARIO

Da: Carlo Di Sario

lun, 07 lug 2025, 18:55

Oggetto: Progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord": INVIO OSSERVAZIONI DI SARIO

A: circoscrizione3@comune.verona.it

Cc: Di Sario Michele, Camilla Di Sario

I sottoscritti:

DI SARIO PASQUALE,

CORSO GIANNA,

DI SARIO MICHELE,

DI SARIO CAMILLA,

quali comproprietari degli immobili in Comune di Verona (VR), via Sogare n. 14/B, interessati dal "Progetto di fattibilità tecnica ed economica" oggetto del piano particellare di esproprio di cui alla Tavola 7 nn. 214 e 215 segnalano l'assoluta contrarietà alla realizzazione degli interventi previsti sulla porzione in oggetto in quanto le aree individuate dal progetto quali "aree da espropriare per interventi di mitigazione ambientale" della sede stradale esistente di via Sogare non apporterebbero alcun beneficio all'opera.

In particolare segnalano che l'intervento del tratto di cui in parola, costituendo solo l' "inizio dell'intervento" (vd. Figura 39 - NV02.1) e rimanendo la nuova sede stradale collegata a via Sogare la cui viabilità non verrebbe invece adeguata risulterebbe del tutto inutile.

In seconda istanza, qualora venisse effettuato anche l'allargamento dell'attuale sede stradale nel tratto al di fuori dell'ambito di cui trattasi (e quindi a carico del Comune di Verona) l'esproprio potrebbe - a fronte di una minima deviazione della sede stradale - limitarsi alla sola antistante proprietà già interamente comunale (di cui peraltro è già previsto l'esproprio a danni del medesimo Comune) comportando un considerevole minor aggravio di costi e di opere.

Si allegano la Figura 39 - NV02.1 del PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA e uno stralcio della Tavola 7.

Con osservanza
Di Sario.Pasquale
Corso Gianna
Di Sario Michele
Di Sario Camilla

immagine.png

07/07/25, 10:49

Zimbra

Zimbra

elisabetta.martini@comune.verona.it

osservazioni lavori AV/AC per il quadruplicamento della linea Verona Fortezza

Da : r. [redacted]

lun, 07 lug 2025, 10:33

Oggetto : osservazioni lavori AV/AC per il quadruplicamento della linea Verona Fortezza

A : circoscrizione3@comune.verona.it, riccardo olivieri <riccardo.olivieri@comune.verona.it>

Rispondi a : marco zorzi

Buongiorno,

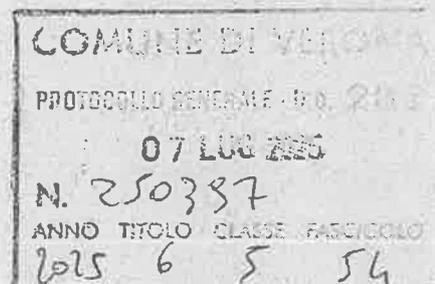
volevo fare una proposta in merito al riutilizzo, al termine dei lavori di quadruplicamento, dell'attuale ponte ferroviario di Parona.

Guardando le tavole del progetto, la nuova strada che sostituirà un tratto dell'attuale via Boscomantico, tornerebbe ad intersecarsi con la sede stradale in un punto che porterebbe solo ad alcune abitazioni e al parco 800. Se questa strada venisse sfruttata utilizzando il tracciato di quella che sarà la vecchia sede ferroviaria, una volta ultimati i lavori, si potrebbe agevolare il passaggio con Parona e la Valpolicella trasformando il ponte ferroviario in un ponte stradale agevolando la viabilità e togliendo traffico alla zona Saval.

Volevo inoltre suggerire di spostare il monumento a Boccioni ora in via Boscomantico, nel tratto che verrà chiuso e occupato dalla nuova sede ferroviaria, sul lato di via Barucchi in quanto nel periodo in cui era in servizio al Boscomantico, viveva alla Sorte e sui documenti storici viene indicata la Sorte come luogo dell'incidente che ha causato la sua morte. in quanto si trovava sulla vecchia strada che portava nella contrada non esistendo ancora via Barucchi, come descritto nel libro La Buona Sorte e se non venisse spostato con i lavori probabilmente verrebbe abbattuto.

Cordiali saluti

Zorzi Marco



Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

Ingresso verona nord tac-tav proposta ciclabile

Da : Roberto Bertolazzi

Lun, 07 lug 2025, 09:47

Oggetto : Ingresso verona nord tac-tav proposta ciclabile

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Le immagini esterne non sono visualizzate. [Visualizza immagini sotto](#)

presidente 3^circoscrizione Olivieri
presidente 3^ commissione Carollo
presidente 4^commissione Raineri
ogg. Proposta Ingresso verona nord tac-tav

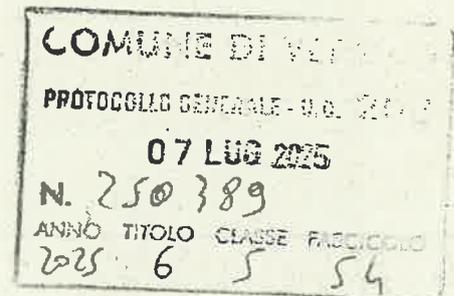
Nella presentazione del 30/07/25 e' stato illustrato un collegamento possibile ciclabile tra forte Chievo e Tomba passando da via Piatti e i sottopassi di via Albere, nei quali non sono previsti allargamenti, quindi tratto pericoloso,

Propongo **sia richiesta in compensazione il prolungamento della ciclabile di san Massimo** in via Finilon (fino all'incrocio di via Sommacampagna) non chiesta da amministrazione Sboarina per i lavori che stanno per iniziare per alta velocità Bs-Pd (perché chiedeva solo la onerosa galleria di via Albere) permetterebbe un percorso protetto collegato con la rete ciclabile di via Sommacampagna.

Quindi si potrà fare il prolungamento della ciclabile di San Massimo sul sedime del canale Conagro già di proprietà comunale fino al ponte ferroviario di via 24 Giugno arrivando così a via Finilon .va ricordato che via Finilon è collegamento verso la zai ogni giorno vi sono lunghe code di auto e una ciclabile sicura consente un alternativa all'uso dell'auto nel percorso casa lavoro verso la zai

Bertolazzi Roberto

commissario 4^ commissione ,3^ circoscrizione



07/07/25, 09:12

Zimbra

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

Osservazioni quadruplicamento ferrovia Verona Fortezza

Da : Graziano Bortignon <[redacted]>

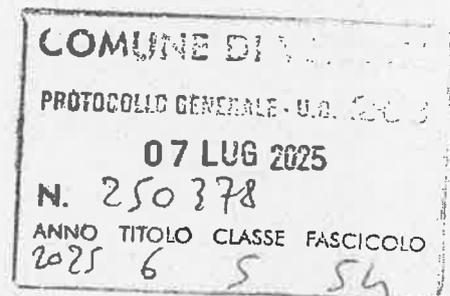
dom, 06 lug 2025, 22:40

Oggetto : Osservazioni quadruplicamento ferrovia Verona Fortezza

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,
Avete valutato il terreno esterno del forte Lugagnano utilizzabile come area temporanea disponibile alla logistica del cantiere ferroviario ?

Saluti.
Graziano Bortignon
cittadino di san Massimo



Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

Invio documento considerazioni critico/costruttive su progetto RFI/ITALFERR "Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord"

Da : Andrea Danti

dom, 06 lug 2025, 20:42

Oggetto : Invio documento considerazioni critico/costruttive su progetto RFI/ITALFERR "Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord"

📎 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it**Cc :** tommaso ferrari <tommaso.ferrari@comune.verona.it>

Egregio Presidente,
seguendo le indicazioni ricevute anche all'incontro dibattito tenutosi lunedì scorso in sala Lucchi,
Le invio in allegato un documento PDF con le mie considerazioni critico-costruttive in riferimento al Progetto RFI / ITALFERR, Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord.

Troverà:

- una prima parte ad argomentare ragioni varie in relazione al secondo punto della petizione '835 firme' depositata presso la TERZA CIRCOSCRIZIONE martedì scorso (ovvero riferite al punto 'che per l'eventuale stazione in zona VIA FAVA / BORGIO MILANO non sia realizzata alcuna accessibilità lato San Massimo/Croce Bianca).
- una seconda parte in cui invece fornisco le mie ragioni ed esprimo la mia richiesta di rivedere il progetto per un suo spostamento sul TRACCIATO OVEST richiesto nel 2007.

Ringraziandola per l'attenzione e collaborazione fin qui prestata, resto fiducioso e a disposizione per ogni eventuale necessità.

Con cordiale saluto,
Ing. Andrea Danti

📎 **Considerazioni per miglioramento progetto RFI_ITALFERR Lotto4.pdf**
768 KB

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - M. C. L.			
07 LUG 2025			
N. 250371			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

San Massimo – VERONA, 5/7/2025

Al c.a. Presidente della TERZA CIRCOSCRIZIONE Comune di Verona Sig. Riccardo Oilvieri

p.c. : Assessore a Infrastrutture Varie e Mobilità Comune di Verona Ing. Tommaso Ferrari

OGGETTO:

- A) Considerazioni critiche circa la proposta ITALFERR di realizzazione di una fermata ferroviaria a diretto contatto e accesso con il PARCO di VIA LA FRATELLANZA (SAN MASSIMO / VERONA)
- B) Altre considerazioni personali extra-petizione "835 firme" consegnata in TERZA Circoscrizione l'1/7/25

Punto A) - Considerazioni critiche circa la proposta ITALFERR di realizzazione di una fermata ferroviaria a diretto contatto e accesso con il PARCO di VIA LA FRATELLANZA (SAN MASSIMO / VERONA):

sono tra gli 835 firmatari della petizione depositata lo scorso martedì 1/7 presso di Voi (TERZA Circoscrizione – COMUNE di VERONA), con cui, in riferimento al progetto ITALFERR di realizzazione dell'opera 'Quadruplicamento asse ferroviario VERONA – FORTEZZA', si richiede:

- 1) Che il COMUNE di VERONA non conceda il Parco dell'AMICIZIA di Via La Fratellanza per gli utilizzi ipotizzati da ITALFERR, garantendo invece il mantenimento delle sua funzionalità attuale di PARCO PUBBLICO a servizio esclusivo della cittadinanza
- 2) Che per la stazione non sia realizzata alcuna accessibilità lato SAN MASSIMO / CROCE BIANCA

Fermo restando da parte mia la piena conferma della richiesta per entrambi i punti della petizione, scrivo la presente per portare alla Sua attenzione alcune considerazioni a sostegno in particolare del punto 2 della medesima petizione.

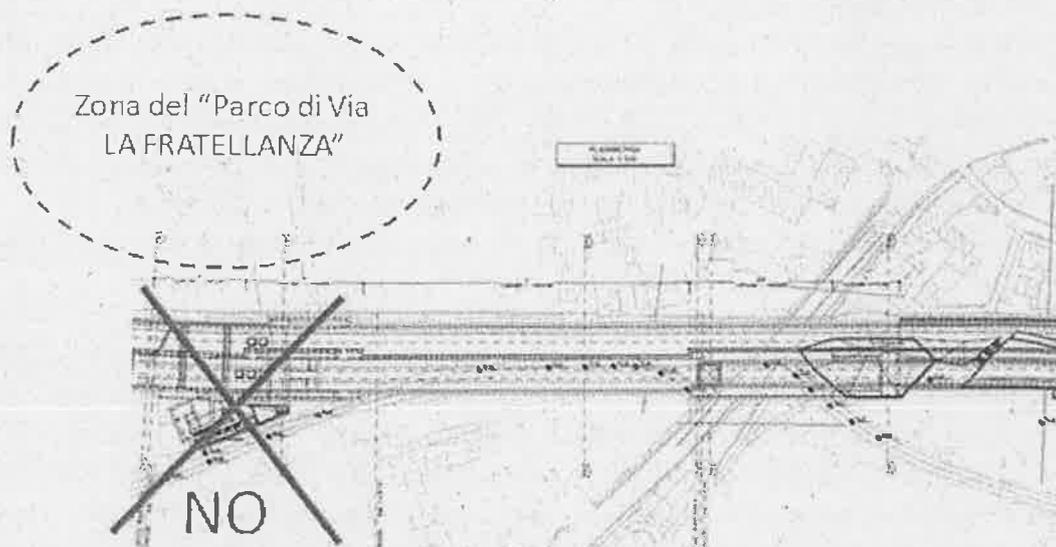


Figura 26 - Pianta FV01 – Quota parco

Premessa

Fino a circa i primi anni '80 nella zona dove ora si sviluppa il PARCO di via LA FRATELLANZA insisteva una cava dismessa di ghiaia e annessi fabbricati industriali a sviluppo orizzontale/verticale significativo, in cemento armato, anch'essi abbandonati, che servivano per lavorazione dell'estratto e la produzione di bitumi/asfalti.

La conversione della ex-cava in PARCO PUBBLICO, avvenuta appunto in quegli anni, è stata ottenuta grazie al forte impegno sociale di alcuni cittadini e con il coinvolgimento dei residenti. L'allora amministrazione comunale aveva dato ascolto alla cittadinanza realizzando il progetto dell'attuale PARCO, trasformando un DEGRADO OGGETTIVO (cava, edifici industriali abbandonati) ad una situazione di GRANDE BENEFICIO per i residenti e l'intera comunità di San Massimo di cui ancora oggi godiamo e vorremmo continuare a goderne i vantaggi.

Venendo ad oggi:

Nel documento ITALFERR "RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE" si trova testualmente indicato : "L'ingresso (della stazione) di via del Fortino si colloca in stretta connessione con il Parco della Fratellanza".

L'ipotesi di realizzazione di una stazione ferroviaria in zona SAN MASSIMO / BORGO MILANO con contatto diretto e per giunta con accesso diretto al PARCO di Via LA FRATELLANZA ritengo sia un grave errore e vada esattamente nella direzione opposta a quanto positivamente fatto da chi ha fortemente voluto il parco 40 anni fa e di quanto fatto fino ad oggi. Non mi trova assolutamente favorevole e credo porterà ad un degrado della qualità di vita del nostro territorio, con perdita finale (funzionale e, per le ragioni che vado ad esporre, probabilmente anche fisica) del PARCO di Via LA FRATELLANZA.

Le aree circostanti le stazioni sono infatti notoriamente aree a maggiore rischio di criminalità, vagabondaggio e non di rado con inaccettabili situazioni di sporcizia e maleodori.

Come può la presenza di una stazione ferroviaria nel parco non peggiorarne le caratteristiche per cui oggi è invece altamente apprezzato dai residenti ?

Nei pochi rendering ITALFERR dell'uscita della stazione che ho avuto modo di vedere in questi giorni ho trovato solo delle presentazioni ideali e idilliache, che, mi permetto di segnalare, non ho trovato assolutamente aderenti con la realtà riscontrabile in altri contesti analoghi già esistenti. Ho vissuto in prima persona le stazioni e potrei elencare situazioni quotidiane di tutt'altro tipo di quelle mostrate nei rendering, non assolutamente compatibili con la vita di un PARCO che si voglia definire pubblico e a beneficio prevalente dei residenti, in particolare di donne/bambini/anziani.

Il lungo positivo "esperimento" di questi 40 anni di chi ha vissuto il PARCO di Via LA FRATELLANZA, anziché essere vanificato, dovrebbe invece far ricordare che le persone spesso hanno bisogno di piccole ma importanti cose, e che una volta trovata la 'giusta misura' ci si dovrebbe fermare nel voler a tutti i costi apportare pesanti modifiche ai positivi equilibri già stabiliti: la cava e i suoi manufatti industriali erano un degrado, un parco sicuro è quanto invece serve ai residenti per la qualità della loro vita e questo basta loro.

La promiscuità del PARCO di Via LA FRATELLANZA con una qualsiasi tipo di 'stazione ferroviaria' è incompatibile.

Non bastasse, ad avvalorare la pericolosità della proposta ITALFERR di realizzare l'accesso sul PARCO di VIA LA FRATELLANZA, il progetto ITALFERR attuale non prevede nè parcheggi auto nè scambi intermodali (autobus). Quindi la logica e naturale conseguenza sarà che, prima o dopo, si deciderà di erodere spazi ancora all'area dell'attuale parco, rivedere le viabilità per permettere un flusso di traffico ora non possibile etc. etc. , a danno ancora di tutti i residenti che qui hanno investito i propri capitali per realizzare o acquistare le proprie abitazioni, che qui hanno costruito le loro relazioni sociali e che qui hanno creato la loro vita; con generazione di tutte le problematiche annesse (scontentezza generale, rifiuto, disagi, abbandoni, danni alla salute, danni economici).

Infine, anche se per 'mediazione' e per il salvataggio del parco il secondo punto della petizione chiede solo di non realizzare l'uscita lato SAN MASSIMO = PARCO di VIA LA FRATELLANZA, riporto che, parlando con le persone del quartiere, la percezione è che la maggioranza non sarebbe d'accordo alla realizzazione della stazione addirittura nel suo intero insieme, perché:

- Troppo vicina alla stazione Verona PN
- Non sarà comunque servita da treni LP
- Troppi rischi inerenti la sicurezza (vedasi Porta Nuova e per maggior similarità Porta Vescovo)
- I residenti di San Massimo, per i loro spostamenti locali, si muovono principalmente in direttrici verso esterno provincia o verso centro città. Quindi non sentono la necessità di recarsi a Verona PN per poi effettuare un cambio mezzo.
- Non sentiamo necessità di 'ricuciture' e non ci vedremo 'ricuciti' per il fatto di avere una stazione.

Punto B) - Altre considerazioni personali extra-petizione "835 firme" consegnata in 3a Circoscrizione l'1/7/25

- **Su confronto 'TRACCIATO VECCHIO' e 'TRACCIATO OVEST':**

(con 'TRACCIATO OVEST' mi riferisco al tracciato alternativo che, come da 'RELAZIONE GENERALE ILLUSTRATIVA' ITALFERR pag. 7/164, era stato richiesto nel 2007 e valutato nel 2008)

Premetto che sono favorevole alla realizzazione di un nuovo corridoio ferroviario europeo, opera strategica che se ben fatta avrà importanti ricadute positive per l'Italia. Ne sono convinto.

Non sono però assolutamente d'accordo sul tracciato attualmente indicato da ITALFERR, che sta insistendo nel volerlo realizzare sul cosiddetto 'TRACCIATO VECCHIO' anziché sul 'TRACCIATO OVEST', tracciato che era invece stato fortemente ed esplicitamente richiesto dalla popolazione per fare la nuova ferrovia in spazi più aperti meno antropizzati.

La richiesta non era per un effetto NIMBY, ma perché il paragone dei disagi e danni alle persone generati dalle 2 soluzioni non ha confronto (!).

Perché si passano in assoluta sottotraccia i SICURI/REALI/NOTEVOLI e VERAMENTE LUNGHI disagi e danni che dovremo sostenere e si cerca invece di enfatizzare i pochi vantaggi ?

E soprattutto, esistono veramente questi vantaggi ? perché oltre alla famosa forzatura della 'ricucitura' (su cui mi sono già espresso e riprenderò il discorso anche nel punto successivo) altri veramente non ne trovo.

Ripeto che sono d'accordo di unire meglio l'Italia con l'Europa, ma se si può evitare un disastro ad una intera popolazione si faccia.

Ecco alcuni punti (danni) che con il TRACCIATO OVEST sarebbero evitati:

- Esproprio ed allontanamento della residenza di diverse decine di famiglie della zona del FORTINO / via monte Crocetta e via Fava (50?).

NOTA: il danno (economico, sociale, umano) alle persone e alle famiglie è incalcolabile. Si parla di distruzione di un quartiere intero, che lascia in eredità al cittadino un messaggio veramente grave, anche del tipo: "per la prossima opera, che case abatteranno ?"

Avete idea del livello di fiducia che il cittadino potrà dare ad una amministrazione che, pur sapendo di avere in mano alternative decisamente meno dannose per la cittadinanza, approvasse questo scempio?

Non ho assolutamente memoria ed evidenza di espropri di così tante case raggruppate assieme nella nostra zona e se venisse consentita, scusatemi, mi vengono invece in mente solo certe azioni coercitive proprie della Repubblica Popolare Cinese.

- Espropri di diversi parti di terreno ad abitazioni fra il sottopasso di Via Brigata Sassari all'intersezione con Via Brigata Piemonte (rif. disegno RFI / ITALFERR 'PIANO PARTICELLARE di ESPROPRIO- Tavola 6 di 8' da sito www.dpingressoveronanord.it).

NOTA: con l'occasione chiedo, perchè per fare una ferrovia si vuole sostenere l'indispensabilità anche di questi espropri?

- Abbattimento della qualità della vita dei residenti a contatto diretto con i cantieri (immaginatevi ad esempio i dirimpettaî della case abbattute in Via del Fortino e comunque di tutte le altre situazioni simili nelle vicinanze).
- Abbattimento della qualità della vita dei residenti in generale, aumento di malattie correlate fisiche e psichiche.
- Congestioni / collassi di traffici urbani anche nei normali spostamenti quotidiani.
- Aumento intenso di traffici urbani anche nelle vie secondarie prettamente residenziali del territorio (anche per ricerca da parte dei singoli di migliori percorsi alternativi)
- Senso di sfiducia e risentimento nel confronto delle amministrazioni e istituzioni
- Diminuzione del valore delle proprietà immobiliari
- Possibile spopolamenti, possibili chiusure dei negozi di vicinato

NOTA: e a quel punto San Massimo e Croce Bianca diventerebbero anche loro una bella periferia degradata. Ricordo: un conto è un cantiere da 6 mesi /1 anno (sottopassi Verona PN ? Viale Piave? ... che fra l'altro non sono in zone residenziali), un altro conto è un cantiere che nelle più rosee previsioni dura 7 anni, salvo poi impiegare comunque altri diversi anni per tutti i completamenti di verdi urbani, strade, rimozioni di cantieri per un ritorno allo stato residenziale etc.

- Costi sostenuti dai cittadini per ricerca di nuove abitazioni, maggiori cure sanitarie, maggiori necessità di svaghi etc.

Dato che credo tutto questo disastro si possa ancora evitare, chiedo all'amministrazione comunale di attivarsi per dare chiare indicazioni a RFI / ITALFERR di rivedere il progetto affinchè sia realizzato nel cosiddetto 'TRACCIATO OVEST', eventualmente con le dovute correzioni rispetto agli studi del 2008.

- **Inciso sul termine 'ricucitura':**

la parola 'ricucitura', ripetuta più volte nelle relazioni ITALFERR e anche nel dibattito di lunedì scorso in sala Lucchi, suona molto forzata e sembra essere ripetuta all'infinito al solo fine di tentare un convincimento generale. Così suona a me e tutti quelli con cui ho avuto modo di confrontarmi in questi giorni. Sembra fra l'altro volere sottolineare una necessità e una denotazione negativa (sia di territorio, che di stato della popolazione) che francamente non sentiamo e che non viviamo minimamente.

Spiego anche in questo modo: la nostra 'bretella' Verona PN / casello Verona NORD, le due autostrade esistenti A4/A22, le nostre diverse cosiddette superstrade, i vari canali e il nostro caro Adige (... sì, anche l'Adige stesso), non sono forse arterie che dividono tanto quanto la nostra ferrovia? Non ho però mai sentito nessuno dire che si sente 'isolato' o da 'ricucire' per il fatto del loro attraversamento.

Ringraziando per l'attenzione fin qui dedicata a questo mio esposto, resto a disposizione per ogni volontà di eventuale ulteriore confronto.

Fiducioso nella tenuta in debita considerazione dalle richieste espresse,

Cordiali saluti

Ing. Andrea Danti

Osservazioni al progetto **QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD.**

Da : Natalia Tonici

dom, 06 lug 2025, 16:25

Oggetto : Osservazioni al progetto **QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD.**

1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : tommaso ferrari <tomaso.ferrari@comune.verona.it>

Spett.le

Circoscrizione 3 Comune di Verona

Alla c. a. del Presidente Riccardo Olivieri

circoscrizione3@comune.verona.it

E p.c.

Egr. sig. Tommaso Ferrari

Assessore Infrastrutture e mobilità Comune di Verona

tomaso.ferrari@comune.verona.it



la sottoscritta Natalia Tonici, insegnante in pensione, residente a Verona-
trasmette le seguenti osservazioni relativamente al LOTTO 4:
INGRESSO A VERONA DA NORD:

Osservazione nr 1 su realizzazione area di stoccaggio Parco della Fratellanza (San Massimo) Pag. 133 della Relazione-di-Progetto-dell'opera- Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord:

1. L'accesso di camion per trasporto materiali collasserebbe il flusso viario del quartiere di San Massimo che ha punti di entrata particolarmente critici già oggi un periodi di punta: San Marco (traffico alternato, punto critico del traffico già oggi), Corso Milano-Rotonda Croce Bianca, Via Sassari (non utilizzabile da camion), Via Vittorio Piatti verso Santa Lucia per altro fortemente condizionata dai lavori, ancor più critica la deviazione verso santa Lucia di via 24 Giugno/via Fenilon già oggi collassata;
2. Questo traffico aggiuntivo di camion si aggiungerebbe ai disagi che sicuramente saranno creati agli accessi al quartiere per effetto dei lavori in corso che renderanno ancora più difficile la fluidità del normale traffico giornaliero in particolare verso Santa Lucia e verso il centro di Verona;
3. L'eliminazione del parco della Fratellanza per un lungo periodo e il traffico di auto in zona residenziale renderebbe invivibile il quartiere per un lungo periodo (7 anni);
4. Verrebbe inoltre distrutto un patrimonio ambientale di alberi di 40 anni che determina una zona d'ombra che protegge dal caldo estivo.

Quanto sopra esposto rappresenta motivazioni sufficienti per dimostrare che questa scelta tecnica comprometterebbe la viabilità e l'abitabilità del quartiere di San Massimo/Croce Bianca.

Osservazione nr 2 su Stazione di San Massimo come da progetto di RFI:

- 1) La stazione di San Massimo non risolve le esigenze di mobilità degli abitanti di San Massimo e di Borgo Milano in quanto:
 - a) La stazione di San Massimo è vicinissima a quella di Porta Nuova ed è raggiungibile via bici in 10 minuti, in auto in cinque minuti;
 - b) I flussi principali di traffico da San Massimo sono verso Santa Lucia (Verona Sud) per lavoro o verso Verona Centro o verso centri commerciali (la Grande Mela);
 - c) Discorso analogo per Corso Milano che ha un flusso di traffico verso Centro o verso Bussolengo ma non verso la Stazione di Porta Nuova;
 - d) Per altro una stazione creerebbe un problema di parcheggi in Corso Milano e a San Massimo, dove gli spazi sono limitati e si creerebbe ulteriore traffico in due quartieri già ad alta intensità di traffico;
 - e) Aggiungo che il trasporto tramite treno ha una frequenza non compatibile con un utilizzo per movimenti locali dove andrebbe invece potenziato il traffico tramite autobus nelle direttrici di traffico privato per incentivare il traffico pubblico.
- 2) Totalmente sbagliato poi proporre l'uscita della stazione di San Massimo anche sul Parco della Fratellanza e vicino all'area Cani – La Fratellanza, dove le famiglie, i bambini e gli anziani si troverebbero in una situazione promiscua di movimento di persone da e verso la stazione, con rischi legati alla criminalità frequente nelle stazioni (problema per altro molto sentito nel nostro quartiere) per altro peggiorata dal fatto che la stazione non sarebbe presidiata.

A disposizione per ogni tipo di confronto e di approfondimento degli argomenti sopra esposti.

Cordialmente.

Verona, 6 Luglio 2025

Natalia Tonic

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

Aria, rumore e vibrazioni

Ai fini della valutazione dei possibili impatti acustici, atmosferici e vibrazionali in fase di costruzione dell'opera, sono stati individuati e approfonditi due aree di valutazione scelte in base alla maggiore presenza di ricettori. Analizzando il cronoprogramma, in via cautelativa, per i ricettori, si è valutato uno scenario caratterizzato da lavorazioni ed attività maggiormente gravose dal punto di vista acustico, e sono state assunte le attività in contemporanea dei cantieri AS.04 e CO.02 e le attività del cantiere mobile per la realizzazione del rilevato.

Tali aree possono essere considerate rappresentative in termini di emissioni acustiche, vibrazionali e di NOX e PM10. I risultati ottenuti saranno quindi

riportati per tutti gli altri cantieri fissi e per l'avanzamento del cantiere mobile, considerando omogeneità di macchine, di orari di lavori e di condizioni meteorologiche per la diffusione degli inquinanti. Dal tipologico dei cantieri simulati, selezionati sulle situazioni potenzialmente più critiche, è stato possibile estrapolare una metodologia per estendere le mitigazioni a tutti i cantieri del corso d'opera. Sulla base dei livelli rilevati negli scenari trattati, delle distanze minime di influenza e delle quote relative tra i mezzi d'opera e i ricettori, per ogni area di cantiere fisso è stato determinato il quantitativo di barriera acustica necessario per l'abbattimento della rumorosità prodotta dalla fase di corso d'opera.

ID Cantiere	Superficie (mq)	Tipologia	Comune (Provincia)
CO.02	8.100	Cantiere Operativo	Verona (VR)
AS.04	11.800	Area Stoccaggio	Verona (VR)
CM.01	1.500	Cantiere Mobile	Verona (VR)

Tabelle 2 Aree di cantiere oggetto della valutazione

La prima area analizzata corrisponde al cantiere mobile CM.01 per la realizzazione del rilevato. Il cantiere mobile si sviluppa su una superficie di 1.500 mq e sarà necessario alla realizzazione del rilevato. Queste aree si trovano nel comune di Verona (VR), in una zona caratterizzata dalla presenza di ricettori residenziali.



Figura 102 - Area di valutazione 1

La seconda area analizzata corrisponde all'area di stoccaggio AS.04 e il cantiere operativo CO.02. Il cantiere operativo CO.02 si sviluppa per una superficie di 8.100 mq e sovrintende le lavorazioni previste nelle singole aree tecniche e lungo le aree di lavoro. Nel caso specifico è finalizzato alla realizzazione della nuova viabilità NV04 Via del Fortino, della fermata urbana San Massimo e della galleria artificiale scotolare GA01 San Massimo. L'area stoccaggio AS.04 si sviluppa su una superficie di 11.800 mq e verrà impiegata per lo stoccaggio provvisorio delle terre e dei materiali da costruzione

per le attività di realizzazione dei rilevati, delle trincee e delle opere d'arte in generale e dell'armamento delle linee oggetto dell'intervento. Le aree si trovano all'interno del comune di Verona (VR), con presenza di ricettori residenziali. Per il cantiere operativo CO.02 e l'area di stoccaggio AS.04 sono state individuate le seguenti viabilità secondarie (in celestie: via La Fratellanza, via Brigata Savoia e via Del Fortino). L'accesso al cantiere operativo avverrà direttamente da via La Fratellanza mentre l'accesso all'area stoccaggio avverrà tramite via Gardesane.



Figura 103 - Area di valutazione 2

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

contributo a margine Dibattito Pubblico opera Lotto4-ingresso a Verona da Nord

Da : paolabrutti

sab, 05 lug 2025, 19:41

Oggetto : contributo a margine Dibattito Pubblico opera Lotto4-ingresso a Verona da Nord

📎 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Gentile Presidente della Terza Circoscrizione di Verona Sig. Riccardo Olivieri

Gentili consiglieri di Circoscrizione

Sono Paola Brutti, portavoce del gruppo spontaneo di quartiere che nella scorsa settimana ha depositato 835 firme a sostegno di una petizione in riferimento alla Relazione di Progetto, Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord, in cui si richiede:

-che il Comune di Verona non conceda il Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza per gli utilizzi ipotizzati da Italferr, garantendo invece il mantenimento della sua funzionalità attuale di parco pubblico a servizio della cittadinanza

-che per la stazione non sia realizzata alcuna accessibilità lato San Massimo/Croce Bianca

In riferimento al primo punto della petizione, desidero contribuire con una **personale riflessione sugli EFFETTI DEL RUMORE SULLA SALUTE E SULLA SOCIALITA' DEI CITTADINI CHE VI SONO SOTTOPOSTI.**

Nella Relazione di Progetto "Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord" al capitolo 4. "Aria, rumori e vibrazioni" (pag. 132-133) e successivi paragrafi "Gli scenari di simulazione" (pag.134-135) e "Vibrazioni"(pag.135), Italferr espone come, nel caso dell'allestimento del cantiere operativo CO.02 e dell'area di stoccaggio AS.04 nel sito del Parco di Via La Fratellanza e Area Cani, **"le simulazioni rilevano: superamenti della soglia normativa anche in presenza di interventi di mitigazione acustica a protezione dei ricettori nelle circostanze delle aree di cantiere"**. Le mitigazioni acustiche ipotizzate da Italferr consistono in barriere di 3-5 metri poste in corrispondenza del perimetro dell'area occupata.

L'ing. **Andrea Conati** nella sua *"Analisi critica dei risultati emersi dalle simulazioni sui livelli di pressione sonora che ricadrebbero sui ricettori residenziali a seguito dell'ipotesi di cantierizzazione del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza-San Massimo—Verona"*, inviata alla mail circoscrizione3@comune.verona.it, come contributo alla riflessione a margine del Dibattito Pubblico sull'opera, **rileva come le barriere ipotizzate siano del tutto insufficienti a proteggere i ricettori dell'area che circonda il parco e che per gli stessi "i livelli di pressione sonora (...) resterebbero per la maggior parte del tempo sopra le soglie limite e ciò comporterebbe già nel brevissimo periodo un drastico calo della qualità della vita, all'impossibilità di dedicarsi per tutta la durata del cantiere ad attività come lettura, studio, smart working ed una conseguente e preoccupante situazione di stress fisico e mentale per i cittadini."**

La stessa Relazione di Progetto, sulla base dei risultati emersi dalle simulazioni non esclude **sui ricettori fenomeni di annoyance** (cap.4, "Gli scenari di simulazione", pag.135).

Nel Rapporto finale ISPRA 115/2010, "Valutazione dell'esposizione al rumore della popolazione: stato dell'arte, analisi critica, proposte operative", gli autori **G. Licitra, M.Nolli e G.Brambilla**, riportano:

"Il fenomeno del **noise-annoyance** è di tipo generalizzato. Esso è un **concetto psicologico molto più complicato di quanto si creda ad un primo approccio, legato fundamentalmente alla sensibilità al rumore ed all'ansia**. Le più comuni definizioni di annoyance raccolgono una serie di espressioni o sensazioni che producono malcontento dell'individuo esposto al verificarsi dell'agente o della condizione d'esposizione (...). **La popolazione esposta generalmente esprime il proprio stato di annoyance utilizzando i termini di: rabbia, insoddisfazione, delusione, senso di abbandono, crisi d'ansia, depressione, agitazione, irritabilità, demotivazione o stanchezza**. Si intende poi come "Community Noise Annoyance" il tasso di prevalenza di questo insieme di reazioni individuali nell'intera comunità".

"Secondo il WHO (World Health Organization-OMS), è definibile come **effetto avverso del rumore ogni cambiamento nella morfologia e fisiologia dell'organismo che risulti in un danneggiamento di alcune capacità funzionali, o in una decrescita delle abilità compensatrici ad un aumento di stress**, o in una crescita della suscettibilità dell'organismo agli effetti dannosi, sia del rumore stesso, che di quelli derivanti da altri fattori ambientali. **Tale definizione include qualsiasi abbassamento, temporaneo o che si sviluppi sul lungo periodo, delle prestazioni fisiche, psicologiche o sociali dell'uomo**. Ciò che generalmente si definisce "inquinamento da rumore" si esplica in diversi effetti specifici quali:

- danneggiamento delle facoltà uditive;
- interferenze nel parlato e difficoltà di comunicazione;
- disturbo del sonno;
- effetti cardiocircolatori;

PROTOCOLLO

- **effetti sulla performance lavorativa, disturbi mentali e di comportamento;**
- **calo dell'apprendimento in età scolare;**
- **perdita di valore delle proprietà immobiliari;**
- **insorgenza d'insoddisfazione nei residenti, esplicabile in una serie di cambiamenti di comportamenti degli esposti, dovuti ad un generale senso di disturbo ("annoyance")."**

Secondo gli autori, il senso dell'annoyance porta a variazioni nelle abitudini quotidiane degli individui sottoposti al rumore continuo, come costringersi a rimanere chiusi in casa, non aprire le finestre, essere impossibilitati ad usare gli spazi fisici esterni all'abitazione (balconi, giardini, terrazze), essere costretti ad alzare il volume di radio e televisione.

Si evidenziano anche mutamenti di tipo caratteriale come: "aggressività, scortesia, disimpegno, scarsa partecipazione sociale, depressione" e ancora "la mobilità abitativa, l'utilizzo di farmaci, l'occorrenza di incidenti".

"Gli effetti extrauditivi del rumore si originano in sede cocleare, là dove fluisce l'eccitazione nervosa che è direttamente ed indirettamente connessa con il sistema nervoso. Il rumore quindi interagisce con numerosi organi ed apparati, attraverso una complessa azione sui sistemi neuro-regolatori. **Spesso il rumore esterno non è la sola causa generante queste alterazioni socio-comportamentali, ma se concomitante con altre, o in un soggetto psichicamente già di per sé fragile, può, comunque, essere elemento scatenante di aggressività. Può inoltre dar luogo ad effetti non specifici, come l'aggravamento della sintomatologia di una malattia già dichiarata o latente.**"

Il Rapporto ISPRA 115/2010, alla pagina 55, per quanto riguarda **"gli effetti sull'apprendimento di bambini e adolescenti" causati dal rumore cronico** segnala inoltre:

"sono fondamentalmente le capacità di memoria e di apprendimento, ad esempio di un testo dato in lettura, ad essere più fortemente influenzate in modo avverso dal rumore. Questo fenomeno, inoltre, sembra presentarsi con le stesse caratteristiche in modo generalizzato indipendentemente dall'età, anche se una certa superiore suscettibilità sembra essere mostrata dal gruppo dei giovani adolescenti (13-14 anni) (...) seguiti dai giovani adulti (18-20 anni)."

L'ipotizzata cantierizzazione dell'area del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza e dell'annessa Area Cani, come area di cantiere e stoccaggio, impatterebbe in maniera spropositata sulla salute dei cittadini, ricettori, delle aree adiacenti.

I ricettori intorno al Parco e Area Cani si sostanziano in famiglie con bambini e pre-adolescenti, ragazzi frequentanti gli istituti secondari superiori, studenti universitari, adulti lavoratori e anziani che verrebbero a trovarsi in una situazione di inquinamento acustico, già verificata come fuori limite ancora in sede di simulazione, soggetti a disturbi di apprendimento quando impegnati in attività di lettura o studio, con un calo di rendimento nelle attività cognitive di adulti ed anziani, e nelle prestazioni lavorative, ansia, difficoltà a riposare, stress e possibile aggressività sociale.

Inoltre i cittadini si troverebbero ad affrontare l'isolamento sociale causato dall'impossibilità di usufruire degli spazi esterni delle abitazioni e del Parco per gli scopi per cui è nato: l'unico polmone verde per tutti i cittadini di Croce Bianca e di questo lato di San Massimo, uno spazio di condivisione e socialità per tutte le età (bambini per il gioco, famiglie per le feste di compleanno, luogo di ristoro ed incontro per gli anziani della zona), luogo dove gli adulti possono praticare sport (sia individuali come corsa e camminata veloce che di gruppo come lo yoga), e luogo di confronto come abbiamo imparato durante le serate di informazione sul Progetto di Italferr e raccolta firme per la petizione già citata in apertura di questo contributo.

Si sottolinea anche che quando il cantiere del Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord sarà attivo, con tutte le difficoltà di traffico e di organizzazione che comporterà, il Parco diventerà un presidio per il ristoro personale/ sociale in un momento altamente stressogeno per la popolazione.

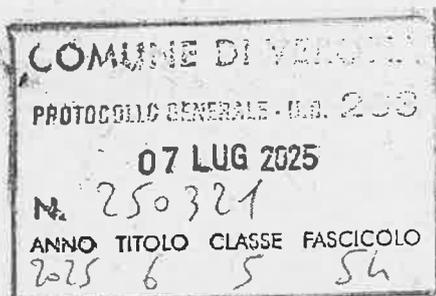
Chiedo pertanto che, in ossequio al compito di tutela della salute del cittadino, questa Amministrazione esprima la sua unanime contrarietà all'utilizzo del Parco di via La Fratellanza e annessa Area Cani come aree di cantiere e/o stoccaggio e che non sia realizzata alcuna uscita della stazione lato San Massimo-Croce Bianca, permettendo ai cittadini di questa Circoscrizione di fruire del Parco e dell'Area Cani così come sono e in assoluta sicurezza, senza dover fronteggiare microcriminalità e spaccio, tipiche di ogni stazione ferroviaria.

Vi ringrazio per l'attenzione.

Cordialmente,

Dott.ssa Paola Brutti

Verona, 5 luglio 2025



07/07/25, 09:02

Zimbra

 **2025.07.05 Paola Brutti per Lotto4 Ingresso a Verona da Nord.pdf**
690 KB

Gentile Presidente della Terza Circoscrizione di Verona Sig. Riccardo Olivieri

Gentili consiglieri di Circoscrizione

Sono Paola Brutti, portavoce del gruppo spontaneo di quartiere che nella scorsa settimana ha depositato 835 firme a sostegno di una petizione in riferimento alla Relazione di Progetto, Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord, in cui si richiede:

-che il Comune di Verona non conceda il Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza per gli utilizzi ipotizzati da Italferr, garantendo invece il mantenimento della sua funzionalità attuale di parco pubblico a servizio della cittadinanza

-che per la stazione non sia realizzata alcuna accessibilità lato San Massimo/Croce Bianca

In riferimento al primo punto della petizione, desidero contribuire con una **personale riflessione sugli EFFETTI DEL RUMORE SULLA SALUTE E SULLA SOCIALITA' DEI CITTADINI CHE VI SONO SOTTOPOSTI.**

Nella Relazione di Progetto "Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord" al capitolo 4. "Aria, rumori e vibrazioni" (pag. 132-133) e successivi paragrafi "Gli scenari di simulazione" (pag.134-135) e "Vibrazioni"(pag.135), Italferr espone come, nel caso dell'allestimento del cantiere operativo CO.02 e dell'area di stoccaggio AS.04 nel sito del Parco di Via La Fratellanza e Area Cani, **le simulazioni rilevano: superamenti della soglia normativa anche in presenza di interventi di mitigazione acustica a protezione dei ricettori nelle circostanze delle aree di cantiere".** Le mitigazioni acustiche ipotizzate da Italferr consistono in barriere di 3-5 metri poste in corrispondenza del perimetro dell'area occupata.

L'ing. Andrea Conati nella sua *"Analisi critica dei risultati emersi dalle simulazioni sui livelli di pressione sonora che ricadrebbero sui ricettori residenziali a seguito dell'ipotesi di cantierizzazione del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza-San Massimo—Verona"*, inviata alla mail circoscrizione3@comune.verona.it, come contributo alla riflessione a margine del Dibattito Pubblico sull'opera, **rileva come** le barriere ipotizzate siano del tutto insufficienti a proteggere i ricettori dell'area che circonda il parco e che per gli stessi **"i livelli di pressione sonora (...) resterebbero per la maggior parte del tempo sopra le soglie limite e ciò comporterebbe già nel brevissimo periodo un drastico calo della qualità della vita, all'impossibilità di dedicarsi per tutta la durata del cantiere ad attività come lettura, studio, smart working ed una conseguente e preoccupante situazione di stress fisico e mentale per i cittadini."**

La stessa Relazione di Progetto, sulla base dei risultati emersi dalle simulazioni non esclude sui ricettori **fenomeni di annoyance** (cap.4, "Gli scenari di simulazione", pag.135).

Nel Rapporto finale ISPRA 115/2010, "Valutazione dell'esposizione al rumore della popolazione: stato dell'arte, analisi critica, proposte operative", gli autori **G. Licitra, M.Nolli e G.Brambilla**, riportano:

"Il fenomeno del noise-annoyance è di tipo generalizzato. Esso è un concetto psicologico molto più complicato di quanto si creda ad un primo approccio, legato fundamentalmente alla sensibilità al rumore ed all'ansia. Le più comuni definizioni di annoyance raccolgono una serie di espressioni o sensazioni che producono malcontento dell'individuo esposto al verificarsi dell'agente o della condizione d'esposizione (...) La popolazione esposta generalmente esprime il proprio stato di annoyance utilizzando i termini di: **rabbia, insoddisfazione, delusione, senso di abbandono, crisi d'ansia, depressione, agitazione, irritabilità, demotivazione o stanchezza.** Si intende poi come "Community Noise Annoyance" il tasso di prevalenza di questo insieme di reazioni individuali nell'intera comunità".

“Secondo il WHO (World Health Organization-OMS), è definibile come **effetto avverso del rumore ogni cambiamento nella morfologia e fisiologia dell’organismo che risulti in un danneggiamento di alcune capacità funzionali, o in una decrescita delle abilità compensatrici ad un aumento di stress, o in una crescita della suscettibilità dell’organismo agli effetti dannosi, sia del rumore stesso, che di quelli derivanti da altri fattori ambientali. Tale definizione include qualsiasi abbassamento, temporaneo o che si sviluppi sul lungo periodo, delle prestazioni fisiche, psicologiche o sociali dell’uomo. Ciò che generalmente si definisce “inquinamento da rumore” si esplica in diversi effetti specifici quali:**

- danneggiamento delle facoltà uditive;
- interferenze nel parlato e difficoltà di comunicazione;
- disturbo del sonno;
- effetti cardiocircolatori;
- effetti sulla performance lavorativa, disturbi mentali e di comportamento;
- calo dell’apprendimento in età scolare;
- perdita di valore delle proprietà immobiliari;
- insorgenza d’insoddisfazione nei residenti, esplicabile in una serie di cambiamenti di comportamenti degli esposti, dovuti ad un generale senso di disturbo (“annoyance”).”

Secondo gli autori, il senso dell’annoyance porta a variazioni nelle abitudini quotidiane degli individui sottoposti al rumore continuo, come costringersi a rimanere chiusi in casa, non aprire le finestre, essere impossibilitati ad usare gli spazi fisici esterni all’abitazione (balconi, giardini, terrazze), essere costretti ad alzare il volume di radio e televisione.

Si evidenziano anche mutamenti di tipo caratteriale come: “**aggressività, scortesia, disimpegno, scarsa partecipazione sociale, depressione**” e ancora “**la mobilità abitativa, l’utilizzo di farmaci, l’occorrenza di incidenti**”.

“Gli effetti extrauditivi del rumore si originano in sede cocleare, là dove fluisce l’eccitazione nervosa che è direttamente ed indirettamente connessa con il sistema nervoso. Il rumore quindi interagisce con numerosi organi ed apparati, attraverso una complessa azione sui sistemi neuro-regolatori. **Spesso il rumore esterno non è la sola causa generante queste alterazioni socio-comportamentali, ma se concomitante con altre, o in un soggetto psichicamente già di per sé fragile, può, comunque, essere elemento scatenante di aggressività. Può inoltre dar luogo ad effetti non specifici, come l’aggravamento della sintomatologia di una malattia già dichiarata o latente.**”

Il Rapporto ISPRA 115/2010, alla pagina 55, per quanto riguarda “**gli effetti sull’apprendimento di bambini e adolescenti**” causati dal rumore cronico segnala inoltre:

“sono fondamentalmente le capacità di memoria e di apprendimento, ad esempio di un testo dato in lettura, ad essere più fortemente influenzate in modo avverso dal rumore. Questo fenomeno, inoltre, sembra presentarsi con le stesse caratteristiche in modo generalizzato indipendentemente dall’età, anche se una certa superiore suscettibilità sembra essere mostrata dal gruppo dei giovani adolescenti (13-14 anni) (...) seguiti dai giovani adulti (18-20 anni).”

L'ipotizzata cantierizzazione dell'area del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza e dell'annessa Area Cani, come area di cantiere e stoccaggio, impatterebbe in maniera spropositata sulla salute dei cittadini, ricettori, delle aree adiacenti.

I ricettori intorno al Parco e Area Cani si sostanziano in famiglie con bambini e pre-adolescenti, ragazzi frequentanti gli istituti secondari superiori, studenti universitari, adulti lavoratori e anziani che verrebbero a trovarsi in una situazione di inquinamento acustico, già verificata come fuori limite ancora in sede di simulazione, soggetti a disturbi di apprendimento quando impegnati in attività di lettura o studio, con un calo di rendimento nelle attività cognitive di adulti ed anziani, e nelle prestazioni lavorative, ansia, difficoltà a riposare, stress e possibile aggressività sociale.

Inoltre i cittadini si troverebbero ad affrontare l'isolamento sociale causato dall'impossibilità di usufruire degli spazi esterni delle abitazioni e del Parco per gli scopi per cui è nato: l'unico polmone verde per tutti i cittadini di Croce Bianca e di questo lato di San Massimo, uno spazio di condivisione e socialità per tutte le età (bambini per il gioco, famiglie per le feste di compleanno, luogo di ristoro ed incontro per gli anziani della zona), luogo dove gli adulti possono praticare sport (sia individuali come corsa e camminata veloce che di gruppo come lo yoga), e luogo di confronto come abbiamo imparato durante le serate di informazione sul Progetto di Italferr e raccolta firme per la petizione già citata in apertura di questo contributo.

Si sottolinea anche che quando il cantiere del Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord sarà attivo, con tutte le difficoltà di traffico e di organizzazione che comporterà, il Parco diventerà un presidio per il ristoro personale/ sociale in un momento altamente stressogeno per la popolazione.

Chiedo pertanto che, in ossequio al compito di tutela della salute del cittadino, questa Amministrazione esprima la sua unanime contrarietà all'utilizzo del Parco di via La Fratellanza e annessa Area Cani come aree di cantiere e/o stoccaggio e che non sia realizzata alcuna uscita della stazione lato San Massimo-Croce Bianca, permettendo ai cittadini di questa Circoscrizione di fruire del Parco e dell'Area Cani così come sono e in assoluta sicurezza, senza dover fronteggiare microcriminalità e spaccio, tipiche di ogni stazione ferroviaria.

Vi ringrazio per l'attenzione.
Cordialmente,

Dott.ssa Paola Brutti

Verona, 5 luglio 2025

07/07/25, 09:01

Zimbra

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

Chiusura parco

Da : Giovanni Mantoan

sab, 05 lug 2025, 12:44

Oggetto : Chiusura parco

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno con la presente siamo a segnalarvi io e la mia famiglia, che siamo contrari ad una stazione nel parco L'amicizia di via La fratellanza, in quanto inutile dato che arriviamo in stazione in meno di 10 minuti sarebbe più utile una stazione nuova in zona Parona che sono più isolati e prende il bacino della valpolicella/lago, e un collegamento verona-aeroporto con magari una monorotaia o un trenino come gli aeroporti di Parigi Madrid Barcellona.

Per la chiusura del parco che ci sono molte aree nei dintorni appena fuori San massimo/Lugagnano nel giro di 5 minuti di orologio più consone al deposito e stoccaggio in campagna. Non chiudetelo per i nostri figli è l'unica area verde in zona.

Oltre al fatto che lì sotto il parco c'è stoccato tutto il materiale del dopoguerra come calcinacci ferro ecc di palazzi crollati dopo i bombardamenti essendo una ex cava.

Mantoan Giovanni

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.R. 211			
07 LUG 2025			
N. 250298			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

07/07/25, 09:01

Zimbra

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

Difesa parco amicizia.

Da : cristina mariotti - [redacted]

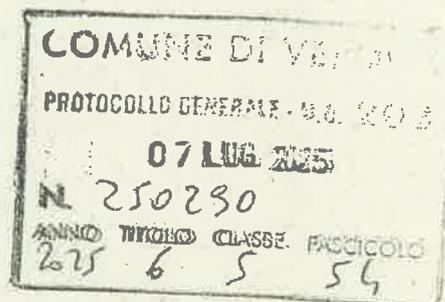
sab, 05 lug 2025, 12:21

Oggetto : Difesa parco amicizia.

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Io sottoscritta Cristina Mariotti chiedo che il parco Amicizia di via La fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI ITALFERR come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie; inoltre, chiedo tassativamente l'eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco.
Distinti saluti.
In Fede

[redacted]



07/07/25, 09:00

Zimbra

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

No alla zona stoccaggio in via La Fratellanzs .

Da : Federico Castellani

sab, 05 lug 2025, 11:01

Oggetto : No alla zona stoccaggio in via La Fratellanzs .

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Con la presente chiedo come residente in via La Fratellanza che non vengano usate da RFI italfer come stoccaggio materiali il parco Amicizia di Via La Fratellanza per tutela del quartiere e delle Famiglie . Inoltre chiedo che non venga realizzata la stazione prevista sul parco . Grazie
Castellani Federico

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - 160. 206			
07 LUG 2025			
N. 250280			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

07/07/25, 09:00

Zimbra

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

Info lavori Via Brigata Sassari

Da : Michela De Boni

sab, 05 lug 2025, 05:44

Oggetto : Info lavori Via Brigata Sassari

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno, scrivo in riferimento ai lavori per la ferrovia per sapere se via Brigata Sassari verrà chiusa definitivamente o sarà possibile l'accesso ai residenti.

Guardando la mappa sembra che l'accesso al garage sarà completamente chiuso come uso spazio lavori (proprio accanto al ponte).

Chiedo come faremo a parcheggiare nei nostri garage per tutto il tempo dei lavori in corso.

Avendo un figlio, ma anche anziani che ci abitano, come sarà possibile organizzare già solo per fare una spesa e rientrare a casa sotto sole o pioggia, sarà davvero un disagio, senza tenere in conto l'impossibilità di trovare parcheggio nelle vicinanze.

È impensabile chiudere per mesi/anni un passaggio carrabile per accedere ed uscire con facilità dalla propria abitazione.

Attendo riscontro, ringrazio.

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.D. 2025			
07 LUG 2025			
N. 250283			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

07/07/25, 08:59

Zimbra

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

Parco Amicizia

Da :-

ven, 04 lug 2025, 21:29

Oggetto : Parco Amicizia

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Inviato da iPhone

Gentile circoscrizione,

Come residente di San Massimo chiedo che il parco "Amicizia" di via Fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie e tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco .

Ringraziandovi per quanto potrete fare,

Cordialmente

Arianna Baltieri

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 2025			
07 LUG 2025			
N. 250277			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

Fw:osservazioni, richieste e proposte riferite al progetto ferroviario di quadruplicamento per il lotto 4 - ingresso Verona da Nord

Da : simona filipello

ven, 04 lug 2025, 21:15

Oggetto : Fw:osservazioni, richieste e proposte riferite al progetto ferroviario di quadruplicamento per il lotto 4 - ingresso Verona da Nord

📎 2 allegati

A : circoscrizione3@comune.verona.it, info@dpingressoveronanord.it

Cc : simo filipello

Rispondi a : simona filipello

Buonasera,
a integrazione della precedente mail e del relativo allegato (denominato "ferrovie"), che qui riportiamo per comodità, aggiungiamo un secondo file allegato ("ferrovie2") in cui chiediamo ulteriori spiegazioni e facciamo osservazioni aggiuntive.
Attendiamo Vostro cortese riscontro anche su tale documento.
Distinti saluti
Simona Filipello
Giorgio Arduini

Da :
A circoscrizione3@comune.verona.it, info@dpingressoveronanord.it

Cc :
Data Fri, 4 Jul 2025 13:45:14 +0200

Oggetto osservazioni, richieste e proposte riferite al progetto ferroviario di quadruplicamento per il lotto 4 - ingresso Verona da Nord

Buongiorno,
in allegato trovate le nostre osservazioni, richieste e proposte riferite al progetto ferroviario in oggetto; che ci interesserà in via diretta, essendo le nostre abitazioni a brevissima distanza dalla ferrovia, nonché i relativi terreni confinanti con la stessa.
Attendiamo Vostro cortese urgente riscontro.

I sottoscritti,
Simona Filipello
Giorgio Arduini
Ermanno Reggiani
Paola Facci
Giovanni Facci

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.D. 2025			
07 LUG 2025			
N. 250270			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

📎 FERROVIE.pdf
530 KB

📎 FERROVIE 2.pdf
331 KB

Buongiorno, siamo i signori:

Giorgio Arduini, [redacted]

Simona Filipello, [redacted]

proprietari dell'immobile sito in Via Giacomo Barucchi, 11/A in Verona, foglio 184, particella n. 794

con annessi i seguenti terreni attualmente già in buona parte confinanti con la ferrovia Verona-Brennero e che comunque verranno interessati dall'allargamento ferroviario in programma con l'intervento per il lotto 4 (quadruplicamento tratto Verona-Pescantina) e dai relativi espropri:

foglio 177 particella 178 (già ora confinante con la ferrovia),

foglio 184, particelle 276, 280, 285,

Foglio 184, particella 6 (già ora confinante con la ferrovia),

foglio 184, particella 275, 278, 289 (già ora confinante con la ferrovia), 290 e 291

i signori:

Ermanno Reggiani, [redacted]

Paola Facci, [redacted]

proprietari dell'immobile sito in via Giacomo Barucchi, 11 a Verona

e il signor:

Facci Giovanni, [redacted]

Proprietario dell'immobile sito in via Giacomo Barucchi 9/A

Con riferimento al progetto ferroviario per il lotto 4 - Ingresso a Verona da Nord segnaliamo, per quanto di nostra pertinenza quanto segue:

- 1) Sicurezza e Integrità fisica, personale, materiale e animale
- 2) Priorità dei lavori sui nuovi confini
- 3) Inquinamento acustico e sismico
- 4) Svalutazione dei nostri patrimoni

- **Punto 1) e 2)** Poiché siamo attualmente confinanti con la ferrovia, con la nostra abitazione e con i nostri terreni, da noi recintati a spese nostre (in assenza oltretutto di recinzione ferroviaria) con rete e pali per una lunghezza di circa 200 metri, e piantumati con alberi ad alto fusto, dato che dalle tavole pubblicate per i futuri espropri non si capiscono in modo chiaro né i confini futuri né l'ordine dei lavori per la nostra zona, chiediamo che i confini futuri vengano immediatamente recintati e ripristinati per

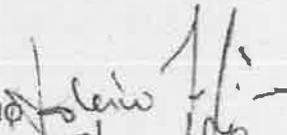
la sicurezza nostra, dei nostri figli, familiari e animali, prima dell'inizio di ogni futuro cantiere/lavoro. Chiediamo anche che le barriere antirumore vengano costruite prima di ogni altro lavoro, sia per la sicurezza sia per la salute (riduzione polveri ecc.). In assenza di adeguate e sicure recinzioni, ovviamente, saremmo esposti a possibili furti e rapine, frequenti nella nostra zona (come risulta dai verbali dei CARABINIERI della stazione di San Massimo), e quindi riterremmo responsabile la ferrovia per ogni qualsivoglia danno. **Chiediamo quindi chiarimenti e rassicurazioni preventive specifiche sul punto;**

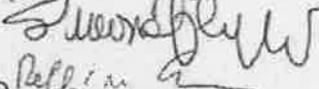
- **Punto 3)** Per quanto riguarda l'inquinamento acustico e sismico derivante dal quadruplicamento ferroviario, con notevole incremento anche del traffico, sia passeggeri sia merci, e della velocità, considerato oltretutto che da progetto nella nostra zona la ferrovia sarà anche tutta in superficie, **siamo a esprimere grossi dubbi sulla soluzione adottata per ridurre il notevole inquinamento acustico che si creerà, e chiediamo che vengano adottate misure idonee a ridurre l'effetto, in particolare barriere antirumore di altezza superiore a quella che adesso pare sia stata prevista (h3=mt 3,95, vedi slide studio acustico).** A tal proposito si chiedono anche chiarimenti e spiegazioni in merito all'altezza delle barriere previste, poiché nella relazione illustrativa generale del progetto alla tab 13 - ubicazione barriere al km 3+234-3+617 lato "pari" - linea storica (quindi si presume lato est? Qual è il lato pari?) sono indicate delle barriere di tipologia h10 (h. 7,38 mt), mentre al km 3+356-3+753, sul lato "dispari - linea AV/AC" (qual è il lato dispari?) si indicano barriere tipologia h3 (h. mt. 3,95)! **Pertanto a tal proposito ribadiamo la nostra ferma richiesta di adottare barriere antirumore di altezza pari almeno alle H10, essendo in zona abitata, in contrada La Sorte e con ferrovia in superficie.** Facciamo presente che - ad esempio - presso la nuova linea AV/AC Milano - Verona, in piena campagna ci sono barriere alte 8 metri. Noi siamo in zona abitata presso la contrada La Sorte.
- **Punto 4)** Segnaliamo già fin da ora che le nostre abitazioni e terreni, oltre agli espropri, subiranno una evidente svalutazione di valore, che dovrà essere, nei modi e nei tempi opportuni, compensata.

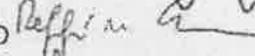
Attendiamo Vostro riscontro, grazie.

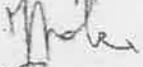
Distinti saluti

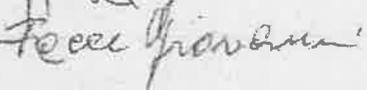
VERONA, 4 LUGLIO 2025

ARDUINI GIUGGIO 

FILIPPELLO SIMONA 

REGGIANI ERMANN 

FACCI PAOLA 

FACCI GIOVANNI 

Noi sottoscritti:

Giorgio Arduini,

Simona Filipello,

proprietari dell'immobile sito in Via Giacomo Barucchi, 11/A in Verona, foglio 184, particella n. 794

con annessi i seguenti terreni attualmente già in buona parte confinanti con la ferrovia Verona-Brennero e che comunque verranno interessati dall'allargamento ferroviario in programma con l'intervento per il lotto 4 (quadruplicamento tratto Verona-Pescantina) e dai relativi espropri:

foglio 177 particella 178 (già ora confinante con la ferrovia),

foglio 184, particelle 276, 280, 285,

Foglio 184, particella 6 (già ora confinante con la ferrovia),

foglio 184, particella 275, 278, 289 (già ora confinante con la ferrovia), 290 e 291

facciamo presente che:

- **Le particelle 289, 275 e 276 (del foglio 184) di nostra proprietà sono aree soggette a vincolo perenne di verde mitigazione**, da noi piantumate, come da disposizione obbligatoria del Comune di Verona con oltre un centinaio di alberi ad alto fusto;
- Le particelle 289, 276 (del foglio 184), la particella 178 del foglio 177 e la particella 6 del foglio 184, dalle tavole degli espropri pubblicate con riferimento al lotto 4, sembrano interessate da parziale esproprio per la costruzione della nuova ferrovia e per opere di mitigazione ambientale.

Pertanto chiediamo se sia stato considerato che le suddette aree sono perennemente vincolate a verde e quindi se sia possibile che vengano parzialmente destinate ad altro uso, cioè alla nuova ferrovia.

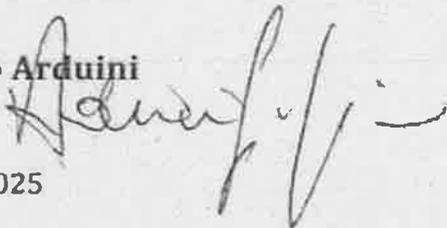
Chiediamo, inoltre, chiarimenti in merito a cosa verrà attuato in concreto come opere di mitigazione ambientale su tali particelle, e se verranno nuovamente piantate le piante ad alto fusto come già oggi presenti, trattandosi appunto di aree vincolate a verde.

ATTENZIONE

Facciamo presente che le fotografie aeree riportate nella Relazione di progetto del Lotto 4- Ingresso a Verona da nord, relative all'area di Via Turbina e Via Giacomo Barucchi sono **ERRATE poiché si tratta di fotografie datate ante 2018**, in quanto non sono presenti due abitazioni finite di costruire nel 2018 e in particolare quella di nostra proprietà in via Barucchi n. 11/A e quella di via Barucchi n. 11 di proprietà di Reggiani Ermanno-Facci Paola.

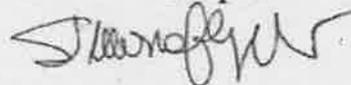
Si chiede quindi di sapere come sia stato fatto nel concreto il suddetto progetto, nonché come siano state fatte le relative valutazioni di impatto acustico e ambientale, relative a tali abitazioni, apparentemente per nulla considerate nella redazione del progetto.

Giorgio Arduini



4 luglio 2025

Simona Filipello



Osservazioni al progetto QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD.

Da : Fausto Bolognini -

ven, 04 lug 2025, 19:22

Oggetto : Osservazioni al progetto QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD.**A :** circoscrizione3@comune.verona.it

P. P. T. C. L. L. O →

Alla cortese attenzione del Presidente della 3 Circoscrizione,
 il sottoscritto Fausto Bolognini, Dirigente in pensione, residente a Verona i
 relativamente al LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD:

rasmette le seguenti osservazioni

Osservazione nr 1 su realizzazione area di stoccaggio Parco della Fratellanza (San Massimo) Pag. 133 della relazione:

1. L'accesso di camion per trasporto materiali collasserebbe il flusso viario del quartiere di San Massimo che ha punti di entrata particolarmente critici già oggi un periodi di punta: San Marco (traffico alternato, punto critico del traffico già oggi), Corso Milano-Rotonda Croce Bianca, Via Sassari (non utilizzabile da camion), Via Vittorio Piatti verso Santa Lucia per altro fortemente condizionata dai lavori, ancor più critica la deviazione verso santa Lucia di via 24 Giugno/via Fenilon già oggi collassata;
2. Questo traffico aggiuntivo di camion si aggiungerebbe ai disagi che sicuramente saranno creati agli accessi al quartiere per effetto dei lavori incorso che renderanno ancora più difficile la fluidità del normale traffico giornaliero in particolare verso Santa Lucia e verso il centro di Verona.
3. L'eliminazione del parco della Fratellanza per un lungo periodo e il traffico di auto in zona residenziale renderebbe invivibile il quartiere per un lungo periodo (7 anni)
4. Verrebbe inoltre distrutto un patrimonio ambientale di alberi di 40 anni che costituisce una zona d'ombra che protegge dal caldo estivo.

Quanto sopra esposto rappresenta motivazioni sufficienti per dimostrare che questa scelta tecnica comprometterebbe la viabilità e l'abitabilità del quartiere di San Massimo/Croce Bianca.

Osservazione nr 2 su Stazione di San Massimo come da progetto di RFI:

- 1) La stazione non risolve le esigenze di mobilità degli abitanti di San Massimo e di Borgo Milano in quanto:
 - a) La stazione di San Massimo è vicinissima a quella di Porta Nuova ed è raggiungibile via bici in 5 minuti, in auto in cinque minuti;
 - b) I flussi di traffico da san Massimo sono verso Santa Lucia (Verona Sud) per lavoro o Verona Centro
 - c) Discorso analogo per Corso Milano che ha una flusso di traffico verso Centro o verso Bussolengo ma non verso la Stazione di Porta Nuova;
 - d) Per altro una stazione creerebbe un problema di parcheggi in Corso Milano e San Massimo dove gli spazi sono limitati e si creerebbe ulteriore traffico in due quartieri già ad alta intensità di traffico.
 - e) Aggiungo che il trasporto tramite treno ha una frequenza non compatibile con un utilizzo per movimenti locali dove andrebbe invece potenziato il traffico tramite autobus nelle direttrici di traffico privato per incentivare il traffico pubblico.
- 2) Totalmente sbagliato poi proporre l'uscita della stazione anche sul Parco della Fratellanza vicino all'area Cani - La Fratellanza, dove le famiglie, i bambini e gli anziani si troverebbero in una situazione promiscua di movimento di persone da e verso la stazione con rischi legati alla criminalità (problema per altro molto sentito nel nostro quartiere) per altro peggiorata dal fatto che la stazione non sarebbe presidiata.

07/07/25, 08:54

Zimbra

Fausto Bolognini

COMUNE DI VERONA
PROTOSILLO GENERALE - U.O. 208
07 LUG 2025
N. 250264
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2015 6 5 54

07/07/25, 08:51

Zimbra

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

Osservazioni su progetto AV/AC Verona ingresso da Nord

Da : Associazione Chiesa della Sorte Maria Maddalena

ven, 04 lug 2025, 18:38

Oggetto : Osservazioni su progetto AV/AC Verona ingresso da Nord

 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it, riccardo olivieri <riccardo.olivieri@comune.verona.it>

Buonasera,
invio copia delle osservazioni e delle domande poste ad RFI durante il dibattito pubblico del 24 Giugno in sala Arazzi e il 30 giugno in sala Lucchi.

Cordiali saluti.

la presidente
Manara Rita

 **Osservazioni e domande Associazione Maria Ausiliatrice.docx**
1 MB

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.D. 203			
07 LUG 2025			
N. 250228			
ANNO	TITOLO	CLASSE	INSCRICIZIO
2025	6	5	54

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Manara Rita

Recapito personale (telefono o mail)

[REDACTED]

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

Verona, [REDACTED]

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

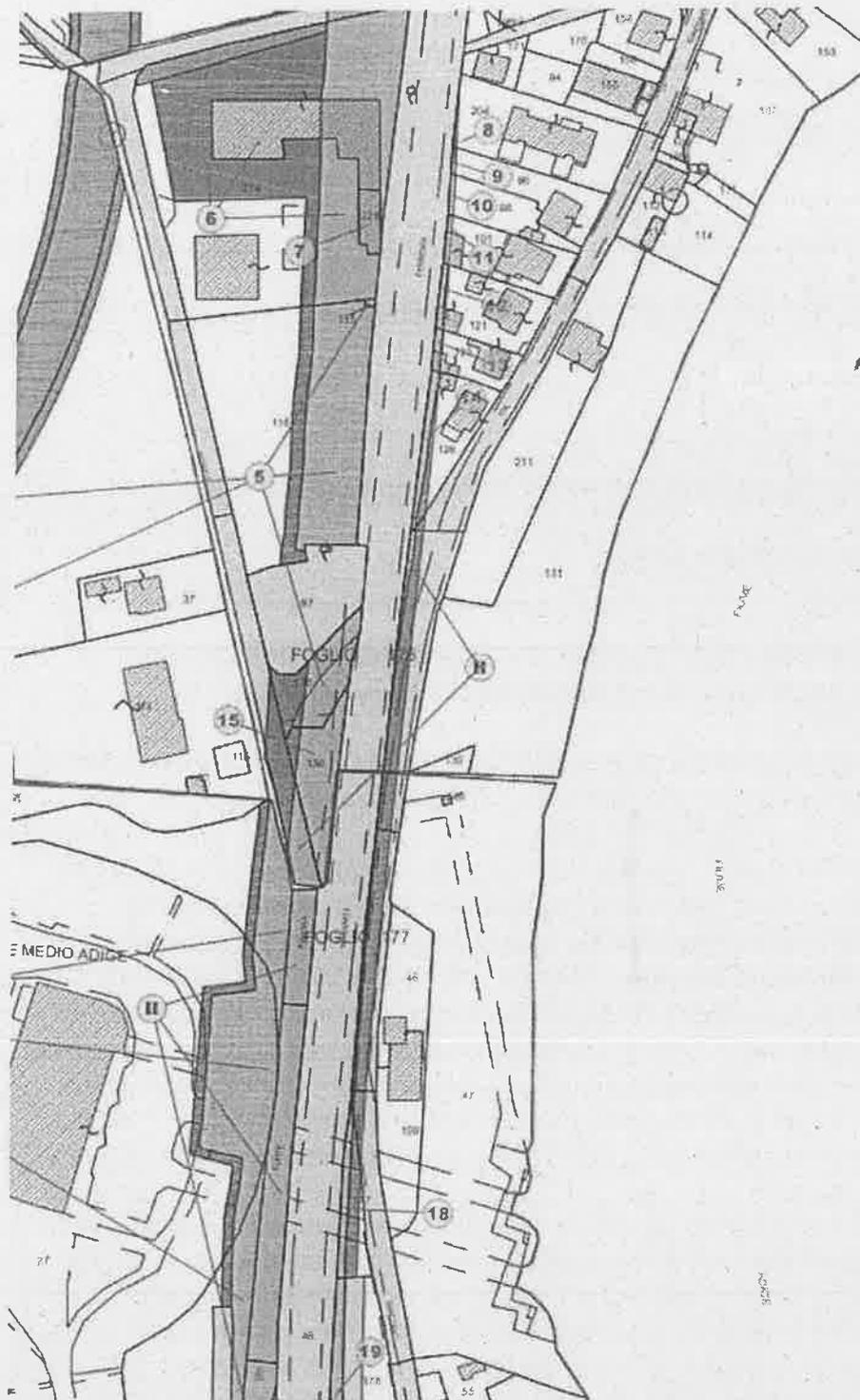
Associazione Maria Ausiliatrice Loc. Sorte di Chievo

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

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

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

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



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Data 03/07/2025

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

TAC - ZONA VIA BIONDE CHIEVO LOTTO 4

Da : Elena Ratti

ven, 04 lug 2025, 15:57

Oggetto : TAC - ZONA VIA BIONDE CHIEVO LOTTO 4

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Alla cortese attenzione della persona preposta,

Vi scrivo in merito al progetto TAC, ho una proprietà vicino alla linea del Brennero ed esattamente FOGLIO 184 PART. 216 VIA BIONDE 104, visto il progetto, trovo che la mia casa(in comproprietà con il fratello) sia in una zona che risulterà per anni con disagi e non lievi, sarei a chiedere cosa verrà fatto nei punto 35 e simile dall'altra parte della linea (non ho trovato legenda in merito), non vedo da nessun'altra parte questa tipologia di disegno e non essendo ne ingegnere ne architetto faccio fatica a capire (alla riunione del 30/06 non c'ero e inoltre non ero stata avvisata, di certo chi ha proprietà in zona doveva ricevere una lettera e sicuramente avrei chiesto spiegazioni).

Inoltre chiedo come mai non venga fatta anche in quel tratto la galleria, proprio in quel tratto si interrompe e risulta in trincea. Come proprietaria chiedo chiarimenti in merito e inoltre se per anni avremo disagi, la mia proprietà ne risentirà e pertanto chiedo che tipo di risarcimento verrà dato.

Rimango in attesa di cortese delucidazione e porto cordiali saluti.

ELENA RATTI

COMUNE DI VERONA
 PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 202
 07 LUG 2025
 N. 250220
 ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
 2025 6 5 54

07/07/25, 08:45

Zimbra

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

MARTIN Andrea (Osservazioni e Richiesta Urgente Informazioni)

Da : davide giacopuzzi

ven, 04 lug 2025, 17:51

Oggetto : MARTIN Andrea (Osservazioni e Richiesta Urgente Informazioni)

5 allegati

A : reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it, circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : info@dpingressoveronanord.it

Invio a nome e per conto del sig. Martin Andrea
Osservazioni e Richiesta urgente di Informazioni riguardo l'esproprio dell'immobile in Via Del Fortino n°32 -
Verona
distinti saluti geom. Giacopuzzi Davide

MARTIN Andrea _Osservazioni_.pdf
85 KB

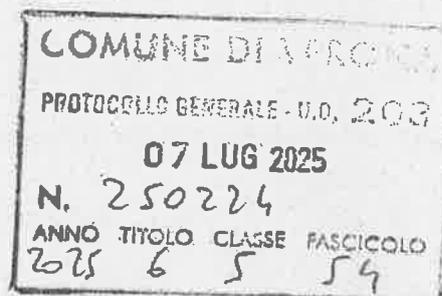


Estratto Tav.6 VR a.png
706 KB

Wegis VR Fg.241-654 - Copia.pdf
189 KB

MARTIN Andrea (Visura x Sogg.).pdf
16 KB

MARTIN Andrea (Carta d'Identità).pdf
138 KB



Spett.le
RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
retferroviariaitaliana@pec.rfi.it
info@dpingressoveronanord.it

E p.c. Spett.le
3° Circoscrizione di Verona
circoscrizione3@comune.verona.it

**Oggetto: Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona – LOTTO 4 –
Ingresso a Verona da Nord
SIG. MARTIN ANDREA – Via Del Fortino 32 VERONA
ESTREMI CATASTALI: FOGLIO 241 -MAPPALÉ 654 -SUB.1-2
OSSERVAZIONI e RICHIESTA URGENTE INFORMAZIONI**

Il sottoscritto sig. **MARTIN Andrea** 



Dopo aver chiesto delucidazioni durante il dibattito pubblico svoltosi a Verona lunedì 30 giugno 2025 nel corso del quale non ho ricevuto nessun riscontro, con la presente formulo nuovamente e formalmente la richiesta di informazioni rispetto alle previsioni riguardanti il mio immobile che è indicato nella tavola 6 del comune di Verona (che allego) con campitura gialla come “Demolizione Fabbricati presenti in mappa” con la sua corte di pertinenza colorata in rosso come “Aree da occupare temporaneamente strettamente e direttamente necessarie all’esecuzione dell’opera” e con l’altra area pertinenziale a ridosso della ferrovia campita in colore rosa come “aree da espropriare

per sede stabile FS e sue dipendenze”

Premesso che alla luce delle discussioni emerse durante i dibattiti pubblici auspico che la linea ferroviaria venga traslata molto più ad ovest rispetto all'attuale previsione, vorrei precisazioni riguardo le modalità di esproprio attraverso le diverse colorazioni: giallo-rosso-rosa e l'eventuale data a partire dalla quale la mia abitazione verrebbe eventualmente abbattuta, in quanto non mi è mai stata inviata alcuna comunicazione scritta e si continua a permanere nella più assoluta incertezza sul futuro mio e della mia famiglia.

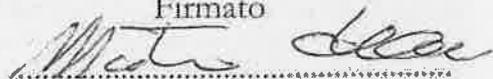
Per tutti tali motivi, mi rendo disponibile fin da ora lasciandovi i miei recapiti diretti al fine di essere contattato onde poter avviare un percorso condiviso.

Verona 04/07/2025 Distinti saluti

Sig. MARTIN Andrea

[Redacted address lines]

Firmato

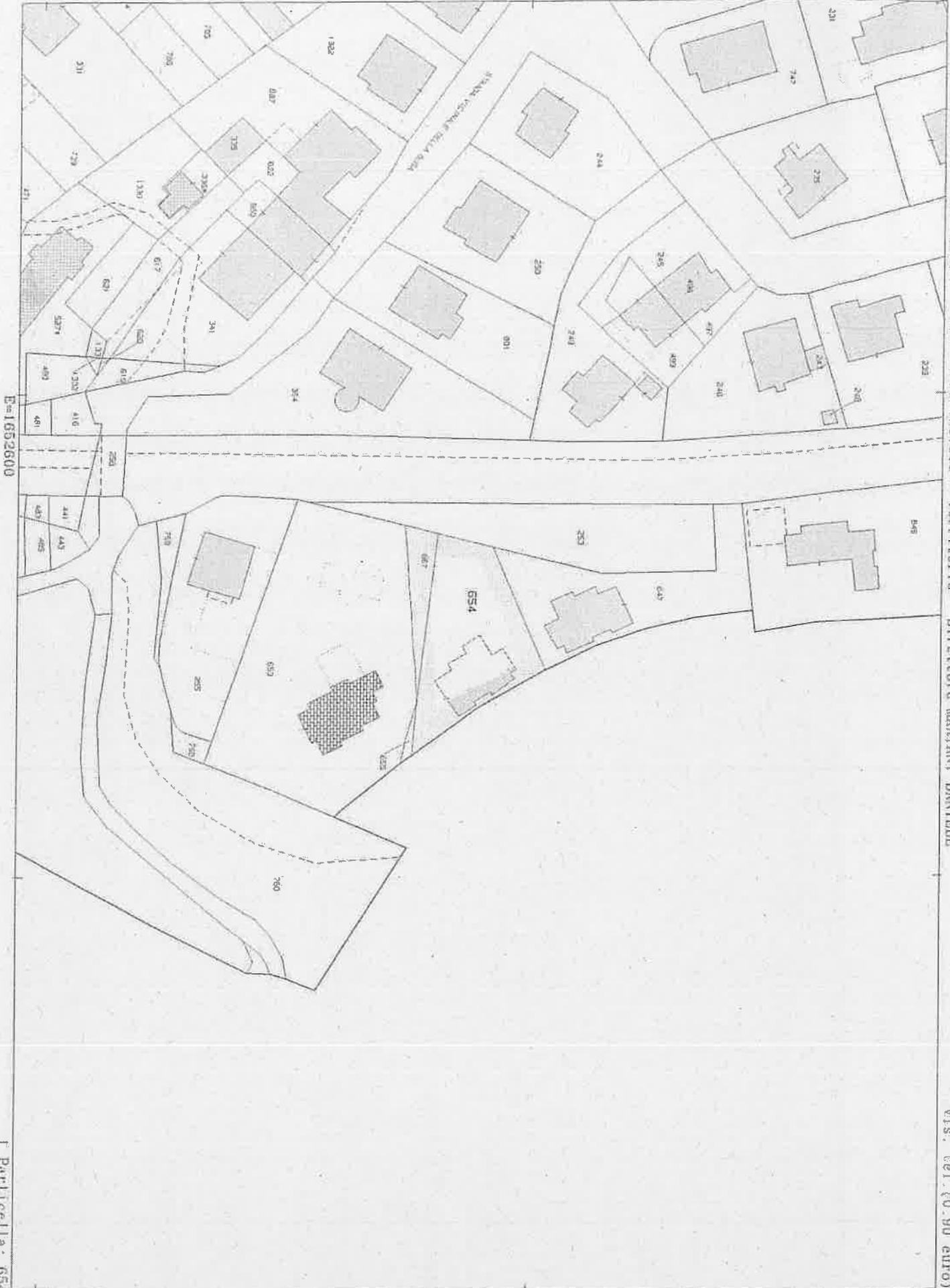


Si allega: - Copia Carta d'Identità;

- Estratto Tav.6 con identificato il mio immobile;
- Estratto di mappa catastale
- Visura Catastale.

N=5033800

Direzione Provinciale di Verona Ufficio Provinciale - Territorio - Direttore MARIANI DANIELE



E=1652600

I Particella: 654

Vis. vel. (0.90 euro)

Comune: (VR) VERONA/B
Foglio: 241

Scala originale: 1:1000
Dimensione cornice: 267.000 x 189.000 metri
4-Lug-2023 15:31:10
Protocollo pratica T279721/2023

Visura attuale sintetica per soggetto

Situazione degli atti informatizzati al 05/07/2023

Dati della richiesta	Terreni e Fabbricati siti in tutta la provincia di VERONA
Soggetto individuato	MARTIN Andrea

1. Immobili siti nel Comune di VERONA (Codice L781) Catasto dei Fabbricati

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO				ALTRE INFORMAZIONI				
	Sez Urbana	Foglio	Numero	Sub	Zona Cens.	Micro Zona	Categoria	Classe	Consistenza	Superficie Catastale	Rendita	Indirizzo Dati derivanti da	Dati Ulteriori
1		241	654	1	3		A/7	5	10,5 vani	Totale: 287 m ² Totale escluse aree scoperte**: 279 m ²	Euro 2.901,20	VIA DEL FORTINO n. 32 Piano R - S - 1 Variazione del 09/11/2015 - Inserimento in visura dei dati di superficie.	Annotazione
2		241	654	2	3		C/6	6	41m ²	Totale: 54 m ²	Euro 205,39	VIA DEL FORTINO n. 32 Piano S Variazione del 09/11/2015 - Inserimento in visura dei dati di superficie.	Annotazione

Immobile 1: Annotazione: COSTITUITA DALLA SOPPRESSIONE DELLA PARTICELLA CEU SEZ S FGL 6 PLA 499 SUB 1 PER ALLINEAMENTO MAPPE
Immobile 2: Annotazione: COSTITUITA DALLA SOPPRESSIONE DELLA PARTICELLA CEU SEZ S FGL 6 PLA 499 SUB 2 PER ALLINEAMENTO MAPPE
Totale: vani 10,50 m² 41 Rendita: Euro 3.106,59

Intestazione degli immobili indicati al n.1

N.	MARTIN Andrea	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
DATI DERIVANTI DA				(1) Proprietà 1/1
				RICONGIUNGIMENTO DI USUFRUTTO del 15/11/2017 Pubblico ufficiale MARTIN Sede VERONA (VR) - RIUNIONE USUFRUTTO BORTOLAZZI MILENA Vollura n. 7822.1/2018 - Pratica n. VR0094673 in atti dal 19/06/2018

Visura attuale sintetica per soggetto

Situazione degli atti informatizzati al 05/07/2023

2. Immobili siti nel Comune di VERONA (Codice L781B) Sezione VERONA SUD Catasto dei Terreni

N.	DATI IDENTIFICATIVI			DATI DI CLASSAMENTO				ALTRE INFORMAZIONI			
	Foglio	Particella	Sub	Posiz	Qualità Classe	Superficie(m²)	Deduz.	Reddito	Dati derivanti da	Dati Ulteriori	
1	241	667		-	SEM IRR ARB 01	01	22	IC1A	Dominicale Euro 1,37 Lire 2.660	Agrario Euro 0,76 Lire 1.464	FRAZIONAMENTO in atti dal 23/10/1990 (n. 128887)

Totale Superficie .01.22 Redditi: Dominicale Euro 1,37 Agrario Euro 0,76

Intestazione degli immobili indicati al n.2

N.	MARTIN A.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	MARTIN A.			(1) Proprietà 1/1
DATI DERIVANTI DA				
RICONGIUNGIMENTO DI USUFRUITTO del 15/11/2017 Pubblico ufficiale MARTIN Sede VERONA (VR) - RIUNIONE USUFRUITTO BORTOLAZZI MILENA Voltura n. 7823.1/2018 - Pratica n. VR0094673 in atti dal 19/06/2018				

Totale Generale: vani 10,50 m² 41 Rendita: Euro 3.106,59

Totale Generale: Superficie .01.22 Redditi: Dominicale Euro 1,37 Agrario Euro 0,76

Unità immobiliari n. 3

* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria

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

Visura telematica

Tributi speciali: Euro 0,90

osservazione quadruplicamento ferroviario linea Verona Brennero

Da : Fiorenzo Fasoli -

ven, 04 lug 2025, 13:02

Oggetto : osservazione quadruplicamento ferroviario linea Verona Brennero

A : circoscrizione3@comune.verona.it

E' l'ora della METROPOLITANA DI SUPERFICIE

Il nodo ferroviario di Verona è interessato da grandi progetti chiamati di Grande Velocità/Grande Capacità che, nei prossimi anni, raddoppieranno le linee ferroviarie sia della Milano Venezia che della Verona Brennero.

E' l'occasione per porre in forma precisa il problema di evitare che ciò si traduca solo in pesanti e lunghi interventi strutturali sul nostro territorio senza che ci sia un ritorno di miglioramento dei servizi per la popolazione residente.

Il rischio cioè è che gli spazi di utilizzazione delle linee ferroviarie che si aprono, siano a disposizione per i collegamenti con treni più veloci, ma risultino completamente inaccessibili per i servizi locali e la cittadinanza costretta, per i suoi movimenti, solo all'uso del mezzo privato che finisce inesorabilmente nell'intasamento delle vie di accesso più frequentate, soprattutto nelle ore di punta.

Ci saranno cioè più treni veloci per le lunghe distanze, ma per i movimenti quotidiani saremo costretti/i ai soliti intasamenti, alla congestione del traffico privato ed alla difficoltà sempre più accentuata di raggiungere, con facilità, le destinazioni anche le più prossime.

E' l'occasione per porre con forza il tema della metropolitana di superficie che a nostro parere dovrebbe essere estesa fino a Domegliara e collegare San Bonifacio con Peschiera, in modo da garantire facilità di collegamento tra diversi centri attrattori di traffico, ma anche di togliere inquinamento e traffico dalle nostre strade già oggi, spesso, in grande sofferenza.

E' noto infatti che il servizio metropolitano, dove esiste, sia il più utilizzato ed apprezzato da grandi quantità di persone senza paragone con le altre forme di trasporto.

Prato Collo →

Verona, potrebbe quindi, avere grandi possibilità di miglioramento del servizio ferroviario sia per la linea Milano Venezia che per la Verona Brennero.

La questione diventa di particolare attualità ed urgenza per quanto riguarda la linea Verona Brennero, soprattutto nel tratto interrato come è stato recentemente illustrato nell'assemblea di sala Lucchi di qualche giorno fa.

Su quel tratto, per il momento, è prevista una fermata a S. Massimo per altro, almeno da quanto visto nell'assemblea citata, poco apprezzata da chi è intervenuto.

Resta inteso che vista la complessità di quanto illustrato, o si riesce ad intervenire nella fase di esecuzione dei lavori previsti o quel tratto di linea, una volta interrato, rimarrà imm modificabile per molti anni.

Occorre quindi, lanciare subito la necessità di predisporre i binari della linea storica per l'esercizio metropolitano che a questo punto non può essere limitato solo al quartiere di S. Massimo, ma deve essere esteso almeno anche a Chievo.

Sugli altri tratti, forse, si potrà intervenire anche successivamente, ma sul tratto in questione l'intervento risulta indispensabile prevederlo ora.

Altrimenti gli abitanti di San Massimo e Chievo saranno chiamati solo a subire il disagio dei lunghi lavori e del vincolo della barriera ferroviaria senza poter godere, almeno a compensazione, di alcun beneficio.

fiorenzo fasoli

COMUNE DI VERONA			
PROTEZIONE AMBIENTALE - VERONA			
07 LUG 2025			
N. 250213			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

Verona 04 luglio 2025

POSTA CERTIFICATA: Osservazioni tracciato " Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza "

Mittente: [REDACTED]

Destinatari: decentramento@pec.comune.verona.it

Inviato il: 05/07/2025 17.16.04

Posizione: decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

Buongiorno, sono il Sig. Aldrighetti Ezio e abito a San Massimo.

In seguito alla riunione del 30.6.2025 svoltasi presso la Sala Lucchi, il cui argomento verteva su quanto in oggetto, innanzitutto mi allineo a tutte le osservazioni degli altri presenti in sala, fatta eccezione per la realizzazione della stazione nuova in zona S. Massimo, che ritengo sia utile.

Critico invece la metodologia di lavoro, denominata "metodo Milano", sicuramente più economica ma assolutamente più impattante

Sarei più propenso ad uno scavo con T.B.M. di certo più costoso ma anche meno impattante; per evitare le vibrazioni dannose alla struttura, un esempio di soluzione è stata quella utilizzata durante la realizzazione della bretella T9 all'intersezione della linea ferroviaria.

Inoltre:

- Auspicio che tutti i responsabili coinvolti nella realizzazione dell'opera ferroviaria valutino che, durante i lavori, la chiusura contemporanea dei sottopassi di via Romagnoli / via San Marco e via Brigata Sassari / Via Lorenzo Cesarini, sia da ritenere assolutamente non praticabile, in quanto bloccherebbe completamente il quartiere di San Massimo, con ovvie ripercussioni nei quartieri limitrofi;

- Considerazione di opera compensativa A) : realizzazione di una rotonda all'incrocio tra via Volontari della Libertà e via Vittorio Piatti, visto che quest'ultima sarà completamente rifatta

- Considerazione opera compensativa B) : realizzazione di una seconda rotonda all'incrocio tra via XXIV Giugno e Via A. Di Pietro, in modo da poter completare l'anello viabilistico tra le vie menzionate in precedenza;

- Eliminazione incrocio semaforico di Via Albere / accesso bretella T9 e via della Spianà e contestuale realizzazione di una rotonda, per rendere fluido il traffico in direzione di Santa Lucia

Eventuali riscontri via mail a :

[REDACTED]

[REDACTED]

Ringrazio anticipatamente per l'attenzione e saluto cordialmente

Ezio Aldrighetti

POSTA CERTIFICATA: Osservazioni al progetto QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD.**Mittente:** [REDACTED]**Destinatari:** decentramento@pec.comune.verona.it; affaridigiunta@pec.comune.verona.it**Inviato il:** 04/07/2025 20.26.05**Posizione:** decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

Alla cortese attenzione del Presidente della 3 Circoscrizione, dell'Assessore Tommaso Ferrari, della Vicesindaca Barbara Bissoli,

il sottoscritto Fausto Bolognini, Dirigente in pensione, residente a Verona [REDACTED], trasmette le seguenti osservazioni relativamente al LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD:

Osservazione nr 1

su realizzazione area di stoccaggio Parco della Fratellanza (San Massimo) Pag. 133 della Relazione-di-Progetto-dell'opera- Lotto4

Ingresso a Verona da Nord in allegato:

1.

L'accesso di camion per trasporto materiali collaserebbe il flusso viario del quartiere di San Massimo che ha punti di entrata particolarmente critici già oggi un periodi di punta: San Marco (traffico alternato, punto critico del traffico già oggi), Corso Milano-Rotonda Croce Bianca, Via Sassari (non utilizzabile da camion), Via Vittorio Piatti verso Santa Lucia per altro fortemente condizionata dai lavori, ancor più critica la deviazione verso santa Lucia di via 24 Giugno/via Fenilon già oggi collassata;

2.

Questo traffico aggiuntivo di camion si aggiungerebbe ai disagi che sicuramente saranno creati agli accessi al quartiere per effetto dei lavori incorsi che renderanno ancora più difficile la fluidità del normale traffico giornaliero in particolare verso Santa Lucia e verso il centro di Verona;

3.

L'eliminazione del parco della Fratellanza per un lungo periodo e il traffico di auto in zona residenziale renderebbe invivibile il quartiere per un lungo periodo (7 anni);

4.

Verrebbe inoltre distrutto un patrimonio ambientale di alberi di 40 anni che determina una zona d'ombra che protegge dal caldo estivo.

Quanto sopra esposto rappresenta motivazioni sufficienti per dimostrare che questa scelta tecnica comprometterebbe la viabilità e l'abitabilità del quartiere di San Massimo/Croce Bianca.

Osservazione nr 2

su Stazione di San Massimo come da progetto di RFI:

1) La stazione di San Massimo non risolve le esigenze di mobilità degli abitanti di San Massimo e di Borgo Milano in quanto:

a)

La stazione di San Massimo è vicinissima a quella di Porta Nuova ed è raggiungibile via bici in 5 minuti, in auto in cinque minuti;

b)

I flussi principali di traffico da san Massimo sono verso Santa Lucia (Verona Sud) per lavoro o verso Verona Centro o verso centri commerciali (la Grande Mela);

c)

Discorso analogo per Corso Milano che ha un flusso di traffico verso Centro o verso Bussolengo ma non verso la Stazione di Porta Nuova;

d)

Per altro una stazione creerebbe un problema di parcheggi in Corso Milano e a San Massimo, dove gli spazi sono limitati e si creerebbe ulteriore traffico in due quartieri già ad alta intensità di traffico;

e)

Aggiungo che il trasporto tramite treno ha una frequenza non compatibile con un utilizzo per movimenti locali dove andrebbe invece potenziato il traffico tramite autobus nelle direttrici di traffico privato per incentivare il traffico pubblico.

2) Totalmente sbagliato poi proporre l'uscita della stazione di San Massimo anche sul Parco della Fratellanza e vicino all'area Cani - La Fratellanza, dove le famiglie, i bambini e gli anziani si troverebbero in una situazione promiscua di movimento di persone da e verso la stazione, con rischi legati alla criminalità frequente nelle stazioni (problema per altro molto sentito nel nostro quartiere) per altro peggiorata dal fatto che la stazione non sarebbe presidiata.

Ringrazio per la cortese attenzione.

Fausto Bolognini

[REDACTED]

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===

Relazione di Progetto pagg133 Parco Fratellanza.pdf ()

Aria, rumore e vibrazioni

Ai fini della valutazione dei possibili impatti acustici, atmosferici e vibrazionali, in fase di costruzione dell'opera, sono stati individuati e approfonditi due aree di valutazione, scelte in base alla maggiore presenza di ricettori. Analizzando il cronoprogramma, in via cautelativa per i ricettori, si è valutato uno scenario caratterizzato da lavorazioni ed attività maggiormente gravose dal punto di vista acustico, e sono state assunte le attività in contemporanea dei cantieri AS.04 e CO.02 e le attività del cantiere mobile per la realizzazione del rilevato.

Tali aree possono essere considerate rappresentative in termini di emissioni acustiche, vibrazionali e di NOx e PM10. I risultati ottenuti saranno quindi

riportati per tutti gli altri cantieri fissi e per l'avanzamento del cantiere mobile, considerando l'omogeneità di macchine, di orari di lavoro e di condizioni meteorologiche per la diffusione degli inquinanti. Dal tipologia dei cantieri simulati, selezionati sulle situazioni potenzialmente più critiche, è stato possibile estrapolare una metodologia per estendere le mitigazioni a tutti i cantieri del corso d'opera. Sulla base dei livelli rilevati, negli scenari trattati, delle distanze minime di influenza e delle quote relative tra i mezzi d'opera e i ricettori, per ogni area di cantiere fisso è stato determinato il quantitativo di barriera acustica necessario per l'abbattimento della rumorosità prodotta dalla fase di corso d'opera.

ID Cantiere	Superficie (mq)	Tipologia	Comune (Provincia)
CO.02	8.100	Cantiere Operativo	Verona (VR)
AS.04	11.800	Area Stoccaggio	Verona (VR)
CM.01	1.500	Cantiere Mobile	Verona (VR)

Tabella 2 Area di cantiere oggetto della valutazione

La prima area analizzata corrisponde al cantiere mobile CM.01 per la realizzazione del rilevato. Il cantiere mobile si sviluppa su una superficie di 1.500 mq e sarà necessario alla realizzazione del rilevato. Queste aree si trovano nel comune di Verona (VR). In una zona caratterizzata dalla presenza di ricettori residenziali.



Figura 102 - Area di valutazione 1

La seconda area analizzata corrisponde all'area di stoccaggio AS.04 e il cantiere operativo CO.02. Il cantiere operativo CO.02 si sviluppa per una superficie di 8.100 mq e sovrastando le lavorazioni previste nelle singole aree tecniche e lungo le aree di lavoro. Nel caso specifico è finalizzato alla realizzazione della nuova viabilità NV04. Via del Fortino, della fermata urbana San Massimo e della galleria artificiale scotolare GA01- San Massimo. L'area stoccaggio AS.04 si sviluppa su una superficie di 11.800 mq e verrà impiegata per lo stoccaggio provvisorio delle terre e dei materiali da costruzione

per le attività di realizzazione dei rilevati, delle trincee e delle opere d'arte in generale e dell'armamento delle linee oggetto dell'intervento. Le aree si trovano all'interno del comune di Verona (VR), con presenza di ricettori residenziali. Per il cantiere operativo CO.02 e l'area di stoccaggio AS.04 sono state individuate le seguenti viabilità secondarie (in celestite: via La Fratellanza, via Brigata Savoia e via del Fortino). L'accesso al cantiere operativo avverrà direttamente da via La Fratellanza mentre l'accesso all'area stoccaggio avverrà tramite via Gardesane.



Figura 103 - Area di valutazione 2

Verona 5 Luglio 2025

Egregio Signore

Damiano Tommasi

Sindaco del Comune di Verona Palazzo Barbieri

Piazza Brá, 1

37121 Verona

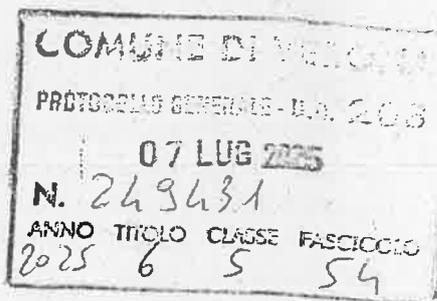
Egregio Signore

Riccardo Olivieri

Presidente III Circoscrizione del Comune di Verona

Via Sogare, 3

37138 Verona



Oggetto: Corridoio 1 AC/AV - Quadruplicamento linea ferroviaria Verona-Fortezza (Lotto 4) - Osservazione

Con riferimento all'oggetto, sulla base delle indicazioni fornite in occasione dell'assemblea pubblica svoltasi il 30 giugno u.s., al fine di rendere la realizzazione dell'opera, per quanto possibile, il più conciliante con la realtà esistente, in cui si trovano abitazioni e attività lavorative, consolidatasi nel corso del tempo, già nel secolo scorso o ancor prima, oltre che Corte Cipolla d'Arco (nella relazione di progetto a pag. 103 denominata "impropriamente" corte delle Bionde), risalente al 1467 e tutelata dalla Sovrintendenza e segnalata come corte storica dal Comune di Verona,

i sottoscritti

- 1) per il gravoso disagio che si avrà, per qualche quinquennio, a seguito dei lavori;
- 2) per l'inquinamento (acustico, da polveri, da vibrazioni, ecc.) derivante dall'insieme delle operazioni di cantiere;
- 3) per la svalutazione che subiranno, non essendo oggetto di esproprio, gli immobili ubicati, in questo tratto del tracciato;
- 4) per la perenne modifica, non solo sotto il profilo paesaggistico, che si determinerà rispetto al contesto esistente,

avanzano, quale osservazione, la richiesta che nel tratto dell'infrastruttura ferroviaria, situata in via Bionde, a Verona, almeno in corrispondenza dei numeri civici da 48 a 132, il quadruplicamento

A) sia realizzato in galleria e

B) avvenga, a est, più precisamente dalla parte in cui insiste un lato della proprietà di Villa Pullè.

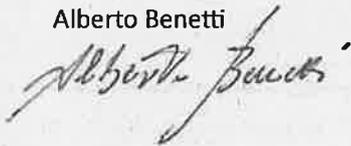
I firmatari della presente rilevano, altresì, come il progetto di quadruplicamento della ferrovia crei, non prevedendo l'attuale sottopasso pedonale, situato in prossimità del numero civico 102 di via Bionde e utilizzato da tutti coloro che si muovono a piedi o in bicicletta, una sorta di cesura urbana tra l'abitato di via Bionde e stradella Bionde e il centro del Chievo. Ciò contraddice uno degli obiettivi strategici del progetto stesso, riportato a pag. 23 sempre della relazione di Progetto al paragrafo intitolato "Un'opportunità di ricucitura del territorio".

Con riferimento all'allargamento di via Bionde, non illustrato in occasione dell'assemblea sopra citata (così come avvenuto con la criticità del sottopasso poc'anzi evidenziata) e risultante a pag 106, solo deducendola dalla figura 82, senza altra ulteriore descrizione in merito, manifestano la propria assoluta contrarietà all'allargamento stesso, per lo stravolgimento che si verrebbe a creare, per i costi complessivi di realizzazione e anche perché può essere concertato con l'amministratore comunale competente in materia, se necessario, un idoneo provvedimento viabilistico che preveda eventualmente il senso unico.

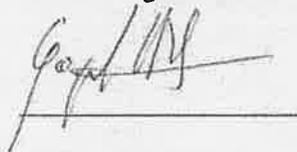
Infine, non solo per l'esistente assetto viario, ma anche per l'oggettiva gravosità, data dall'insieme di interventi, a carico dei residenti della zona denominata "delle Bionde", chiediamo una rivalutazione dell'individuata area da espropriare per sede stabile FS e sue dipendenze (vedi foglio 182 punto 35). A tal proposito, già diverso risulterebbe a titolo esemplificativo lo spazio ricavato in prossimità del parcheggio di via Bionde all'altezza del civico 132 oppure in un'area individuata, non immediatamente a ridosso delle case, lungo il tratto ferroviario che si sviluppa in via Fava, tra i civici 21 e 29.

In attesa di un riscontro positivo, porgono distinti saluti.

Alberto Benetti



Alberto Gagliardo



[Redacted area containing several lines of obscured text]

Verona 5 Luglio 2025

Egregio Signore

Damiano Tommasi

Sindaco del Comune di Verona Palazzo Barbieri

Piazza Brá, 1

37121 Verona

Egregio Signore

Riccardo Olivieri

Presidente III Circoscrizione del Comune di Verona

Via Sogare, 3

37138 Verona

Oggetto: Corridoio 1 AC/AV - Quadruplicamento linea ferroviaria Verona-Fortezza (Lotto 4) - Osservazione

Con riferimento all'oggetto, sulla base delle indicazioni fornite in occasione dell'assemblea pubblica svoltasi il 30 giugno u.s., al fine di rendere la realizzazione dell'opera, per quanto possibile, il più conciliante con la realtà esistente, in cui si trovano abitazioni e attività lavorative, consolidatesi nel corso del tempo, già nel secolo scorso o ancor prima, oltre che Corte Cipolla d'Arco (nella relazione di progetto a pag. 103 denominata "impropriamente" corte delle Bionde), risalente al 1467 e tutelata dalla Sovrintendenza e segnalata come corte storica dal Comune di Verona,

i sottoscritti

- 1) per il gravoso disagio che si avrà, per qualche quinquennio, a seguito dei lavori;
 - 2) per l'inquinamento (acustico, da polveri, da vibrazioni, ecc.) derivante dall'insieme delle operazioni di cantiere;
 - 3) per la svalutazione che subiranno, non essendo oggetto di esproprio, gli immobili ubicati, in questo tratto del tracciato;
 - 4) per la perenne modifica, non solo sotto il profilo paesaggistico, che si determinerà rispetto al contesto esistente,
- avanzano, quale osservazione, la richiesta che nel tratto dell'infrastruttura ferroviaria, situata in via Bionde, a Verona, almeno in corrispondenza dei numeri civici da 48 a 132, il quadruplicamento
- A) sia realizzato in galleria e
 - B) avvenga, a est, più precisamente dalla parte in cui insiste un lato della proprietà di Villa Pullè .

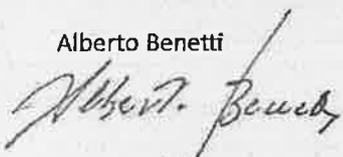
I firmatari della presente rilevano, altresì, come il progetto di quadruplicamento della ferrovia crei, non prevedendo l'attuale sottopasso pedonale, situato in prossimità del numero civico 102 di via Bionde e utilizzato da tutti coloro che si muovono a piedi o in bicicletta, una sorta di cesura urbana tra l'abitato di via Bionde e stradella Bionde e il centro del Chievo. Ciò contraddice uno degli obiettivi strategici del progetto stesso, riportato a pag. 23 sempre della relazione di Progetto al paragrafo intitolato "Un'opportunità di ricucitura del territorio".

Con riferimento all'allargamento di via Bionde, non illustrato in occasione dell'assemblea sopra citata (così come avvenuto con la criticità del sottopasso poc'anzi evidenziata) e risultante a pag 106, solo deducendola dalla figura 82, senza altra ulteriore descrizione in merito, manifestano la propria assoluta contrarietà all'allargamento stesso, per lo stravolgimento che si verrebbe a creare, per i costi complessivi di realizzazione e anche perché può essere concertato con l'amministratore comunale competente in materia, se necessario, un idoneo provvedimento viabilistico che preveda eventualmente il senso unico.

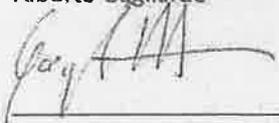
Infine, non solo per l'esistente assetto viario, ma anche per l'oggettiva gravosità, data dall'insieme di interventi, a carico dei residenti della zona denominata "delle Bionde", chiediamo una rivalutazione dell'individuata area da espropriare per sede stabile FS e sue dipendenze (vedi foglio 182 punto 35). A tal proposito, già diverso risulterebbe a titolo esemplificativo lo spazio ricavato in prossimità del parcheggio di via Bionde all'altezza del civico 132 oppure in un'area individuata, non immediatamente a ridosso delle case, lungo il tratto ferroviario che si sviluppa in via Fava, tra i civici 21 e 29.

In attesa di un riscontro positivo, porgono distinti saluti.

Alberto Benetti



Alberto Gagliardo



[Redacted area]

04/07/25, 07:47

Zimbra

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

Quadruplicamento linea ferroviaria a San massimo.

Da :-

gio, 03 lug 2025, 21:04

Oggetto : Quadruplicamento linea ferroviaria a San massimo.

A : circoscrizione3@comune.verona.it

--buonasera,

Chiedo che non venga costruita una entrata per la stazione dal lato via la fratellanza in quanto inutile e pericolosamente incustodita.

Riguardo il parco dell'amicizia penso che potrebbe essere dato in uso solo l'area del campo di calcio, già adesso senza alberi.

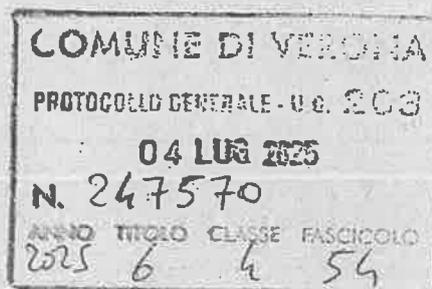
Segnalo che esiste inoltre nelle vicinanze un appezzamento di terreno posto sotto sequestro ed inutilizzato da anni.

Ulteriore spazio utile si trova nei dintorni del supermercato rossetto e potrebbe essere raggiungibile con la costruzione di un passaggio provvisorio che discenda dalla vecchia linea ferroviaria verso corso milano.

Grazie per l'attenzione

Claudio ortombina

Inviato da Libero Mail



04/07/25, 07:46

Zimbra

Zimbra

mirco.ferrari@comune.verona.it

Parco Amicizia via La Fratellanza - San Massimo

Da : alessandra.redolfi

gio, 03 lug 2025, 18:39

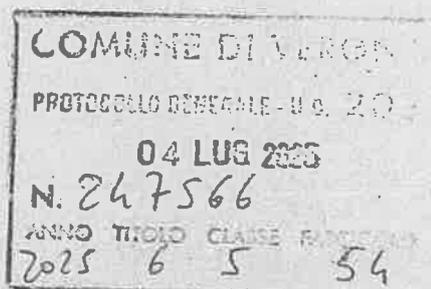
Oggetto : Parco Amicizia via La Fratellanza - San Massimo

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,

La sottoscritta Redolfi Alessandra quale residente a San Massimo chiedo che il parco Amicizia di via La Fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie. Chiedo inoltre tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco. Distinti saluti.

Inviato dal mio Galaxy



Alla C.A. del Presidente Riccardo Olivieri: Osservazioni Dibattito Pubblico RFI linea Fortezza-Verona

Da : Elena Ianeselli <[redacted]>

gio, 03 lug 2025, 14:36

Oggetto : Alla C.A. del Presidente Riccardo Olivieri: Osservazioni Dibattito Pubblico RFI linea Fortezza-Verona

📎 3 allegati

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Alla C.A. del Presidente Riccardo Olivieri

Come anticipato nel corso dell'incontro del 30 giugno u.s., siamo a portare alla Vostra cortese attenzione, con preghiera di inoltrare poi alla Direzione RFI, un'osservazione relativa al progetto di quadruplicamento della linea Fortezza-Verona nell'area di Via Monte Crocetta.

Analizzando la tavola 5 di 8 del piano particellare di esproprio, poniamo l'attenzione sull'abitato di Via Monte Crocetta, in particolare l'accesso ai civici oltre il 17 ed il civico 17/E.

Come si vede nella figura A, nel piano attuale è prevista una strada provvisoria (indicata 339) che taglia varie proprietà attualmente a campo e la particella 247. Questa particella, che nell'elaborato RFI risulta una baracca, è ad oggi una abitazione agibile e abitata, edificata con permesso di costruire n. 123598 P.G. del 24.04.2020 - fascicolo n. 06.03/002026/2019 (figura B), sulla cui superficie andrebbe quindi ad intervenire la via temporanea di accesso alle altre abitazioni.

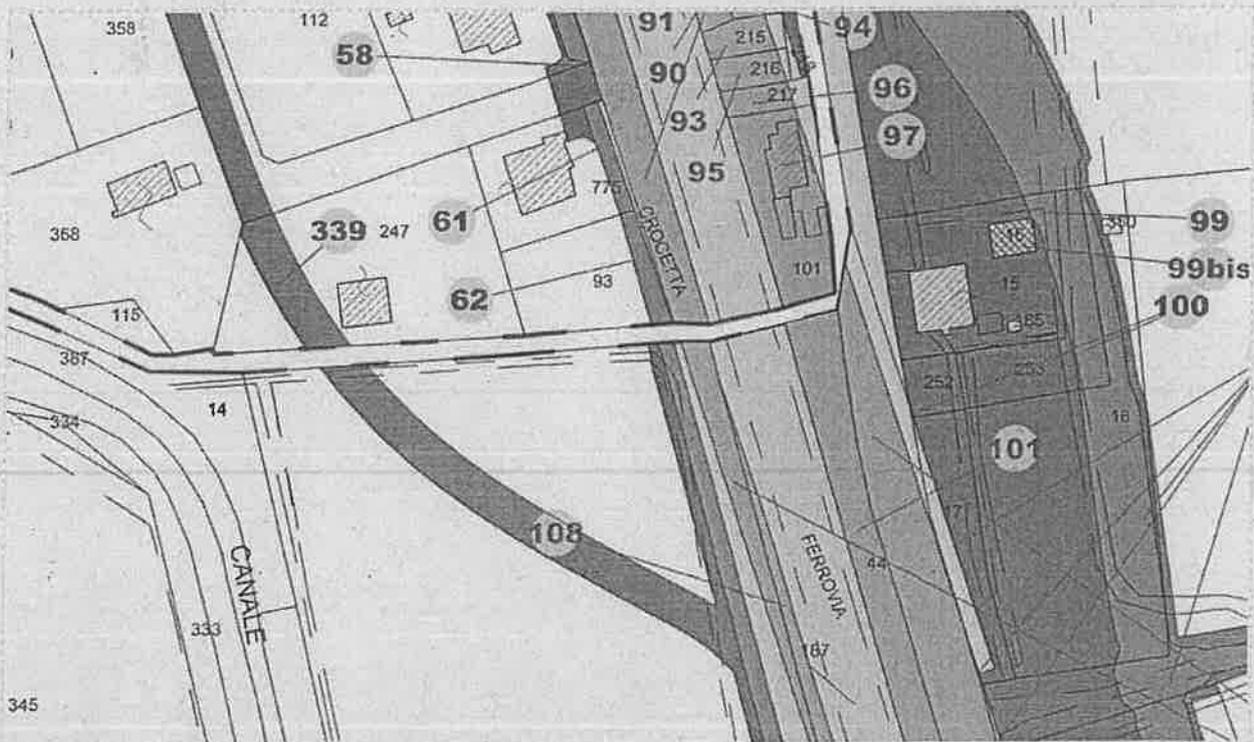


Figura A

Rispetto alla mappa catastale su cui è stato elaborato il progetto attuale RFI, inoltre, il canale è ad oggi oggetto di intervento per realizzare una via ciclabile, intervento che ha già portato

COMUNE DI VERONA

PROTOCOLLO GENERALE - MA 2025

03 LUG 2025

N. 247131

ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO

2025 6 5 54

all'interramento del canale stesso indicato in figura A per tutta la parte che circonda l'abitato di Via Monte Crocetta.

Siamo quindi a chiederVi di voler cortesemente segnalare a RFI questi avvenuti cambiamenti sul territorio per valutare la possibilità di individuare una soluzione alternativa alla viabilità temporanea prevista, di minor impatto sulle abitazioni e terreni coinvolti e che, tenendo conto appunto di tali cambiamenti, li sfrutti a vantaggio di una fattibilità di progetto più snella ed economicamente efficiente.



Figura B

In particolare, portiamo alla Vostra attenzione con una foto attuale, l'opportunità che il canale evidenziato nella figura A, già interrato e carrabile, potrebbe costituire una facilissima via di comodo alternativa per la viabilità temporanea verso l'area, di immediata attivazione e minimo impatto economico e negoziativo con gli interessati (questo sia utilizzando l'accesso da via Gardesana che mantenendo in parte la soluzione prospettata da RFI, evitando il taglio nel mappale 247), preservando l'abitazione esistente ed eventualmente anche i terreni.

Nelle foto delle tavole allegate 1-2 si evidenzia in verde la Via Monte Crocetta, in blu il canale interrato ed in rosso l'ipotesi di viabilità temporanea prevista ad oggi da RFI.

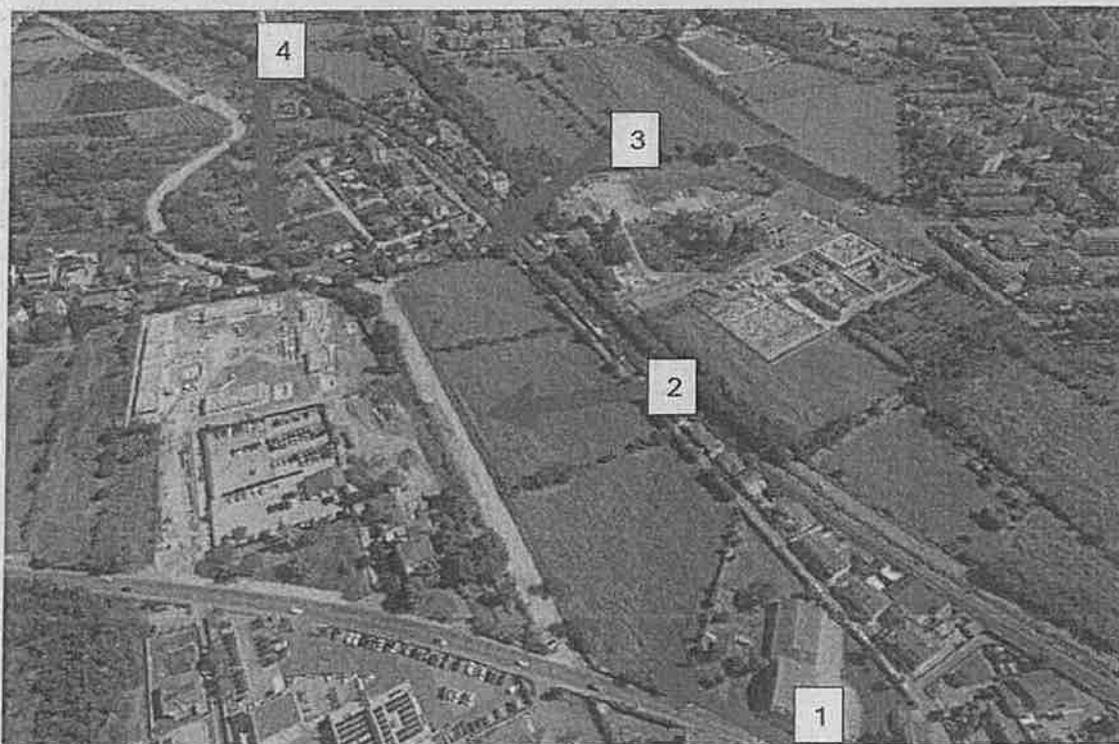
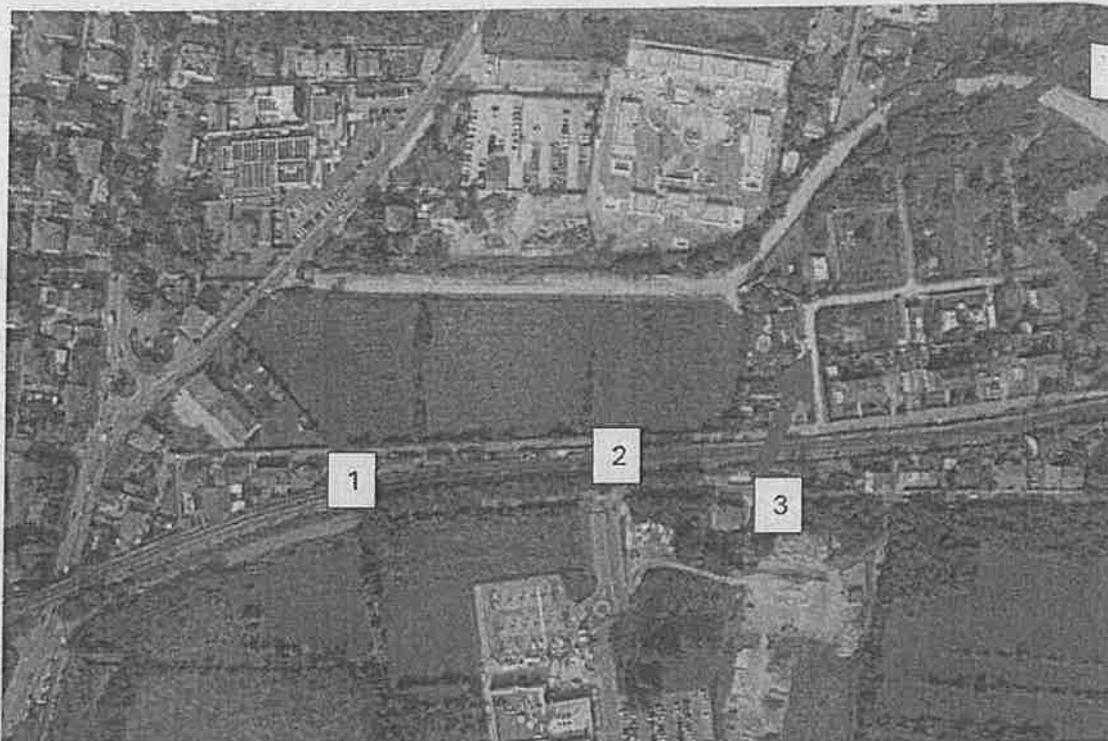
Certi della Vostra cortese attenzione e considerazione, ci rendiamo disponibili per ulteriori approfondimenti, anche sul posto, che vorrete fare.

Cordiali saluti,

ALLEGATO 1



ALLEGATO 2



1. ACCESSO VIA GARDESANE
2. CANALE INTERRATO
3. ABITAZIONE MAPPALE 247
4. POSSIBILE RICONGIUNZIONE CON VIA MONTE CROCETTA

Zimbra

cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

Fwd: Ingresso Verona Nord

Da : Roberto Righetti <[redacted]>

gio, 03 lug 2025, 14:22

Oggetto : Fwd: Ingresso Verona Nord

A : circoscrizione3@comune.verona.it

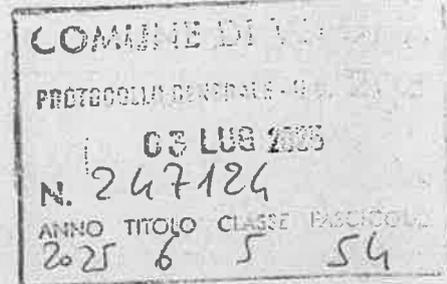
----- Forwarded message -----

Da: Roberto Righetti <[redacted]>

Date: Gio 3 Lug 2025, 14:05

Subject: Ingresso Verona Nord

To: <circoscrizione3@comune.verona.it>



Buongiorno,
sono Righetti Roberto, abitante a San Massimo,
in riferimento alle proposte modificative del progetto relativo all'ingresso a Verona Nord, mi associo ai miei concittadini, chiedendo che tutta l'area del parco " La fratellanza" non venga adoperato come stoccaggio e/o area operativa, segnalo che la zona della "spianà" potrebbe sostituire il parco. Chiedo inoltre che venga eliminata l'apertura della nuova stazione di San Massimo prevista sempre nel parco " La Fratellanza".
Ringrazio e saluto.

Righetti Roberto

03/07/25, 12:44

Zimbra

Zimbra

elisabetta.martini@comune.verona.it

Linea ferroviaria

Da :

gio, 03 lug 2025, 12:26

Oggetto : Linea ferroviaria

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Come residente di san massimo chiedo che il parco amicizia di via la fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie e tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco .

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203			
03 LUG 2025			
N. 247004			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

03/07/25, 12:41

Zimbra

Zimbra

elisabetta.martini@comune.verona.it

Italferr

Da : Miranda Canfora

gio, 03 lug 2025, 12:19

Oggetto : Italferr

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Egregia Circoscrizione 3,

come residente di san Massimo chiedo che il parco Amicizia di via la Fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI Italferr come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie con tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco .

San Massimo potrebbe diventare un bel quartiere residenziale, avendo molto verde a disposizione, ideale per famiglie e per chi cerca un luogo non lontano dal centro , e allo stesso tempo privo del tipico caos cittadino.

Certa di condividere l'interesse per il buon governo cittadino,

invio i miei cordiali saluti

Canfora Miranda

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203			
03 LUG 2025			
N. 246 892			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

Zimbra

elisabetta.martini@comune.verona.it

Dissenso occupazione Parco e stazione San Massimo

Da : davide drius

gio, 03 lug 2025, 12:16

Oggetto : Dissenso occupazione Parco e stazione San Massimo

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,

Sono un cittadino di Verona residente a San Massimo,

Con la presente voglio esprimere il mio totale dissenso rispetto al progetto RFI Italferr che intende adibire il parco Amicizia di via Fratellanza come area di stoccaggio e/o area operativa per un lunghissimo tempo.

Il parco rappresenta un riferimento sociale per famiglie e bambini, è un oasi di respiro per la cittadinanza. Come ampiamente illustrato in alcune relazioni del dibattito pubblico è inconcepibile che in un'area altamente abitata come la nostra, si possa anche lontanamente immaginare di destinare un parco ad area di stoccaggio. Immagino esistano apposite leggi in termini di tutela della salute sia ambientale che della persona che, se applicate, non permettano una localizzazione di questo tipo di attività in quest'area. Un' opera simile sarebbe l'origine di un disagio enorme alla popolazione sia in termini di salute, di qualità della vita e non ultimo di svalutazione degli immobili danneggiando i proprietari (io sono proprietario di un immobile).

Esprimo anche completo dissenso rispetto alla realizzazione di una stazione intermedia, del tutto inutile (abbiamo Porta Nuova a 7 minuti) e che sarebbe unicamente l'origine di un peggioramento della qualità di vita del quartiere a causa del prevedibile aumento di microcriminalità e altro, per cui non mi dilungo.

Nella speranza che questo scritto possa aggiungersi a tutte le altre voci di dissenso e che possa essere ascoltata da chi può porre un veto a questo inaccettabile progetto, porgo distinti saluti

Davide Drius

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - N. G. 200			
03 LUG 2025			
N. 246985			
ANNO	TITOLO	CLASSE	PROTEZIONE
2025	6	5	54

Parco della amicizia

Da : Silvia Falavigna

gio, 03 lug 2025, 09:28

Oggetto : Parco della amicizia

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Come residente di san massimo e zone limitrofe chiedo che il parco dell'amicizia in via la fratellanza e tutta l'area non venga utilizzata da Rfi e italferr come stoccaggio e area operativa per tutelare le famiglie e il quartiere e tassativa eliminazione della apertura della stazione prevista sul parco Falavigna Silvia

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.D. 12			
03 LUG 2025			
N. 246983			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

Zimbra

cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

Parco La Fratellanza

Da :

gio, 03 lug 2025, 09:14

Oggetto : Parco La Fratellanza

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,

Chiedo come residente di San Massimo che il parco giochi per bambini non sia distrutto e utilizzato come deposito di cantiere per anni ho una bambina di un anno che avrebbe piacere di continuare a usufruirne! Un deposito logistico con cantiere non deve essere necessariamente in un centro abitato con così tanti residenti e senza vie di accesso adeguate a mezzi pesanti.

Ringrazio per l'attenzione

Saluti

Alberto Righetti

Inviato dalla nuovissima app AOL per iOS

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 20			
03 LUG 2025			
N. 246976			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

PARCO AMICIZIA VIA DELLA FRATELLANZA

Da : Annalisa - [REDACTED]

gio, 03 lug 2025, 08:43

Oggetto : PARCO AMICIZIA VIA DELLA FRATELLANZA

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Spettabile Circoscrizione

con la presente io e la mia famiglia chiediamo che il Parco Amicizia di Via della Fratellanza e l'area limitrofe non vengano utilizzati da RFI Italferr, come stoccaggio o area operativa. Le famiglie e il quartiere necessitano di questo spazio verde.

Certi che troverete una soluzione porgiamo distinti saluti

Annalisa Gardini

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - V.O. 2008			
03 LUG 2025			
N. 246973			
ANNO	TITOLO	CLASSE	PROTOCOLLO
2025	6	5	54

Zimbra

cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

Richiesta importante

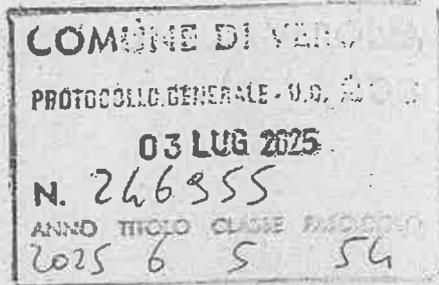
Da : Paola zuanni

gio, 03 lug 2025, 08:41

Oggetto : Richiesta importante

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno, io residente a San massimo verona chiedo che il parco amicizia di via fratellanza è tutta l'area non venga utilizzata da RFI. Italfir , poiché è l'unico parco che abbiamo in questa zona x i bambini e gli anziani , grazie dell'attenzione e spero che venga accolta la nostra richiesta.
Grazie



Zimbra

cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

Parco fratellanza

Da : Marisa Micale

mer, 02 lug 2025, 18:43

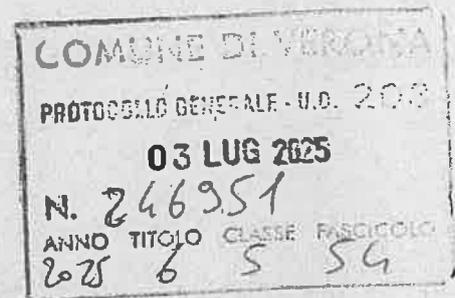
Oggetto : Parco fratellanza

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buon giorno, invece di sopprimere il parco, non si potrebbe utilizzare altre aree? i terreni vicino il Cems, le bionde, la spiana'

Saluti

M. Micale



Parco Via Fratellanza San Massimo

Da : Ale [REDACTED]

gio, 03 lug 2025, 12:05

Oggetto : Parco Via Fratellanza San Massimo

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,

Scrivo questa mail per richiedere, in quanto cittadino di Verona, che il parco Amicizia di via La fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa, a tutela del quartiere e delle famiglie e chiedo la tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco.

Questo progetto è altamente invasivo, improponibile, del tutto inaccettabile!

Alessandra Fabris

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 208			
03 LUG 2025			
N. 246388			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

comunicazione importante**Da :** Joanna Drius [REDACTED]

gio, 03 lug 2025, 11:58

Oggetto : comunicazione importante**A :** circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,

Scrivo questa mail per segnalare, in quanto cittadino di Verona residente a San Massimo, [REDACTED], il mio totale dissenso all'iniziativa che intendete realizzare con danneggiamento del parco e del quartiere tutto.

Chiedo che il parco Amicizia di via La fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa, a tutela del quartiere e delle famiglie e chiedo la tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco.

Nella speranza che noi cittadini veniamo ascoltati a fronte di un progetto altamente invasivo e del tutto inaccettabile, porgo cordiali saluti

Joanna Drius

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 2025			
03 LUG 2025			
N. 246383			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

Comunicazione importante

Da : Alessandra Fabris <[redacted]@comune.verona.it> **gio, 03 lug 2025, 11:55**

Oggetto : Comunicazione importante

A : circoscrizione3@comune.verona.it

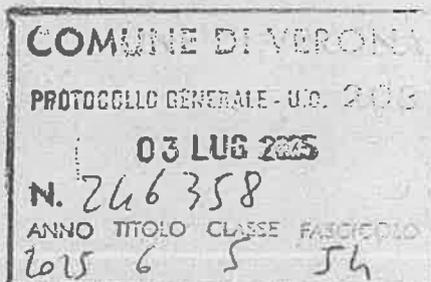
Buongiorno,

Scrivo questa mail per segnalare, in quanto cittadino di Verona residente a San Massimo, [redacted] il mio totale dissenso all'iniziativa che intendete realizzare con danneggiamento del parco e del quartiere tutto.

Chiedo che il parco Amicizia di via La fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa, a tutela del quartiere e delle famiglie e chiedo la tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco.

Nella speranza che noi cittadini veniamo ascoltati a fronte di un progetto altamente invasivo e del tutto inaccettabile, porgo cordiali saluti

Alessandra Fabris



Area stoccaggio San Massimo

Da : Laura Corradi [redacted]

gio, 03 lug 2025, 11:52

Oggetto : Area stoccaggio San Massimo

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno, sono un abitante di San Massimo.
Chiedo che il parco amicizia ed tutta l'area non vengano utilizzate da RFI Italfercone stoccaggio area operativa.
Vi ringrazio
Laura Corradi

COMUNE DI VERONA
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203
03 LUG 2025
N. 246352
ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO
2025 6 5 54

Arra stoccaggio

Da : Stefania Corradi

gio, 03 lug 2025, 11:49

Oggetto : Arra stoccaggio

A : circoscrizione3@comune.verona.it

come residente di san massimo chiedo che il parco amicizia di via la fratellanza e tutta l'area non vengano utilizzate da RFI italferr come stoccaggio e/o area operativa a tutela del quartiere e delle famiglie e tassativa eliminazione dell'apertura della stazione prevista sul parco .- Corradi Stefania

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 203			
03 LUG 2025			
N. 246367			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
2025	6	5	54

Quadruplicamento della ferrovia , Verona - Fortezza, lotto 4 (Domanda/Quesito)

Da : [redacted]

gio, 03 lug 2025, 11:10

Oggetto : Quadruplicamento della ferrovia , Verona - Fortezza, lotto 4 (Domanda/Quesito)

📎 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,

nei giorni scorsi è stato presentato alla popolazione il progetto in oggetto, in particolare è stato esposto l'ingresso a Verona da Nord.

Sono state identificate aree oggetto di espropri per demolizioni, espropri per deviazioni strade e/o corsi, aree da occupare temporaneamente per lo svolgimento dei lavori, etc..

Il quartiere di San Massimo sarà particolarmente interessato dai lavori previsti per questo progetto, alla fine dei lavori cambierà parzialmente anche la viabilità.

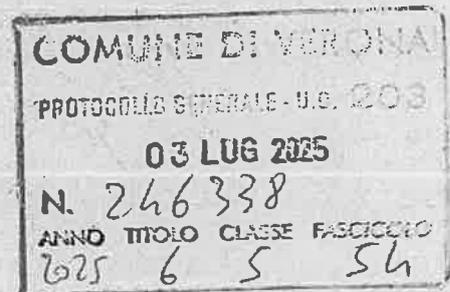
Domanda: nel caso di danni o demolizioni dovute all'occupazione temporanea di determinate aree è previsto il rimborso/risarcimento dei danni o la ricostruzione della struttura demolita in questa fase?

Grazie per l'attenzione.

Daniela Magagna

[redacted]

[redacted]



**Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona - Fortezza_Dibattito pubblico.
Osservazione ditte CEMS E CLAMAR**

Da : Giovanni Uderzo [redacted]

gio, 03 lug 2025, 11:07

Oggetto : Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona - Fortezza_Dibattito pubblico. Osservazione ditte CEMS E CLAMAR

3 allegati

A : info@dpingrossoveronanord.it, circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : [redacted]

[redacted] € [redacted] [redacted]

Le immagini esterne non sono visualizzate. Visualizza immagini sotto

Spett.li

RFI

COMUNE DI VERONA - CIRCOSCRIZIONE TERZA

Nel ringraziare per la disponibilità e l'apertura a miglioramenti ed adeguamenti progettuali espresse dai funzionari e dalle autorità presenti nella seduta aggiuntiva del dibattito pubblico, svoltasi il 30 giugno 2025, si inviano nei documenti allegati le osservazioni delle ditte CEMS e CLAMAR con riguardo all'attuale fase di DIBATTITO PUBBLICO, con particolare riferimento al nuovo tratto di VIA FAVA e alle necessarie cautele in fase di cantiere rispetto all'erogazione dei servizi sanitari di importante interesse pubblico da parte del CEMS, CENTRO SANITARIO di recente AMPLIATO e raggiungibile solo da via Fava.

Cordiali saluti

dott. GIOVANNI UDERZO

Esperto in urbanistica, edilizia, commercio, turismo
Of Counsel Studio Legale BM&A

 BM&A Studio Legale Associato

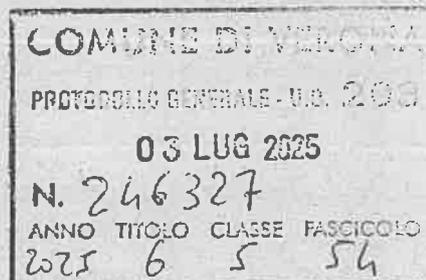
Via Carmelitani Scàlzi, 20 - 37122 Verona
Tel. +39 045 4578838

Viale Monte Grappa, 45 - 31100 Treviso
Tel. +39 0422 2344
Fax +39 0422 433668

www.studiobma.com

Nota di riservatezza: Il presente messaggio, corredato dei relativi allegati, contiene informazioni da considerarsi strettamente riservate, ed è destinato esclusivamente al destinatario(i) sopra indicato. Chiunque ricevesse questo messaggio per errore o comunque lo leggesse senza esserne legittimato è avvertito che trattenerlo, copiarlo, divulgarlo, distribuirlo a persone diverse dal destinatario è severamente proibito, ed è pregato di rinviarlo immediatamente al mittente distruggendone l'originale. Grazie.

Confidentiality Notice: This message, together with its annexes, contains information to be deemed strictly confidential and is destined only to the addressee(s) identified above. If anyone received this message by mistake or reads it without entitlement is forewarned that keeping, copying, disseminating or distributing this message to persons other than the addressee(s) is strictly forbidden and is asked to transmit it immediately to the sender and to erase the original message received. Thank you.



 **osservazioni CEMS in dibattito pubblico inviate 03072025.pdf**
804 KB

 **TAV 1_19-06-2025 (1).pdf**
10 MB

 **TAV 2_19-06-2025 (1).pdf**
1 MB

Dott. GIOVANNI UDERZO

Esperto in urbanistica, edilizia, commercio, turismo
Of Counsel Studio Legale BM&A

Spettabile

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

COMUNE DI VERONA/Circoscrizione terza
circoscrizione3@comune.verona.it

Verona, 1 luglio 2025

Oggetto: Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona. - Fortezza_Dibattito pubblico. Osservazione ditte CEMS E CLAMAR riguardo l'errata rappresentazione dello stato di fatto dei luoghi in Via Fava a Verona e delle necessarie cautele nella fase di cantiere.

Il sottoscritto, in qualità di professionista incaricato sia dalla ditta **CLAMAR SRL**, proprietaria del compendio "ex Couvert" in via Fava a Verona, sia da parte della ditta **CEMS SRL**, proprietaria del centro sanitario di interesse pubblico in attività nell'area adiacente sempre in Via Fava, con la presente rileva alcune incogruenze tra le tavole dello stato di fatto, compresa la corografia, e la situazione reale dei luoghi oggi esistente, a seguito dei lavori intervenuti nelle proprietà delle società sopraddette, e segnala l'opportunità e/o la necessità di adeguamenti progettuali e cautele in fase di cantiere.

A. In particolare si segnalano le seguenti opere NON RILEVATE nello stato di fatto dei luoghi e di cui il progetto dovrà tenere conto:

1. Il centro sanitario CEMS di via Fava sta ultimando l'ampliamento (agibilità prevista entro l'anno 2025), compreso un nuovo parcheggio ad uso pubblico già realizzato e collaudato, che non compare come stato di fatto nella documentazione del dibattito pubblico, tanto che la nuova viabilità di via Fava

giovanni.uderzo@studiolegale.com - Verona, Via Scalzi 20 - 37122 Verona - Tel. +39 0454572838

**BM
&A**
studio legale
associato

 **TOPLEGAL**
Awards

Dott. GIOVANNI UDERZO

Esperto in urbanistica, edilizia, commercio, turismo
Of Counsel Studio Legale BMA

prevista pregiudica la fruibilità di alcuni posti auto realizzati. Si richiede un leggero spostamento ad ovest di tale nuova viabilità di progetto, in modo da preservare l'intero parcheggio appena realizzato.

2. Sempre con riferimento all'ampliamento del CEMS, è già stata realizzata e collaudata anche una nuova viabilità, con rampa da via Fava fino ad una rotatoria nei pressi dell'entrata al nuovo parcheggio. A questa rotatoria sarebbe opportuno che si collegasse la nuova viabilità di via Fava prevista nel progetto in oggetto.
3. Poco più a Nord, nella proprietà ex Couvert, oggi Clamar, è stata realizzata una nuova cabina elettrica in gestione AGSM-AIM che utilizza un accesso e la strada esistente, non presente nello stato di fatto e di cui la nuova viabilità di Via Fava in progetto dovrà tener conto.
4. In relazione sempre all'ampliamento del CEMS si segnala la presenza anche dei nuovi sottoservizi realizzati, ivi compresi quelli di collegamento alla cabina AGSM di cui al punto 3.

B. Per quanto riguarda il progetto e la cantierizzazione si segnala:

1. Considerata la previsione della nuova STAZIONE prevista proprio all'inizio di via Fava, ci sembra opportuno segnalare la necessità di prevedere un idoneo spazio a parcheggio per le auto, molto più ampio di quello progettato in modo che costituisca un parcheggio scambiatore utilizzabile da utenti automuniti, e un nuovo collegamento stradale (almeno pedonale e ciclabile) ulteriore a quello di corso Milano con il limtrofo quartiere densamente popolato, tramite la Via Zancle o Pitagora.
2. Riguardo al futuro CANTIERE, già da ora CEMS segnala di essere una struttura sanitaria con circa 60 dipendenti, che eroga servizi sanitari di alta specializzazione alla cittadinanza con più di 150 medici. Tali servizi di importante interesse pubblico non dovranno essere interrotti e dovranno assolutamente essere salvaguardati nel loro svolgersi a pieno regime durante la fase di cantiere ed in particolare:

giovanni.uderzo@studiodbma.com - Verona, Via Scalzi 20 - 37122 Verona - Tel. +39 0454578838

**BM
&A**
studio legale
associato

**TOPLEGAL
Awards**

Dott. GIOVANNI UDERZO

Esperto in urbanistica, edilizia, commercio, turismo
Of Counsel Studio Legale BM&A

- La nuova viabilità di via Fava andrà realizzata il prima possibile e dovrà consentire l'accessibilità alla struttura in ogni momento del cantiere, senza interruzioni di sorta;
- Le lavorazioni di cantiere che potrebbero produrre immissioni moleste nel centro sanitario del CEMS, quali ad esempio perforazioni e palificazioni, dovranno essere svolte in modo da consentire il regolare espletamento dei servizi sanitari, che vengono erogati a circa 110 metri di distanza (come da planimetria qui di seguito che riporta il progetto RFI sullo stato di fatto reale e relativa distanza dai nuovi locali in ampliamento del CEMS) con sofisticate e moderne attrezzature sanitarie di diagnostica quali:
 - Ortopantomografo
 - TAC Dentale
 - Densitometro
 - RM Free Max (soggetto a vibrazioni e a deviazioni del campo magnetico dovuti agli utilizzi di talpe)
 - RM Sola – Fit (soggetto a vibrazioni e a deviazioni del campo magnetico dovuti agli utilizzi di talpe)
 - TAC Pro-Pulsee
 - RX Luminos 2-1 (soggetto a vibrazioni)
 - Mammografo Hologic (soggetto a vibrazioni)

giovanni.uderzo@studiobma.com - Verona, Via Scalzi 20 - 37122 Verona - Tel. +39 0454578838

Faint, illegible text at the top of the page, possibly a header or title.

Second section of faint, illegible text.

Third section of faint, illegible text.

Fourth section of faint, illegible text.

Fifth section of faint, illegible text.

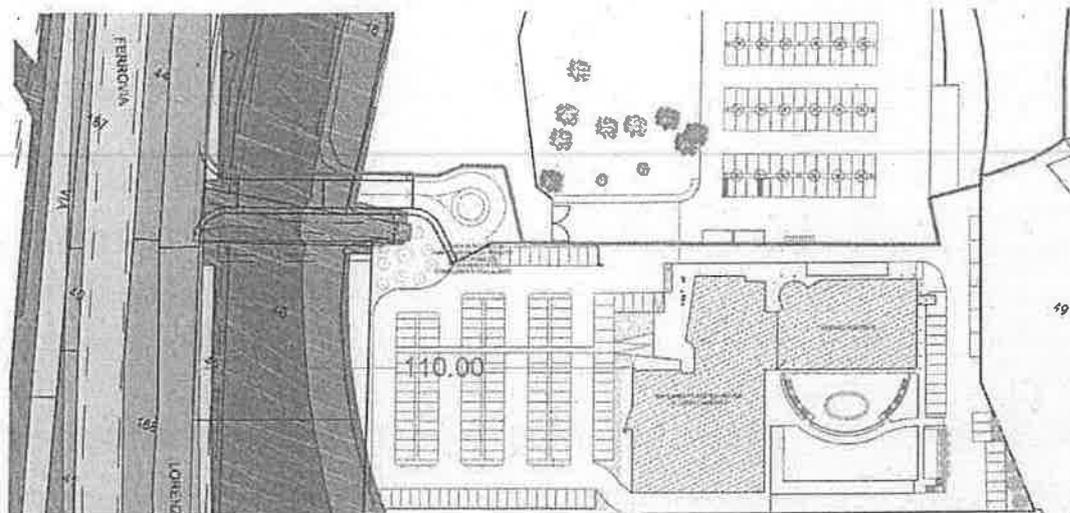
Sixth section of faint, illegible text.

Seventh section of faint, illegible text.

Eighth section of faint, illegible text.

Dott. GIOVANNI UDERZO

Esperto in urbanistica, edilizia, commercio, turismo
Of Counsel Studio Legale BM&A



Si richiede al Comune di Verona di riportare quanto rilevato nel presente documento nelle proprie osservazioni e a RFI di tenerne conto, nella attuale fase del Dibattito Pubblico di attuazione dell'opera Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza e nelle successive fasi di adeguamento progettuale.

Cordiali saluti

Dott. Giovanni Uderzo

Si allegano:

1. Planimetria radatta dallo studio arch. Valerio Pedroni dello **stato di fatto reale**, con evidenziazioni degli elementi non riportati sugli elaborati RFI
2. Planimetria radatta dallo studio arch. Valerio Pedroni dello **stato di fatto reale**, con CON SOVRAPPOSTA LA NUOVA VIA FAVA AD OPERA DI RFI

giovanni.uderzo@studiobma.com - Verona, Via Scalzi 20 - 37122 Verona - Tel. +39 0454578838

**BM
&A**
studio legale
associato

**TOPLEGAL
Awards**

Provincia di Verona  Regione Veneto

TITOLO
PROPRIETA' CEMS - CLAMAR srl
SITUAZIONE DELLO STATO DI FATTO

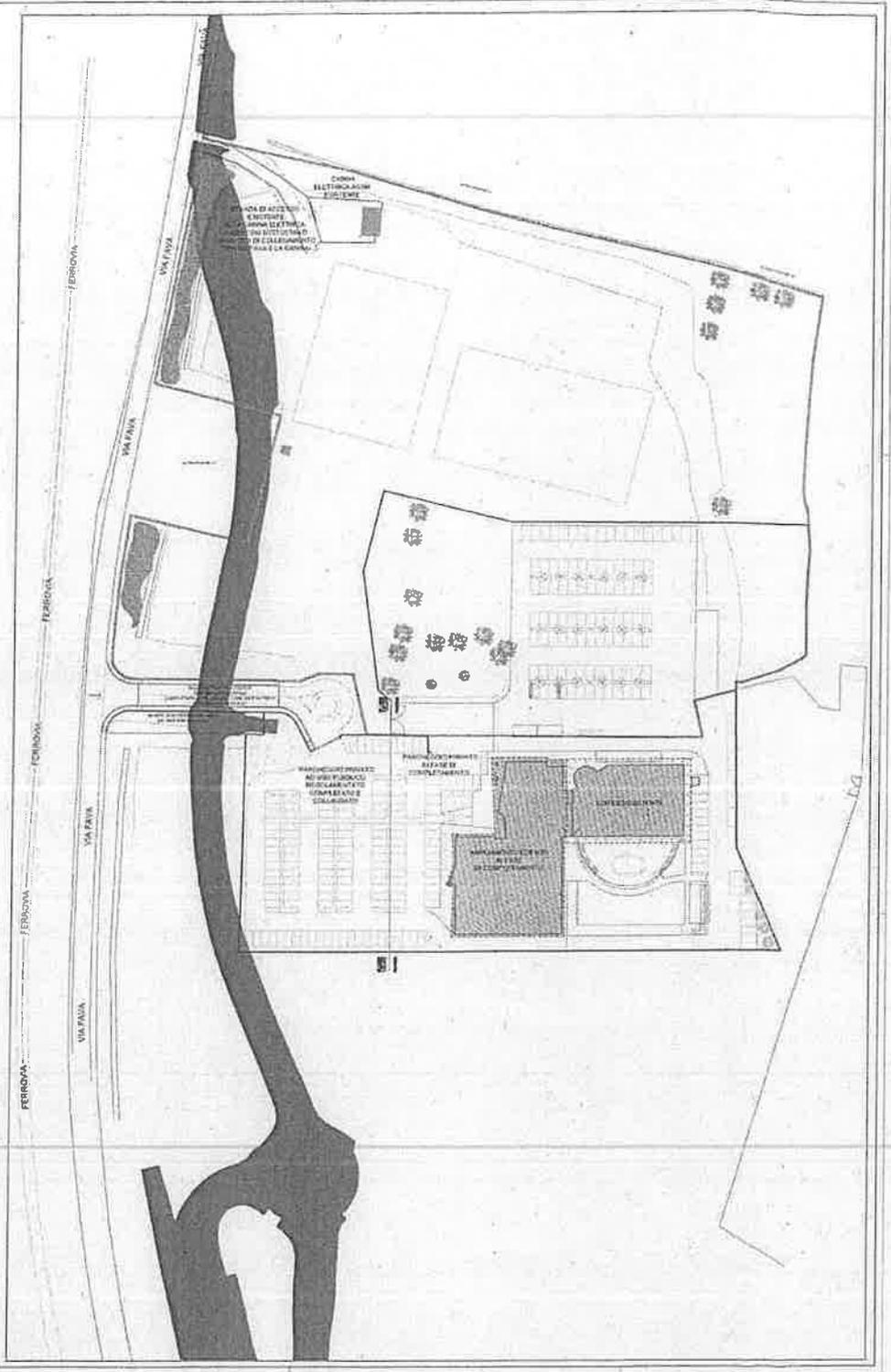
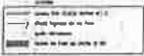
NUMERO
PLANIMETRIA STATO DI FATTO scale 1:500
CON SOVRAPPONIBILTA' LA NUOVA VIA FAVA AD OPERA DI RFI 2

COLLEGIO DI LAVORO

Architetto Stefano Basso - Riccardo Basso	Progettista Luca Vignati - Michele	Progettista Luca Vignati - Michele
----------------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------

ACQUORINCHIAMENTO
 07/06/2011

STUDIO ARCHITETTO VALERIO PEDRONI
 VIA S. PIERRE 11 - 37139 VERONA (VR) - TEL. 045 4711111 - FAX 045 4711112
 E-MAIL: valerio.pedroni@studiovalerio.com



via del fortino

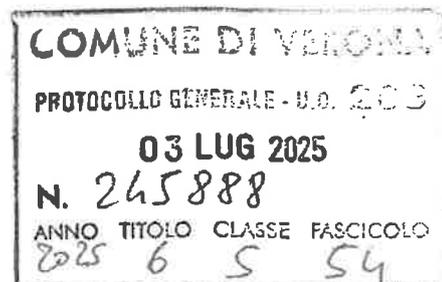
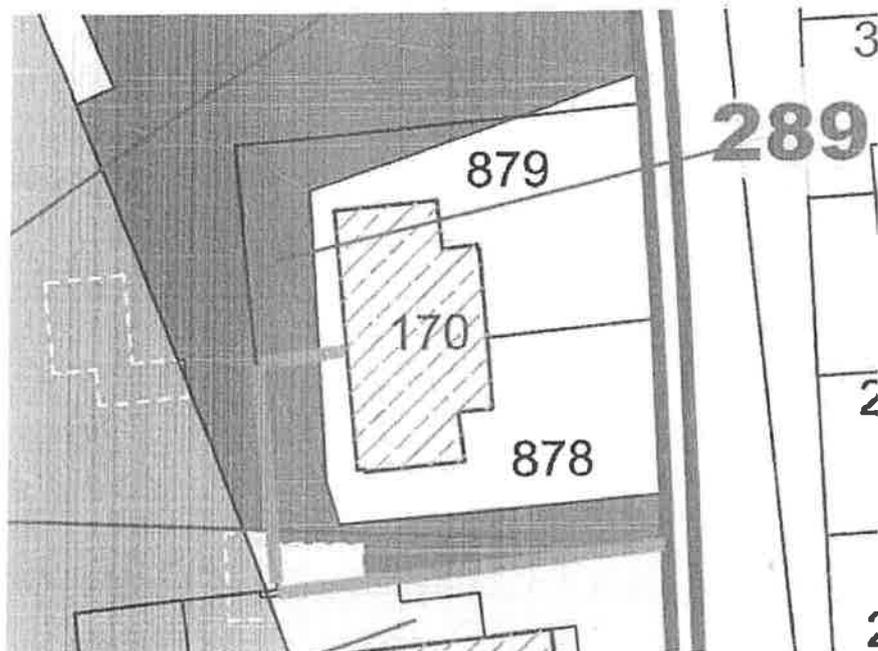
Da : Arch. Filippo Franchini <

mer, 02 lug 2025, 18:13

Oggetto : via del fortino

📎 5 allegati

A : circoscrizione3@comune.verona.it

**Buonasera**

A seguito degli incontri avvenuti, per illustrare i lavori lungo la ferrovia del brennero, si chiede, se è possibile, nei pressi del lotto identificato dal mappale n. 878 di rispettare i confini di proprietà (identificati con linea azzurra) con l'occupazione temporanea dell'area di cantiere identificata con il colore rosso. Il tutto per limitare i disagi durante i lavori.

Cordiali saluti

arch. Filippo Franchini



STUDIODIARCHITETTURA
FRANCHINI&ASSOCIATI

Via Milone, 3 - 37139 Verona

tel. 045/8904215

fax 045/8917812

email: f.franchini@archiworld.itemail PEC: filippo.franchini@archiworldpec.it

**via Barucchi Verona - DIBATTITO PUBBLICO Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento....**

Da :

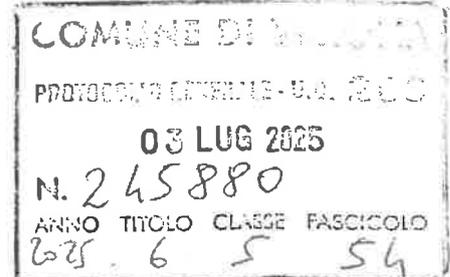
mer, 02 lug 2025, 16:06

Oggetto : via Barucchi Verona - DIBATTITO PUBBLICO Ingresso a Verona da Nord Quadruplicamento....

1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Cc : info@dpingressoveronanord.it, infopoint verona
<infopoint.verona@rfi.it>



Buon giorno.

Mi chiamo Dindo Mauro e sono comproprietario di un immobile sito in via G. Barucchi, 25, Chievo - Verona e scrivo anche a nome degli altri comproprietari(sorella e padre)

Con riferimento all'oggetto e facendo seguito agli incontri pubblici del 18-19-20 giugno 2025 su piattaforma zoom e all'incontro pubblico in presenza presso SALA Lucchi, Piazzale Olimpia, 3, 37138 Verona VR, considerato che dagli incontri avuti è stato indicato da parte delle maestranze RFI che la viabilità di via Barucchi non verrà intaccata dalla attività di occupazione di spazi per la realizzazione dell'opera in oggetto, siamo a richiedere che per le pertinenze previste ai punti 8-9-10-11-12-13-14 indicate in tabella espropri **ESPROPRI 3** **IB0W40R43BDAQ0300003C**(allegata) estratta dal sito <https://www.dpingressoveronanord.it/>, possa essere valutata la **NON necessità di esproprio** delle parti indicate.

Da una analisi succinta del nuovo tracciato, essendo le pertinenze ai punti 5,6 e 7 destinate ad accogliere totalmente l'intera nuova opera, potrebbe apparire non ostante un lieve spostamento ad ovest del nuovo quadruplicamento, per consentire di NON effettuare esproprio alle parti indicate ai punti 8-9-10-11-12-13-14, che non porterebbe alcun danno alle proprietà dei punti 5,6 e 7 già totalmente interessate appunto alla realizzazione dell'opera.

Inoltre, e forse più importante, lo spostamento ad Ovest dell'opera consentirebbe, anche se poco apprezzabili, comunque minori livelli di vibrazioni/rumorosità dei passaggi ferroviari una volta a regime il quadruplicamento, soprattutto in considerazione dell'intensificarsi del traffico su rotaia previsto.

Siamo consapevoli che spostamenti anche di qualche metro possano determinare una revisione di parte del progetto(che però risulta a nostro avviso minimale e di alcun danneggiamento a terze parti), ma confidiamo in una vostra analisi di dettaglio per una eventuale revisione del percorso.

Per inciso, la parte specifica di nostro interesse è indicata dal n. 10 in tabella 3

Si rimane a disposizione per ogni evenienza e disponibili a qualsiasi confronto ed aggiornamento della situazione.

Cordiali saluti.

Dindo Mauro

ref:

circoscrizione3@comune.verona.it

infopoint.verona@rfi.it

info@dpingressoveronanord.it

<https://www.dpingressoveronanord.it/>

 **ESPROPRI 3 IBOW40R43BDAQ0300003C.pdf**

1 MB

Osservazioni progetto fermata San Massimo

Da : Nicolò Cona

mer, 02 lug 2025, 13:17

Oggetto : Osservazioni progetto fermata San Massimo

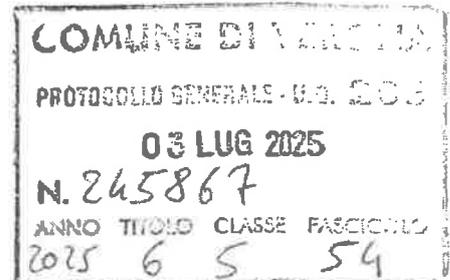
📎 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Bungiorno,
invio in allegato alcune osservazioni in riferimento al progetto ferroviario Verona - Fortezza, in particolare sul collocamento della fermata San Massimo.

Cordiali Saluti

Nicolò Cona



Osservazioni sul progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-

Fortezza (1).pdf

552 KB

[Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page]

[Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page]

Osservazioni sul progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza

Fermata prevista nel quartiere San Massimo

Premessa

Nel contesto del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza, si segnala la forte perplessità da parte di numerosi cittadini riguardo alla prevista realizzazione di una **nuova fermata nel quartiere San Massimo**. Tale posizione è stata espressa in modo chiaro e condiviso durante il dibattito pubblico tenutosi in data **30 giugno 2025**.

1. Utilità della fermata: considerazioni critiche

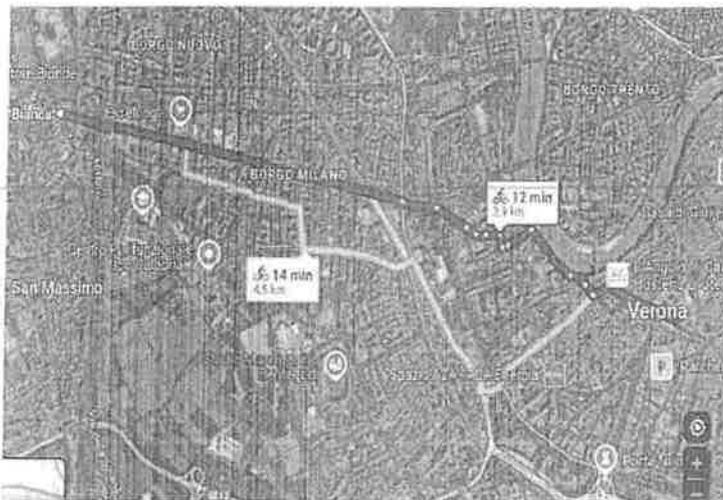
Durante il dibattito del 30/06/2025, è stata chiesta l'utilità concreta della fermata e i benefici attesi per i residenti. La risposta degli enti preposti ha evidenziato come principale obiettivo quello di **connettere San Massimo con il resto della città**, stimando un bacino potenziale di **72.000 utenti** (57.000 residenti e 15.000 addetti) in grado di raggiungere la fermata entro 15 minuti, principalmente **in bicicletta**.

Tuttavia, proprio questo aspetto rappresenta **uno dei principali punti critici** del progetto:

- **Se l'utilizzo del mezzo bici è centrale per l'accesso alla fermata, risulta poco chiara l'effettiva utilità di una stazione ferroviaria intermedia a San Massimo**. Le distanze e i tempi di percorrenza tra il quartiere e il centro città, infatti, sono comparabili a quelli tra la Stazione di Porta Nuova e il centro stesso, con l'aggiunta del tratto in treno necessario per raggiungere Porta Nuova.

Confronto delle tempistiche in bicicletta:

- **Inizio Corso Milano – Arena di Verona: 12 minuti – 3,9 km**
- **Stazione Verona Porta Nuova – Arena di Verona: 6 minuti – 1,5 km**



Ne deriva che, anche considerando lo spostamento in treno da San Massimo, **la soluzione risulta poco vantaggiosa rispetto all'attuale possibilità di raggiungere direttamente il centro città in bicicletta**, senza costi di biglietto e con maggiore flessibilità.

Inoltre, il numero estremamente ridotto di parcheggi previsti per la fermata (solo **19 posti auto**) conferma che **l'accessibilità veicolare non è stata considerata come prioritaria**, limitando ulteriormente l'utenza effettiva della struttura.

2. Impatti sul territorio e criticità urbanistiche

Il progetto originario della fermata, **redatto nel 2021, non tiene conto del radicale cambiamento socio-urbanistico** che ha interessato l'area negli ultimi anni. In particolare:

- **Aumento della densità abitativa:** nelle immediate vicinanze del Parco La Fratellanza, sito individuato per la fermata, sono sorti numerosi complessi residenziali che hanno già congestionato la viabilità locale.

In particolare, sono stati realizzati o sono attualmente in fase di completamento **numerosi importanti complessi residenziali** nelle seguenti vie:

- Via La Fratellanza;
 - Via Marche;
 - Via Don Giacomo Trevisani;
 - Via Romagnoli;
 - Via Brigata Aosta;
 - Via Lugagnano;
 - Via Rodi;
 - Via Aldo Moro;
 - Via Calabria;
 - Via XXIV Giugno;
 - Via Armando Pietro;
 - Via Ludovico de Besi.
-
- **Traffico in tilt con minime variazioni:** l'episodio della chiusura del sottopasso di **via Brigata Sassari (3 giugno 2025)**, che ha causato blocchi stradali estesi fino all'inizio di **via Lugagnano** e per tutta **via Don Giacomo Trevisani** e, dimostra quanto fragile sia l'equilibrio della mobilità del quartiere.

- L'aggiunta di un ulteriore bacino di utenza ferroviaria comporterebbe un rischio concreto di collasso della viabilità ordinaria.

3. Sicurezza e degrado urbano

La collocazione della fermata **all'interno di un parco giochi (Parco La Fratellanza)** solleva **gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza:**

- La presenza di una stazione può comportare fenomeni di degrado, come già **registrato presso la stazione di Porta Nuova**, oggi inserita tra le aree soggette a **"zone rosse"** per problematiche legate a criminalità e spaccio.
- Un'infrastruttura di questo tipo, in una zona residenziale e a vocazione familiare, **potrebbe compromettere la vivibilità del quartiere**, in particolare per le famiglie e i bambini che frequentano il parco.

Conclusione e richiesta formale

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, **si chiede con fermezza una rivalutazione della realizzazione della fermata ferroviaria di San Massimo**, tenendo conto delle attuali esigenze del quartiere, dei cambiamenti urbanistici sopravvenuti dal 2021 e delle effettive utilità per la cittadinanza.

In particolare, **si richiede che le eventuali aree di cantiere e di stoccaggio materiali non vengano in alcun modo collocate all'interno del Parco La Fratellanza**, tutelando così uno degli ultimi spazi verdi pubblici del quartiere.

Verona, 01/07/2025

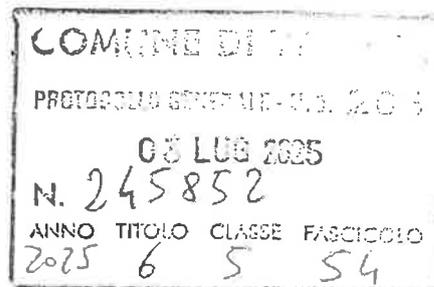
Nicolò Cona

TAV Ingresso Verona Nord Osservazioni**Da :** Dino Boni -

mer, 02 lug 2025, 12:47

Oggetto : TAV Ingresso Verona Nord Osservazioni**A :** circoscrizione3@comune.verona.it**Cc :** tommaso ferrari <tomaso.ferrari@comune.verona.it>, carla agnoli <carla.agnoli@comune.verona.it>, sergio carollo**Spett.le****Circoscrizione3 Comune di Verona****Alla c. a. del Presidente Riccardo Olivieri**

circoscrizione3@comune.verona.it

E p.c.**Egr. sig. Tommaso Ferrari****Assessore Infrastrutture e mobilità Comune di Verona**tomaso.ferrari@comune.verona.it**OGGETTO : TAV INGRESSO VERONA NORD**

A seguito dell'assemblea pubblica di lunedì 30 giugno, formulo a titolo personale le mie osservazioni alla presentazione del progetto e alle modalità esecutive dello stesso.

Premesso che non sono contro la TAV, perché credo nei benefici ambientali e sociali che porta, ma esprimo le mie riserve su questo progetto così come presentato e come risulta nel documento RFI "Lotto 4 Ingresso a Verona da nord Relazione di progetto".

1. Nella stesura del progetto non si è considerata con attenzione la realtà sociale del quartiere, i flussi veicolari e le criticità già attualmente presenti nelle comunicazioni tra l'area di VR Ovest e la città. Tali criticità esploderanno per tutta la durata della realizzazione del progetto RFI.
2. Pur riconoscendo che qualche disagio bisogna metterlo nel conto, se si fosse adottata l'opzione Corridoio A (linea più a ovest) i disagi potevano essere più contenuti rispetto al Corridoio B prescelto. Nella Relazione si liquida con poche parole il Corridoio A perché più lungo, con interferenze con infrastrutture e corsi d'acqua. Ritengo non ci sia confronto tra le interferenze prodotte dalla soluzione prescelta (Corridoio B) rispetto a quella alternativa del Corridoio A.
3. E' stato considerato l'impatto ambientale e sociale che avrà sul quartiere il Corridoio B? Dubito che anche una maggior lunghezza in aree poco urbanizzate comporti un maggior costo rispetto alla soluzione adottata che ha lunghe gallerie in posizioni di notevole interferenza con l'esistente: abitazioni, strade importanti, parchi, rivoluzionando per lunghi anni un'area urbana che parte da Chievo fino alla stazione. E i disagi, le

The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions. It emphasizes that every entry should be supported by a valid receipt or invoice. This ensures transparency and allows for easy verification of the data.

In the second section, the author details the various methods used to collect and analyze the data. This includes both primary and secondary sources, as well as the specific techniques employed for data processing and statistical analysis.

The third section provides a comprehensive overview of the results obtained from the study. It highlights the key findings and discusses their implications for the field. The author also addresses any limitations of the study and suggests areas for future research.

Finally, the document concludes with a summary of the main points and a final statement on the significance of the work. The author expresses their appreciation for the support and assistance provided throughout the project.

limitazioni negli spostamenti, l'allungamento dei tempi degli spostamenti i disagi sociali non sono anch'essi dei costi?

Ma questi costi nei piani tecnico- finanziari non si contano mai perché sono fuori dal budget di progetto; li sopportano direttamente i cittadini(!?).

4. Mi sorprende che è dal 2003 che questo progetto gira, con vari protocolli di intesa tra RFI, Comune, Provincia, Regione. Ma chi ci rappresentava in questi organismi delle varie amministrazioni che si sono succedute si è reso conto dell'assurdità del progetto così come concepito? Si sono resi conto di cosa stavano accettando? Forse (sono benevolo) non hanno capito la portata dell'intervento!!
5. Ci si rende conto che per 8 anni teorici (10/ 12 se va bene), avremo un muro in negativo (scavo profondo 10/ 15 metri) che ostacolerà il passaggio Est/ Ovest? Tutte le arterie di comunicazione saranno interessate : da via Berardi a Corso Milano (con il traffico intenso della gardesana e della statale), a via Br Sassari , a via S. Marco ,alla via Piatti, alla Bretelle per VR Nord, fino a via Albere. Cosa succederà al traffico pubblico e privato con gli ostacoli di progetto, traffico che andrà a sovrapporsi ai mezzi di movimento del cantiere? Si parla che il piano del ferro della galleria di S. Massimo sarà sotto di 9/ 15 metri rispetto al piano campagna attuale (non ho trovato nella documentazione in rete i Profili esposti nell'Assemblea); quindi bisogna pensare ad una frattura profonda di 15/ 20 metri che ci accompagnerà per tutta la durata dei lavori della Macrofase 1 e successivamente nella Macrofase 2 da Chievo fino al Bivio S. Massimo!!! Auguri!!
6. Da evidenziare l'enorme impatto che avranno anche i lavori della Macrofase II, quando sarà attiva la linea Est e si scaverà sul sedime della rete esistente per portare il piano del ferro alla stessa quota della Rete Est. Ci sono 5/6 metri di ulteriore profondità con ripercussioni che ricadranno per buona parte sul lato ovest dove vi sono abitazioni, parchi, strade piccole, ecc
Perché, per la rete Ovest, non è stata mantenuta l'esistente, riqualificandola una volta completata la nuova Rete Est di progetto , allargando gli attuali ponti sulle vie di attraversamento, creare dei collegamenti pedonali e realizzare percorsi ciclo pedonali sopra la nuova Rete Est?
7. La documentazione tecnica presentata non contiene alcun riferimento ad un progetto per le opere provvisorie ed accessorie per dare continuità ai flussi veicolari in particolare nelle zone di interferenza con le strade attuali. Si tratta di lavori molto pesanti e con un impatto non indifferente sui costi e sulla popolazione del quartiere.
8. Il costo di 1187 Mln comprende, oltre ai lavori veri e propri, gli espropri, le demolizioni, i lavori accessori e provvisori, le spese tecniche, la riqualificazione delle aree sconvolte dai lavori? C'è un piano finanziario completo?
9. Prepariamoci a 15 anni di rivoluzione totale nella nostra quotidianità , con costi sociali e ambientali rilevanti. Spero che nella Valutazione di Impatto Ambientale si tenga conto delle ricadute che tali lavori avranno sulla vita dei cittadini e sulla sostenibilità ambientale per tutto l'inquinamento dell'aria e acustico che cadrà su una zona densamente popolata
10. **Conclusioni:** come cittadini che pagano le tasse non possiamo accettare questo progetto fuori scala che impegna risorse economiche così rilevanti per alcuni chilometri di ferrovia. I progettisti si sono "allargati troppo" con una proposta tecnica complessa e onerosa. "Il meglio è nemico del bene" richiamando Voltaire. L'impatto sociale e ambientale di questo progetto risulta insostenibile.
E' bene quindi che, prima di procedere ulteriormente nelle altre fasi progettuali, venga fatta un'analisi approfondita costi-benefici e siano ricercate soluzioni alternative con meno impatto e con costi più contenuti; in particolare si ripensi al Corridoio A, si mantenga la

posizione della linea attuale riqualificandola, si elimini la stazione di S. Massimo e si ottimizzino altri aspetti del progetto.

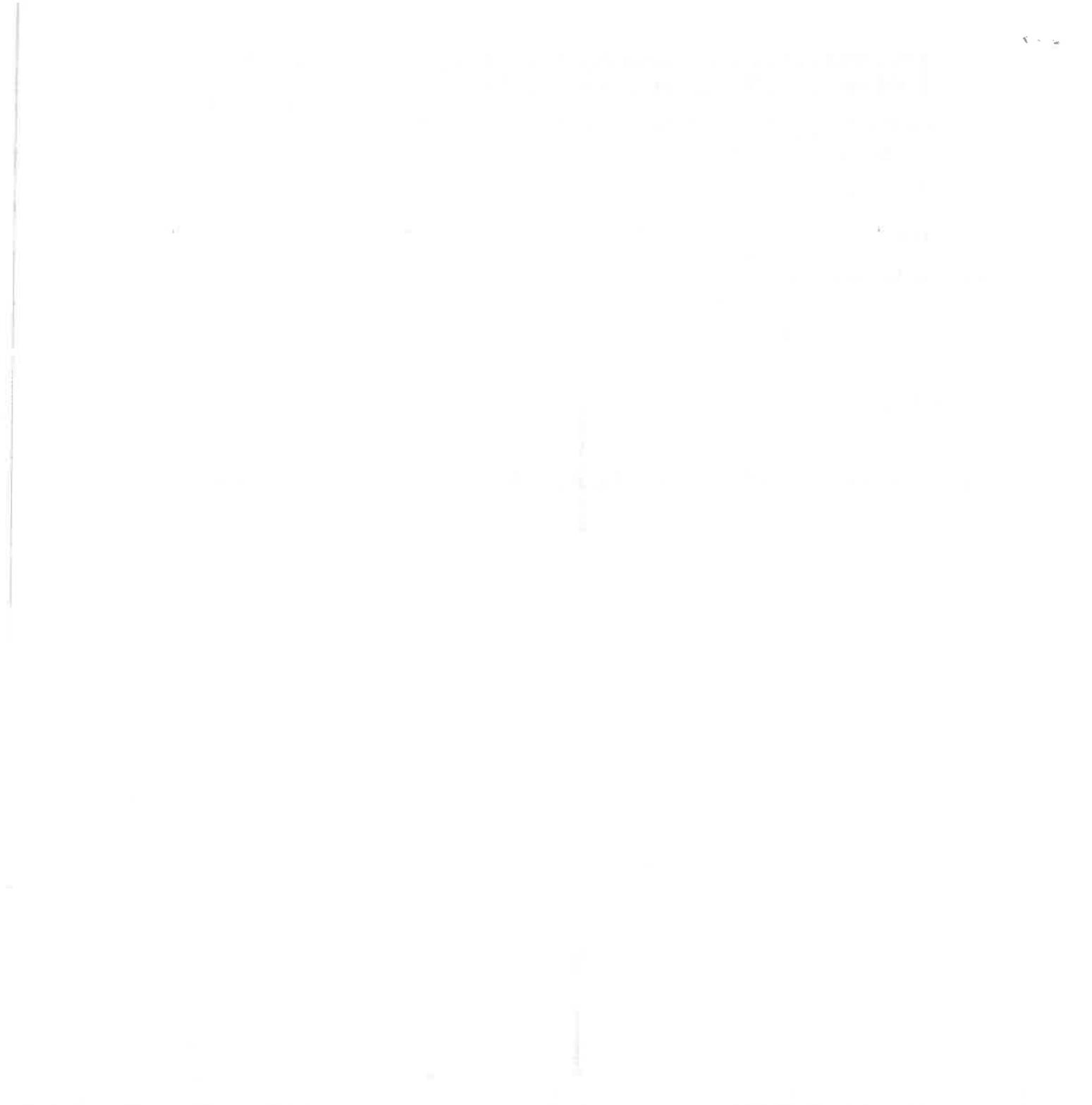
A disposizione per ogni tipo di confronto e di approfondimento degli argomenti sopra esposti.

Cordialmente

Dino Boni

Verona, 02 .07 2025

PS: Mi riservo di rendere pubblica questa lettera a chi può interessare



Domanda su progetto quadruplicamento linea ferroviaria del Brennero

OK

Da : Sonia Milan -

mar, 01 lug 2025, 11:11

Oggetto : Domanda su progetto quadruplicamento linea ferroviaria del Brennero**A :** circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,

ho partecipato ieri all'assemblea pubblica presso Sala Lucchi, ma non ho fatto in tempo a porre la mia domanda.

Vivo su via [redacted] a dividermi dalla ferrovia c'è solo la strada di 3 metri. Sia la zona giorno del mio appartamento che la camera da letto danno sulla strada e quindi sulla ferrovia. Inoltre, io lavoro da casa e ho un'invalidità.

Vorrei quindi capire in che modo noi abitanti (non espropriati) che viviamo a pochi metri dal cantiere, saremo tutelati.

Molti anni fa, durante le prime assemblee di discussione del progetto, ricordo che era stato garantito un indennizzo ai residenti che sarebbe stato proporzionale alla vicinanza al cantiere. Oltre all'indennizzo (che vorrei capire se è previsto e in quali modalità) vorrei anche capire come ritenete sarà possibile vivere e lavorare per 7 anni in una condizione di disagio così grande. Sono una partita iva e lavoro da casa proprio perché ho difficoltà di deambulazione: con 7 anni di cantiere a 3 metri dalle mie finestre come sarà possibile vivere e lavorare? Sono previste barriere provvisorie durante il cantiere? Mitigazioni di qualche tipo?

Dai documenti che sono stati messi a disposizione leggo dell'installazione di barriere anti rumore ma, se non leggo male, si fa riferimento a installazioni che verranno fatte a fine lavori, nei tratti in cui i treni viaggeranno fuori dalla galleria. Non è però chiaro quali misure verranno prese per tutelare gli abitanti dai rumori dei lavori. Vista la situazione temo seriamente che dovrò trasferirmi altrove, almeno per la durata dei lavori più impattanti: chi coprirà le spese per questo trasferimento? Chi tutelerà le persone che come me non solo vivono, ma anche lavorano a ridosso del cantiere?

Grazie

Sonia Milan

P.S: approfitto di questa mail per chiedere un'ulteriore informazione. Da qualche tempo via Randaccio, nel suo tratto più stretto (quello all'atezza del 78/A) è diventata un parcheggio per furgoni (non bastasse l'area attorno alla campana del vetro dove ogni giorno vengono a scaricare mobili e rifiuti ingombranti di ogni tipo).

La strada ha un divieto di sosta per i furgoni oltre le 3,5 tonnellate, ma a parcheggiare vengono proprio i furgoni di 3,5 t (quelli usati dai corrieri, per intenderci), che quindi non sono sanzionabili.

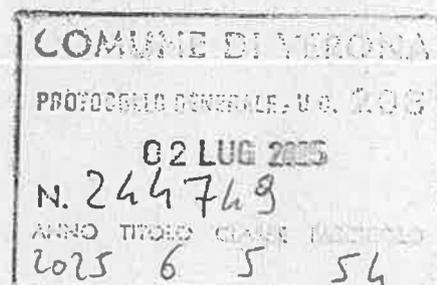
In molti punti la strada è molto stretta, pur essendo a doppio senso, e i furgoni parcheggiati (alcuni lasciti lì anche per giorni e settimane) creano grossi problemi ai residenti che vi transitano: non c'è visibilità né per le auto, né per i pedoni che scono di casa (in quel tratto non c'è marciapiede), oltre al fatto che spesso questi furgoni vengono parcheggiati male, occupando i posti di molte auto.

Ho fatto intervenire un vigile, ma mi ha detto che non poteva fare nulla perché il divieto non valeva per i furgoni di 3,5 tonnellate, quindi niente multa.

Vorrei capire, pertanto, se fosse possibile modificare il cartello di divieto, ricomprendendo anche i furgoni di 3,5 tonnellate, senza penalizzare quelli più piccoli.

Grazie

Sonia Milan



<p>1. The first part of the document is a title page. It contains the title of the document, the author's name, and the date of publication. The title is "The History of the United States of America" and the author is "John Adams". The date is "1776".</p>
<p>2. The second part of the document is a preface. It contains a short introduction to the document and a statement of the author's purpose. The author states that the purpose of the document is to provide a history of the United States of America.</p>
<p>3. The third part of the document is the main body of text. It contains a detailed history of the United States of America, from the time of the first settlers to the present day. The author discusses the political, social, and economic development of the country.</p>
<p>4. The fourth part of the document is a conclusion. It contains a summary of the main points of the document and a final statement of the author's views. The author concludes that the United States of America is a great and powerful nation.</p>
<p>5. The fifth part of the document is a list of references. It contains a list of the books and documents that the author has used in writing the document. The references include "The Declaration of Independence", "The Constitution of the United States", and "The Federalist Papers".</p>
<p>6. The sixth part of the document is an index. It contains a list of the names and subjects that are mentioned in the document, along with the page numbers where they can be found. The index is organized alphabetically.</p>
<p>7. The seventh part of the document is a list of footnotes. It contains a list of the notes and references that are included in the document. The footnotes provide additional information and sources for the reader.</p>
<p>8. The eighth part of the document is a list of appendices. It contains a list of the additional materials that are included in the document. The appendices include a list of the names of the signers of the Declaration of Independence and a list of the names of the members of the Continental Congress.</p>
<p>9. The ninth part of the document is a list of glossary terms. It contains a list of the words and phrases that are used in the document, along with their definitions. The glossary is organized alphabetically.</p>
<p>10. The tenth part of the document is a list of bibliography. It contains a list of the books and documents that the author has used in writing the document. The bibliography is organized alphabetically.</p>
<p>11. The eleventh part of the document is a list of index entries. It contains a list of the names and subjects that are mentioned in the document, along with the page numbers where they can be found. The index is organized alphabetically.</p>
<p>12. The twelfth part of the document is a list of footnotes. It contains a list of the notes and references that are included in the document. The footnotes provide additional information and sources for the reader.</p>

LinkedIn

Domanda per incontro con RFI del 30/06/2025

OK

Da : Davide Prando ·

mar, 01 lug 2025, 14:20

Oggetto : Domanda per incontro con RFI del 30/06/2025

📎 1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Ringraziando ancora per l'interessante incontro in oggetto, chiediamo un chiarimento relativamente alle tavole presenti su <https://www.dpingressoveronanord.it>

Non è chiaro se quanto riportato comprende anche il cantiere oppure solo l'opera dopo il suo completamento.

In questo secondo caso, la domanda è quanta altra superficie verrà coinvolta?

Ho allegato un estratto dalle tavole: quale si suppone possa essere il destino delle abitazioni evidenziate?

Il cantiere andrà ad invadere più spazio di quanto evidenziato oppure già è compreso il cantiere (che quindi non lambisce le case)?

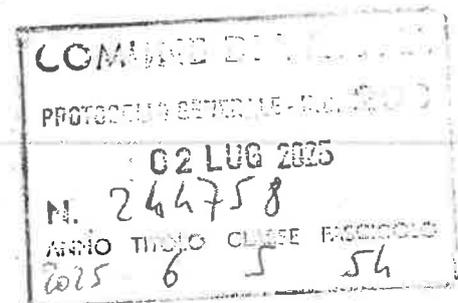
Il nostro fine è capire se le nostre abitazioni saranno soggette ad esproprio.

Grazie

Davide

**Esstratto.jpg**

149 KB



Seguito incontro sala Lucchi

OK

Da :

mar, 01 lug 2025, 19:57

Oggetto : Seguito incontro sala Lucchi

A : circoscrizione3@comune.verona.it

Buona sera

Con la presente semplicemente per sottolineare l'importanza, come espresso ieri sera dell'ex assessore Benetti, di chiudere la trincea da via Fava e tutta via Bionde.

Se non erro la prima intenzione dell'amministrazione comunale all'origine del progetto era quello di interrare i binari su tutto il tratto di area comunale.

Opera che difficilmente potrà essere realizzata in un secondo momento e che permetterebbe di sfruttare al massimo il vecchio percorso della linea storica per avere una pista ciclabile di grandi dimensioni (non i 2,5 metri della media) piuttosto che una metropolitana di superficie compreso l'importante valorizzazione del ponte di parona, unico punto di attraversamento sull'adige nel giro di chilometri

Si sta sotterrando il canale Conagro per creare un nuovo canale aperto per la ferrovia?!

No credo che l'extra costo per la chiusura della trincea sarà così importante da non essere preso in considerazione

saluti

Mauro Santi

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.O.			
02 LUG 2025			
N. 246763			
ANNO	TITOLO	CLASSE	REGISTRO
2025	6	5	54

Invio osservazioni Lotto 4 RFI

of

Da : Francesco Valenari <

mar, 01 lug 2025, 17:47

Oggetto : Invio osservazioni Lotto 4 RFI

1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it

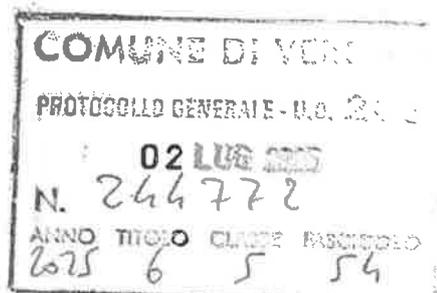
Le immagini esterne non sono visualizzate. [Visualizza immagini sotto](#)

Buongiorno,
allego 3 documenti,
grazie
Francesco Valenari

Pianta.pdf

Sezioni.pdf

ari



Osservazioni RFI.pdf
15 MB

Spett.le

Terza Circoscrizione, Comune di Verona.

Oggetto : "Asse ferroviario Monaco-Verona , Lotto 4 : ingresso a Verona".

Faccio seguito a quanto esposto negli incontri con RFI-Comune di Verona-Terza Circoscrizione, relativamente all'Oggetto, per esporre le seguenti osservazioni:

Dalla Tav. IB0W 40 R 43 BD AQ0300 006 C : Piano particellare di esproprio, Comune di Verona, tavola 6 , si rileva come il sottoscritto, proprietario dei terreni e manufatti individuati sulla tavola con i n° 290 e 291 sarà interessato da una fascia di "Area da occupare temporaneamente ..." che sarà oggetto di esproprio.

Tale area , che dovrebbe indicativamente servire alla realizzazione di una "scarpata" a servizio della realizzazione della "canna Ovest", andrebbe ad occupare una distanza per circa 3 metri all'interno della proprietà determinando una distanza dell'immobile di residenza alla barriera antirumore, che delimita il cantiere, di circa 2 metri ! , inoltre sarebbero interessati alla demolizione due manufatti posti a confine , regolarmente censiti .

Dai progetti esaminati e come dagli stessi Tecnici di RFI descritto e disegnato (v.slide), in questo tratto di cantiere , per la realizzazione della "canna Ovest" dovrà essere realizzata un'opera di sostegno del terreno di notevole profondità , fino a 15m, tramite palificazioni .

E' ormai storicamente accertato che tali opere determinano, durante la loro realizzazione, una continua vibrazione dei terreni circostanti che può arrecare notevoli danni agli immobili vicini e che inevitabilmente danno la stura ad una serie di cause per risarcimento danni .

L'intervento interessa inoltre anche le altre proprietà immobiliari in direzione nord .

Alla luce di quanto sopra esposto e nell'intento di limitare il più possibile i danni e i disagi conseguenti , si osserva se non si possa , in fase anche preliminare chiedere a RFI, o a chi per essa, lo spostamento verso Est della scarpata di quella misura sufficiente (3m.circa) a farla ricadere all'esterno delle attuali recinzioni che col loro mantenimento eviterebbero di dover erigere una nuova recinzione che sarebbe poi demolita per poi ricostruire quella esistente con dispendio di tempi e costi.

In attesa di nuovi sviluppi,
cordiali saluti.

Francesco Valenari Architetto

Allego : estratto della tavola di progetto e sezioni di scavo .

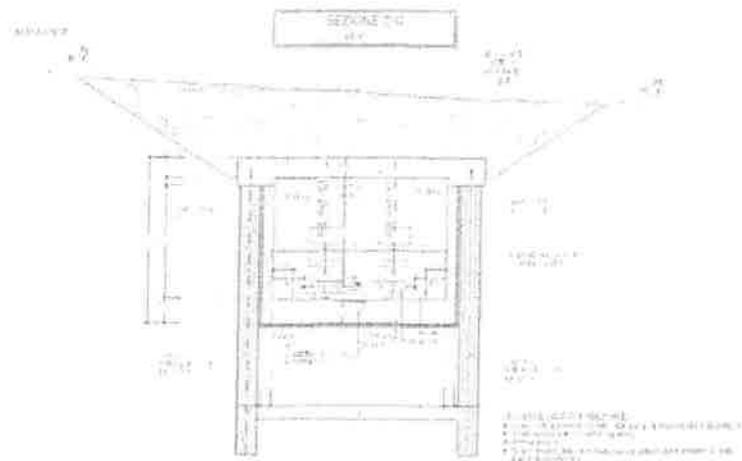


Figura 24 - Sezione trasversale 3401 linea Ost

» Macrofase II

Durante la Macrofase II è prevista la realizzazione della Galleria Ovest, nella quale saranno collocati i binari della linea Ovest. La tecnica costruttiva adottata per la galleria Ovest è la medesima lungo

tutto lo sviluppo della galleria e prevede l'adozione del metodo Milano. Di seguito la sezione trasversale (C-C) al termine della realizzazione della linea Ovest:

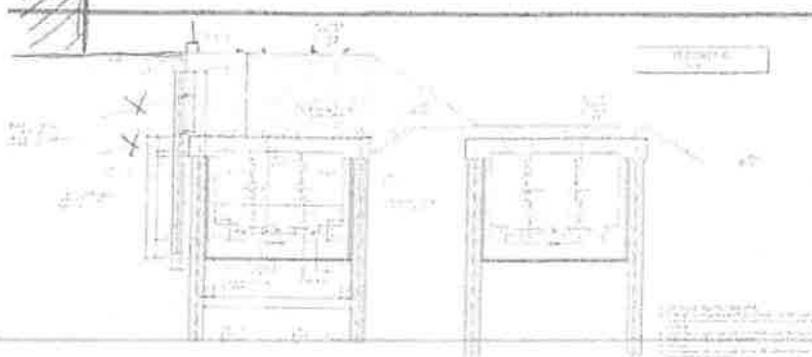
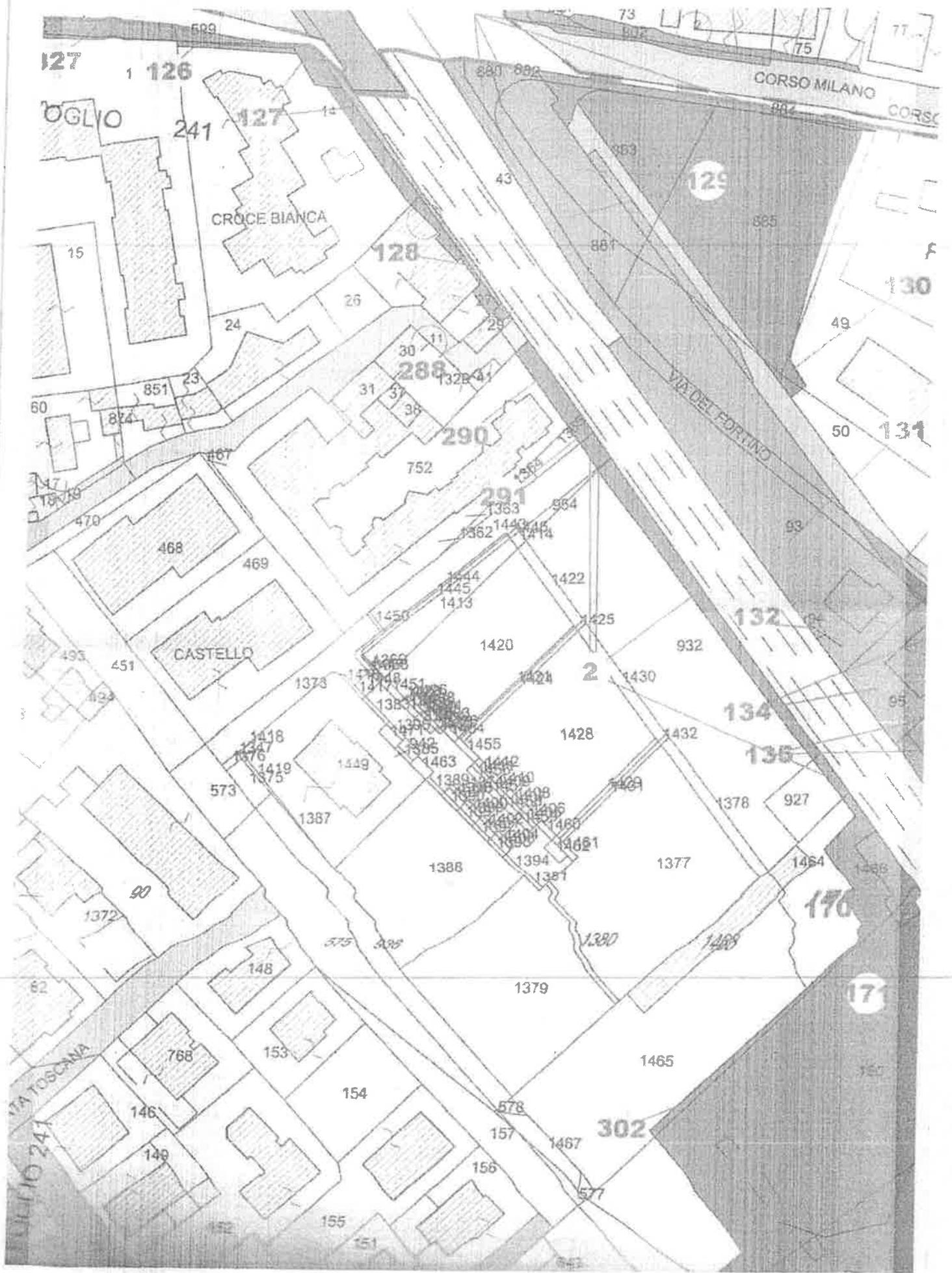


Figura 25 - Sezione trasversale al termine della linea Ovest



RICHIESTA INFORMAZIONI PER ESPROPRI LAVORI LINEA FERROVIARIA VERONA-FORTEZZA

OK

Da : Michele Festi <

mar, 01 lug 2025, 17:46

Oggetto : RICHIESTA INFORMAZIONI PER ESPROPRI LAVORI LINEA FERROVIARIA VERONA-FORTEZZA**A** : circoscrizione3@comune.verona.it

Buon giorno,

in esito all'assemblea pubblica tenutasi ieri sera presso Palazzo Mastrone, avente ad oggetto il progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza, siamo a chiedere cortesemente quanto segue.

Siamo proprietari dell'immobile civile ubicato in via Lorenzo Fava n. 9, in posizione adiacente all'esistente linea ferroviaria.

Chiediamo cortesemente se detto immobile sarà oggetto, in forma totale o parziale, di procedimento di esproprio e, se sì, in quale misura.

Restiamo a disposizione e Vi salutiamo cordialmente.

Festi Antonio e Turri Raffaella

\

Ai sensi del Dlgs 196/2003 e s.m.i. si precisa che le informazioni contenute nel presente messaggio, e negli eventuali allegati, sono riservate e per uso esclusivo del destinatario. Pertanto è vietata la copia, la diffusione e la rivelazione anche parziale dei dati in esso contenuti alle persone non autorizzate dal medesimo. Chiunque lo ricevesse per errore è pregato di restituirlo al mittente e di distruggere il contenuto.

COMUNE DI VERONA			
PROTOCOLLO GENERALE - U.O. 70			
02 LUG 2025			
N. 244786			
ANNO	TITOLO	CLASSE	FASCICOLO
625	6	5	56

02

Osservazioni sul progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza

Fermata prevista nel quartiere San Massimo

Premessa

Nel contesto del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza, si segnala la forte perplessità da parte di numerosi cittadini riguardo alla prevista realizzazione di una **nuova fermata nel quartiere San Massimo**. Tale posizione è stata espressa in modo chiaro e condiviso durante il dibattito pubblico tenutosi in data **30 giugno 2025**.

1. Utilità della fermata: considerazioni critiche

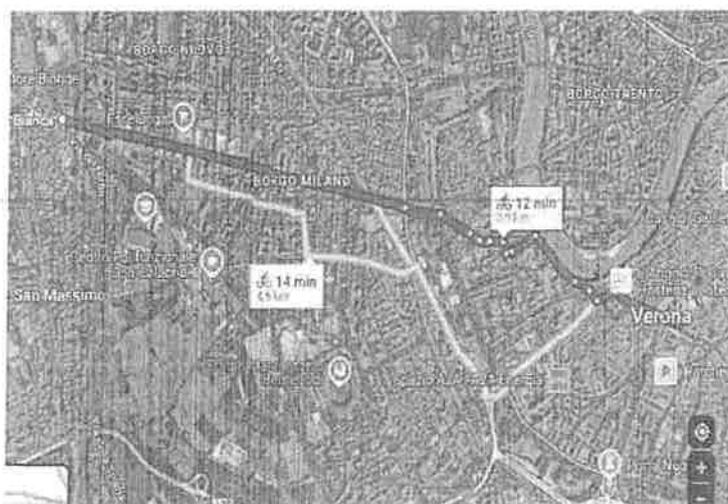
Durante il dibattito del 30/06/2025, è stata chiesta l'utilità concreta della fermata e i benefici attesi per i residenti. La risposta degli enti preposti ha evidenziato come principale obiettivo quello di **connettere San Massimo con il resto della città**, stimando un bacino potenziale di **72.000 utenti** (57.000 residenti e 15.000 addetti) in grado di raggiungere la fermata entro 15 minuti, principalmente **in bicicletta**.

Tuttavia, proprio questo aspetto rappresenta **uno dei principali punti critici** del progetto:

- Se l'utilizzo del mezzo bici è centrale per l'accesso alla fermata, risulta poco chiara l'effettiva utilità di una stazione ferroviaria intermedia a San Massimo. Le distanze e i tempi di percorrenza tra il quartiere e il centro città, infatti, sono comparabili a quelli tra la Stazione di Porta Nuova e il centro stesso, con l'aggiunta del tratto in treno necessario per raggiungere Porta Nuova.

Confronto delle tempistiche in bicicletta:

- **Inizio Corso Milano – Arena di Verona:** 12 minuti – 3,9 km
- **Stazione Verona Porta Nuova – Arena di Verona:** 6 minuti – 1,5 km



Ne deriva che, anche considerando lo spostamento in treno da San Massimo, **la soluzione risulta poco vantaggiosa rispetto all'attuale possibilità di raggiungere direttamente il centro città in bicicletta**, senza costi di biglietto e con maggiore flessibilità.

Inoltre, il numero estremamente ridotto di parcheggi previsti per la fermata (solo **19 posti auto**) conferma che **l'accessibilità veicolare non è stata considerata come prioritaria**, limitando ulteriormente l'utenza effettiva della struttura.

2. Impatti sul territorio e criticità urbanistiche

Il progetto originario della fermata, **redatto nel 2021, non tiene conto del radicale cambiamento socio-urbanistico** che ha interessato l'area negli ultimi anni. In particolare:

- **Aumento della densità abitativa:** nelle immediate vicinanze del Parco La Fratellanza, sito individuato per la fermata, sono sorti numerosi complessi residenziali che hanno già congestionato la viabilità locale.

In particolare, sono stati realizzati o sono attualmente in fase di completamento **numerosi importanti complessi residenziali** nelle seguenti vie:

- Via La Fratellanza;
 - Via Marche;
 - Via Don Giacomo Trevisani;
 - Via Romagnoli;
 - Via Brigata Aosta;
 - Via Lugagnano;
 - Via Rodi;
 - Via Aldo Moro;
 - Via Calabria;
 - Via XXIV Giugno;
 - Via Armando Pietro;
 - Via Ludovico de Besi.
-
- **Traffico in tilt con minime variazioni:** l'episodio della chiusura del sottopasso di **via Brigata Sassari (3 giugno 2025)**, che ha causato blocchi stradali estesi fino all'inizio di **via Lugagnano** e per tutta **via Don Giacomo Trevisani** e, dimostra quanto fragile sia l'equilibrio della mobilità del quartiere.

- L'aggiunta di un ulteriore bacino di utenza ferroviaria comporterebbe un rischio concreto di collasso della viabilità ordinaria.

3. Sicurezza e degrado urbano

La collocazione della fermata **all'interno di un parco giochi (Parco La Fratellanza)** solleva **gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza:**

- La presenza di una stazione può comportare fenomeni di degrado, come già **registrato presso la stazione di Porta Nuova**, oggi inserita tra le aree soggette a "**zone rosse**" per problematiche legate a criminalità e spaccio.
- Un'infrastruttura di questo tipo, in una zona residenziale e a vocazione familiare, **potrebbe compromettere la vivibilità del quartiere**, in particolare per le famiglie e i bambini che frequentano il parco.

Conclusione e richiesta formale

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, **si chiede con fermezza una rivalutazione della realizzazione della fermata ferroviaria di San Massimo**, tenendo conto delle attuali esigenze del quartiere, dei cambiamenti urbanistici sopravvenuti dal 2021 e delle effettive utilità per la cittadinanza.

In particolare, **si richiede che le eventuali aree di cantiere e di stoccaggio materiali non vengano in alcun modo collocate all'interno del Parco La Fratellanza**, tutelando così uno degli ultimi spazi verdi pubblici del quartiere.

Verona, 01/07/2025

Nicolò Cona

**POSTA CERTIFICATA: OSSERVAZIONI PROGETTO FERROVIARIO -
FERMATA SAN MASSIMO**

Mittente:
Destinatari: decentramento@pec.comune.verona.it
Inviato il: 01/07/2025 17.22.07
Posizione: decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

Buonasera,

invio in allegato alcune osservazioni in riferimento al progetto ferroviario Verona - Fortezza, in particolare sul collocamento della fermata San Massimo.

Cordiali Saluti

Nicolò Cona

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===

Osservazioni sul progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria
Osservazioni sul progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria

**POSTA CERTIFICATA: OSSERVAZIONI PROGETTO FERROVIARIO -
FERMATA SAN MASSIMO**

Mittente: Per conto di:
Destinatari: decentramento@pec.comune.verona.it
Inviato il: 01/07/2025 17.22.08
Posizione: decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

Messaggio di posta certificata

Messaggio di posta certificata

Il giorno 01/07/2025 alle ore 17:22:08 (+0200) il messaggio con oggetto "OSSERVAZIONI PROGETTO FERROVIARIO - FERMATA SAN MASSIMO" è stato inviato da " " ed indirizzato a:

decentramento@pec.comune.verona.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: jpec119332.20250701172208.20526.57.1.1@pec.aruba.it

Certified mail message

On 01/07/2025 at 17:22:08 (+0200) the message with subject "OSSERVAZIONI PROGETTO FERROVIARIO - FERMATA SAN MASSIMO" was sent by "c" and addressed to:

decentramento@pec.comune.verona.it.

The original message is included as an attachment.

Message identifier: -jpec119332.20250701172208.20526.57.1.1@pec.aruba.it

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===

daticert.xml ()
postacert.eml ()
smime.p7s ()

avv. Maurizio Tolentinati

Verona, li 07/07/2025

Spettabile
Comune di Verona
Terza Circoscrizione
Via Sogare n. 3
37138 Verona

a mani

Oggetto: Azienda Agricola Corte Cà Nova - Quadruplicamento linea ferroviaria Verona-Fortezza – Linea di accesso da sud alla Galleria di Base del Brennero (lotto 4 “Ingresso a Verona da Nord”)

Scrivo in nome e per conto della Azienda Agricola Corte Cà Nova (Via Boscomantico 3 – Chievo – Verona), la cui legale rappresentante sottoscrive la presente per integrale accettazione del suo contenuto.

Nel corso dell’Assemblea Pubblica tenutasi il 30.6 u.s. alle ore 20.00 presso la Sala Lucchi in Piazzale Olimpia di Verona, è emersa la possibilità per i cittadini interessati di presentare in prima battuta le proprie osservazioni (al recapito in indirizzo) sul progetto di fattibilità tecnico-economica *in itinere* dell’opera pubblica in oggetto, di recente pubblicizzato.

La predetta Azienda Agricola intende avvalersi di tale possibilità essendo molto penalizzata dal suddetto progetto, proponendo alcune modifiche non sostanziali che, se accolte come ci si augura, avrebbero il doppio vantaggio, da un lato, di limitare i pregiudizi alla medesima Azienda Agricola e, dall’altro lato, di comportare nel contempo benefici di pubblica utilità.

Donde le presenti osservazioni.

Fermo restando che esse non devono essere intese come esaustive delle ragioni dell’Azienda Agricola Corte Cà Nova, in quanto quest’ultima si riserva di formularne altre e di diverso contenuto e, più in generale, di far valere tutte le ragioni che riterrà opportune in ogni sede ed in ogni modo.

Ciò premesso, passiamo alle osservazioni, ma prima qualche premessa.

Detta Azienda Agricola è proprietaria di terreni e fabbricati in Comune di Verona, così catastalmente censiti: Catasto Terreni del Comune di Verona, foglio 172 mappali 30,31,32,33,34,35,53,54, foglio 173 mappali 1,2,5,6,7,8,9,10,11,12,26,14,15, foglio 176 mappali 115,116,138,97,274,130, foglio 177 mappali 1,2,3,4,6,7. (si **allegano sub 1**: a) i 4 fogli, prima indicati all’interno dei quali sono stati perimetrati con il colore rosso i predetti mappali di proprietà dell’Azienda Agricola mia assistita; b) una visione aerea di insieme nella quale è stata contornata con il colore verde l’intera proprietà della medesima Azienda Agricola).

37121 Verona

Via San Pietro Incarnario n. 1

telef. 045/8015943

e-mail: tolentinati.m@libero.it - PEC: avvmauriziotolentinati@puntopec.it

Manc. Adelaide Bre. Bulocifua
ms

In base ai dati raccolti in questa fase iniziale (naturalmente ci si riserva tutti gli approfondimenti del caso), il progetto di fattibilità tecnico-economica del lotto 4 (Ingresso a Verona da Nord) prevede effetti molto invasivi sulla proprietà della suddetta Azienda Agricola.

Si ritiene che tali effetti siano, con ogni probabilità, per lo più il frutto di una impostazione sommaria legata alla fase iniziale della progettazione.

Più precisamente si ritiene che i suddetti effetti potrebbero essere evitati o quantomeno mitigati con qualche accorgimento, donde le presenti osservazioni che vogliono evidenziare le possibili soluzioni alternative.

A mo' di premessa, si **allega sub 2** la "Relazione descrittiva corte Cà Nova al Chievo" del tecnico Arch. Marcello Bondavalli di Milano, descrittiva del valore, prestigio, ubicazione e caratteristiche dei fabbricati di proprietà dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova, raggruppati in un'unica corte che costituisce il nucleo edificato della proprietà di quest'ultima (proprietà che, come da predetto all. 1, comprende anche terreni limitrofi).

PRIMA RILEVANTE (E OVVIABILE) CRITICITA' PER LA PROPRIETA' DELL'AZIENDA AGRICOLA CORTE CA' NOVA

All'interno della predetta corte, sussisteva una stalla - fienile che negli ultimi anni (2017-2018) è stata oggetto di restauro e trasformazione in civile abitazione (l'odierno mappale 274 subalterni 11-7-12 del foglio 176 del Catasto Fabbricati del Comune di Verona).

Come risulta dalla predetta relazione descrittiva dell'Arch. Marcello Bondavalli, questa trasformazione architettonica è stata di tale rilevanza e pregio da vincere numerosi premi anche internazionali, dando origine ad un fabbricato abitativo di assoluto prestigio.

Ebbene, a quel che consta alla mia assistita, nel suddetto progetto è stata prevista la demolizione totale di tale importantissimo fabbricato, e ciò non per far spazio al passaggio della linea ferroviaria potenziata (giacchè tale fabbricato dista qualche decina di metri dal programmato percorso), bensì per ottenere la disponibilità di un'area per esigenze di cantiere-servizio.

Appare di intuitiva evidenza che una siffatta soluzione è del tutto illogica e foriera di ingentissimi, quanto inutili, esborsi indennitari da parte del Soggetto espropriante.

Si propone pertanto, anche nell'interesse della collettività (in termini di risparmio di spesa pubblica), lo spostamento di tale area di cantiere-servizio in un sito alternativo, al limite, se proprio necessario, anche all'interno della proprietà dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova, nelle immediate vicinanze del futuro tracciato ferroviario: si allega, sub **all. 3** una visione aerea da cui risultano con il colore magenta il futuro tracciato ferroviario e con il colore verde due aree - entrambe prossime al tracciato stesso - ove potrebbe essere collocata (o nell'una oppure nell'altra) la predetta area di cantiere-servizio (come specificato nella didascalia dell'allegato 3, preferibilmente si propone l'area a destra rispetto alla direttrice Verona - Trento).

Ci si rende naturalmente disponibili a vagliare, se del caso, anche eventuali ulteriori soluzioni alternative, sempre all'interno della proprietà della Azienda Agricola Corte Cà Nova.

SECONDA RILEVANTE (E OVVIABILE) CRITICITA' PER LA PROPRIETA' DELL'AZIENDA AGRICOLA CORTE CA' NOVA

Il progetto di fattibilità tecnico-economica risulta prevedere altresì la demolizione,

Maria Adelaide Pano Bulcetta

per far spazio al passaggio della linea ferroviaria, delle unità abitative (tutte in buono stato ed effettivamente abitate) site a ridosso dell'attuale tracciato ferroviario (quelle contrassegnate nel Catasto Fabbricati del Comune di Verona al foglio 176 particella 274 sub 2,3,4,5).

Come risulta anche in questo caso dalla predetta relazione descrittiva dell'Arch. Marcello Bondavalli, pure queste abitazioni, come tutta la Corte, godono di una importante dignità storica ed architettonica tanto che il tutto esisteva da ben prima delle infrastrutture esistenti *in loco* (non solo la ferrovia, ma anche la centrale ENEL e l'aeroporto).

Ebbene, la demolizione integrale di dette abitazioni sarebbe ovviabile con un lieve spostamento del tracciato, a tutto beneficio non solo della loro conservazione, ma pure delle casse pubbliche (anche in questo caso, considerevole risparmio sulle indennità di espropriazione ed occupazione).

I tempi stretti e la mancanza di un rilievo di dettaglio e degli elementi geometrici del tracciato hanno impedito alla Azienda Agricola Corte Cà Nova di elaborare una proposta tecnica alternativa di dettaglio, ma la stessa Azienda Agricola ha avuto modo di interpellare ingegneri specialisti in campo ferroviario i quali hanno assicurato sin d'ora che il predetto lieve spostamento del tracciato è sicuramente fattibile da un punto di vista tecnico e funzionale, senza alcun disagio o controindicazione per la nuova linea rafforzata.

In prima anticipazione, tali ingegneri – pur non potendo per il momento andare oltre per carenza dei dati necessari – allo scopo di attuare il predetto lieve spostamento del tracciato, hanno ritenuto senz'altro praticabile sia la soluzione di portare il più possibile verso nord il punto di stacco della ferrovia esistente allontanandosi così dalla proprietà dell'Azienda Agricola, sia quella di azzerare l'ingombro della scarpata di trincea inserendo un'opera di sostegno (paratia) alla minima distanza dall'asse binario più esterno (4,35 m), sia ancora quella di ridurre al minimo la distanza di interbinario tra le due linee (si può arrivare a 4 m).

Ovviamente, ci si rende disponibili ad approfondimenti sul punto e anche ad una collaborazione tecnica con i progettisti di RFI per elaborare una dettagliata soluzione di tracciato meno invasiva per la mia assistita che eviti la demolizione dei predetti fabbricati abitativi di valore

Al riguardo, si fa presente che l'Azienda Agricola mia assistita, pur di salvaguardare l'integrità dei propri fabbricati in questione, è disponibile ad offrire in cambio un'area di sua proprietà (quella evidenziata con il colore ocra nell'allegato sub 4 o eventualmente, se possibile, altra da determinarsi) ove ben potrebbero essere costruite nuove abitazioni, in sostituzione di quelle – di proprietà di terzi – che dovrebbero essere demolite per consentire l'ampliamento della linea ferroviaria.

Lo strumento giuridico per realizzare tutto ciò ben potrebbe essere l'accordo pubblico/privato ex art. 6 L.R. Veneto n. 11 del 2004.

Offerta, questa, di grande importanza e rilievo nell'ottica del pubblico interesse, tanto più che tale area, nel periodo di realizzazione dell'opera pubblica, potrebbe essere temporaneamente utilizzata anche per esigenze di cantiere se ritenuta utile allo scopo, destinazione a cui poi seguirebbe – a lavori finiti – quella edificatoria predetta.

TERZA RILEVANTE (E OVVIABILE) CRITICITA' PER LA PROPRIETA' DELL'AZIENDA AGRICOLA CORTE CA' NOVA

Questa criticità concerne l'aspetto viabilistico.

In particolare, risulta all'Azienda Agricola mia assistita che, nel progetto di fattibilità tecnico-economica in parola, sarebbe in previsione la realizzazione di una strada

M. Bondavalli
Arch. Bondavalli

all'interno di un fondo agricolo di sua proprietà, grossomodo come risultante dalla planimetria allegata sub 5) (ove il nuovo percorso viabilistico è stato evidenziato con il colore azzurro e blu).

Anche una siffatta scelta appare illogica ed inutilmente onerosa, andando a pregiudicare in modo molto importante la godibilità del fondo agricolo all'interno del quale è stata programmata la realizzazione di questo nuovo tratto stradale.

Inoltre, la soluzione progettata comporta anche un'altra problematica molto rilevante.

L'area attraversata dalla strada di progetto è oggetto di un importante progetto di imboscamento in fase di attuazione, coperto da pubblico finanziamento per ragioni di pubblico interesse (si produce, sub all. 5bis, il piano di investimento approvato): è chiaro che se la predetta soluzione stradale progettata dovesse essere realizzata, il progetto finanziato di imboscamento dell'area andrebbe in fumo con grave danno per il pubblico interesse.

Infatti, si tratta di un bosco perenne (nel senso che non potrà essere mai tagliato), di ben mq. 90.000, periurbano, realizzato per un miglioramento del clima e della qualità dell'aria; esso poi, una volta cresciuto, potrebbe anche essere aperto al pubblico, venendo a costituire un polmone verde per la comunità di Chievo - San Massimo.

Più logica, meno dispendiosa per le finanze pubbliche, più confacente al pubblico interesse ed assai meno impattante per la proprietà dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova, sarebbe la soluzione alternativa che quest'ultima propone e che risulta dall'allegato sub 6): come risulta di tutta evidenza da quest'ultimo, tale soluzione sarebbe certamente preferibile in quanto sfrutterebbe maggiormente la viabilità già esistente ed eviterebbe il pregiudizievole frazionamento del fondo agricolo di proprietà dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova, nonché la vanificazione del piano finanziato di imboscamento di cui sopra.

In pratica, come ben spiegato nelle didascalie degli allegati 5 e 6, si propone il tratto stradale colorato in rosso in sostituzione di quello colorato in azzurro chiaro, fermo il successivo tratto colorato in blu.

* * *

Sia io che la mia assistita restiamo naturalmente a disposizione per qualsiasi eventuale chiarimento e necessità ed anche per incontri, approfondimenti, collaborazioni anche tecniche e quant'altro e, nella speranza che queste osservazioni e richieste possano essere accolte sin da subito, invio i miei più cordiali saluti.

avv. Maurizio Tolentinati

Azienda Agricola Corte Cà Nova
la Socia Amministratrice
signora Besa Bevilacqua Maria Adelaide

Maria Adelaide Bevilacqua

all.c.s.

E' autentica
avv. Maurizio Tolentinati

M. Tolentinati

W
|
K | O |

Relazione descrittiva
corte Cà Nova al Chiavo

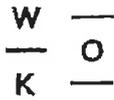
Comune di Verona
Provincia di Verona

Azienda Agricola Corte Cà Nova
Via Boscomantico n. 3, Verona

Il tecnico
arch. **Marcello Bondevalli**



studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20126 Milano
P.iva/c.f.10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com



1. Inquadramento generale e cenni storici

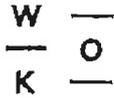
L'area denominata Boscomantico.

La Corte Agricola Ca Nova è situata vicino alla frazione La Sorte vicino al centro abitato del Chievo all'interno dell'ansa del fiume Adige denominata Boscomantico sin da tempi antichi.

Questa porzione di territorio è ricca di storia: fin dai tempi remoti qui esisteva un grande bosco che arrivava a lambire l'attuale Bussolengo, Sona e Palazzolo che venne via via abbattuto per creare campi e pascoli, infrastrutture e aree militari. Il nome *Mantico* potrebbe derivare dal greco antico *mantikòs* (divinatorio) e quindi da *màntis* che significa indovino, augure, vate, profeta. Nel passato il termine "mantica" indicava l'arte di divinare il futuro interpretando segni e comportamenti umani e animali e fenomeni naturali. Una indovina chiamata Manto è citata da Dante nel XX canto della Divina Commedia e una leggenda locale vuole che anticamente nel Bosco del Mantico vivesse un indovino o un oracolo, tesi supportata dallo storico don Antonio Pighi. Probabilmente questa leggenda rappresenta un mito di retaggio pagano che potrebbe segnare in un certo modo il passaggio da paganesimo a cristianesimo, mutamento avvenuto abbastanza lentamente nelle campagne nell'alto medioevo. Un'interpretazione suggerita anche da un interessante studio sul toponimo Mantico svolto da Ettore Napione nel suo scritto "Le chiese del Mantico. Storia di una piccola comunità rurale". Napione ipotizza l'antico mantico come luogo in cui si praticavano le arti divinatorie rivolte alle divinità silvestri: in questo ambito mistico-sacrale potrebbe essersi innestato, con il passaggio al cristianesimo, il culto di San Vito Martire, a cui è dedicata l'antica chiesetta del borgo omonimo. Interessante notare come San Vito sia il protettore dei mali epilettici e dunque forse il suo culto serviva a limitare le "danze sfrenate dei pagani" come suggerisce l'antropologo e storico delle religioni James George Frazer.

Se si vuole invece dare al termine Mantico un'origine men suggestiva e arcana, si può far derivare il suo significato dalla parola "mantèca" che secondo il dizionario Treccani è una voce di origine preromana che indica sostanze morbide e grasse (basta pensare al verbo mantecare) come possono esserlo ricotte, burro e formaggi: dalla presenza di pascoli e dalla produzione di prodotti caseari forse potrebbe derivare il nome attuale.

Le prime notizie articolate sul Mantico le fornisce don Antonio Cometto, parroco del Chievo dal 1878 al 1910, nel suo prezioso libretto "Chievo, appunti monografici": il Mantico viene citato in vari documenti fin dal XI secolo ed è definito incolto e di proprietà di Pipino, re dei Longobardi e figlio di Carlo Magno, sepolto a San Zeno. Pipino risulta cedere in commutazione al Vescovo di Verona Rotaldo il *Manticus*, che comprende case, aie, orti, boschi, prati e pascoli. Il bosco ceduo (cioè tagliato periodicamente) fornisce



alternativamente legname e terre per il pascolo o la coltivazione. I terreni erano allodio del Vescovo, al quale i coltivatori pagavano un tributo.

Nel 807 i terreni del *Manticus* vengono concessi ai benedettini dell'Abbazia di San Zeno che li utilizzano principalmente come pascolo. La Selva presenta vaste radure che si prestano all'allevamento di pecore e maiali. Pare che anche i veneziani si servissero del legname del Mantico per i cantieri navali della Serenissima.

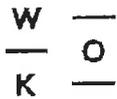
Nel 1084 un decreto dell'imperatore Enrico IV ribadisce la giurisdizione dell'Abbazia di San Zeno sul Mantico e nel 1178 il territorio del Mantico viene riconosciuto dal Comune proprietà del Monastero di San Zeno in una disputa in cui l'abate Gerardus chiede di annullare una confisca dei beni.

Successivamente l'Abbazia di San Zeno procede a lottizzare una parte del bosco, la "*sors Mantico*", ricavandone circa duecento piccoli appezzamenti da dedicare a seminativo. Secondo alcune teorie il toponimo Sorte dell'omonima frazione in riva al fiume, deriverebbe dall'assegnazione per sorteggio ai capifamiglia della contrada degli appezzamenti di terreno.

Nel Duecento le terre subiscono un'ulteriore trasformazione di colture: la vasta foresta comincia a subire un consistente disboscamento, tanto che nel 1222 dei complessivi 460 campi veronesi liberati dagli alberi, 200 risultano già seminati. Attorno al 1250 l'abate di San Zeno esegue una lunga serie di rinnovi di locazioni, imponendo agli assegnatari la piantagione a vite, cultura più pregiata e redditizia di quella cerealicola. Una buona parte del Mantico rimane tuttavia mantenuta a bosco e a pascolo.

Sul finire del Trecento le terre circostanti San Vito erano pertinenza dei Della Scala mentre nel 1489 i benedettini di San Zeno vendono una tenuta ai domenicani di Sant'Anastasia. Il possedimento è costituito da 200 campi prospicienti l'Adige. Attorno è ancora tutto bosco, posseduto dall'abbazia di San Zeno. Da due mappe del 1730, alcuni lotti del mantico risultano essere di proprietà di famiglie quali i Monti, i Girella e i Cipolla. Dopo che nel 1797 Verona si consegna alle milizie francesi, Napoleone sopprime i monasteri e i conventi confiscandone i beni. Il 15 gennaio 1798 il Mantico viene ceduto, pare a metà del suo valore, a Lorenzo Butturini e a Gaetano vela, creditori verso i francesi per cospicue forniture militari. Dopo tre secoli cessa così la proprietà del mantico da parte dei domenicani. Oggi la maggior parte dei campi dell'antico Mantico sono divisi tra la famiglia Besa-Bevilacqua, la famiglia Vinco e la famiglia Ceradini.

Fino alla metà del 400, al Mantico è confermato che vi era sicuramente un piccolo borgo con una chiesa. L'imperatore Federico II di Svevia soggiornò in questo borgo il 12 settembre 1237. L'esistenza di questo



borgo è comprovato inoltre da un documento del 1378, in cui si attesta che Bartolomeo e Antonio Della Scala affidano a Nicolò Barlottieri di San Sebastiano di Verona e ai fratelli Alberto e Pierino del Mantico una tenuta che comprendeva già allora case, terreni, due piccoli ponti, una chiesa o cappella. Alcuni storici fanno risalire proprio a questo possedimento il nucleo originario del paese del Chievo, che infatti negli antichi documenti è spesso citato come *Clivus al Mantico*.

Nel corso dell'ottocento il Mantico è oggetto di trasformazioni sostanziali con l'acquisizione delle residue aree boschive da parte delle autorità militari austriache, che vi realizzano il poligono di tiro, la polveriera e il forte Albrecht. Poco più tardi, il passaggio della ferrovia del Brennero modificherà drasticamente l'assetto del territorio, separando nettamente la contrada Sorte dal Mantico. Queste opere e la successiva realizzazione del campo di volo militare hanno reso la maestosa foresta del Mantico un leggendario ricordo. Oggi i campi attorno all'aeroporto sono tutti coltivati e resi più fertili e redditizi grazie la rete capillare di irrigazione pubblica realizzata alla fine dell'ottocento.

Nel 1928 venne iniziata la costruzione del canale Biffis, che prende il nome dal suo ideatore, Ferdinando Biffis, che lo progettò nel 1913. L'inizio ufficiale dei lavori fu voluto da Benito Mussolini in persona e la fine del cantiere avvenne solo nel 1943 a causa della crisi finanziaria del 1929.

Nel 1910 si stanziò a Boscomantico una delle tre basi della neonata Sezione Aviazione del Regio Battaglione Specialisti del Genio. Nel gennaio del 1911, da Boscomantico, si sollevò il primo mezzo aereo, si trattava del dirigibile *Ausonia bis* progettato e costruito da Nino Piccoli. Nel 1913 la base fu la sede dell'aeronave Parseval e venne allestito un cantiere Dirigibili. Quest'ultimo era attrezzato con tutti i servizi accessori e disponeva di un campo di manovra il quale, nel 1916 ospitò anche il III Gruppo Aeroplani, che partecipò alla prima guerra mondiale. Durante il secondo conflitto mondiale l'aeroporto fu soggetto a molti bombardamenti. Nel primo dopoguerra furono necessari ingenti investimenti per la copertura dei crateri causati dalle bombe e per la costruzione della pista in asfalto. Il 2 settembre del 1958 una cerimonia congiunta italo-americana ha segnato l'apertura della pista di 1.005 metri i presso il nuovo aeroporto di Boscomantico.

La Corte Agricola Cà Nova

La corte agricola si attesta tra l'attuale via Boscomantico e la ferrovia del Brennero. L'intero complesso edilizio che costituisce la corte agricola è di proprietà di un'unica società agricola ed inserita all'interno di un fondo agricolo più ampio circostante. La corte è costituita da diversi edifici costruiti in epoche diverse e presenta sia edifici residenziali sia edifici destinati alla conduzione del fondo agricolo. La morfologia del contesto paesaggistico circostante la corte è principalmente pianeggiante e fa parte della parte di territorio agricolo pianeggiante compreso nell'ansa del fiume Adige all'altezza di Parona.

La corte è di proprietà della Famiglia Bevilacqua da almeno l'inizio del 1800 come indicano alcune mappe conservate nell'archivio di famiglia. La più antica mostra il fondo agricolo di proprietà del Conte Gerolamo Bevilacqua e nella mappa è già segnato il primo nucleo della corte. *(Mappa 1)*

Gerolamo Bevilacqua, figlio di Alessandro Bevilacqua e Carolina Santi, nato nel 1823 compì i primi studi fin da giovanissimo a Vienna nel Collegio Teresiano. A quanto pare nell'ambiente tedesco maturò i primi sentimenti patriottici: una volta di ritorno in Italia, a Brescia, scoppiata la rivoluzione, nel 1848, con molti suoi concittadini tentò di bloccare il grosso delle munizioni che gli Austriaci inviavano da Peschiera a Milano insorta. Ebbe dunque un ruolo rilevante nell'insurrezione bresciana, tanto è vero che in seguito all'instaurarsi del governo provvisorio decise di recarsi a Torino per arruolarsi nell'esercito regolare. Divenuto sottotenente di cavalleria, fu inviato a Pastrengo dove arrivò poche ore prima della famosa battaglia, alla quale partecipò comandando uno squadrone resosi protagonista di numerosi attacchi al nemico. Verso la fine della giornata però venne ucciso da un soldato austriaco.

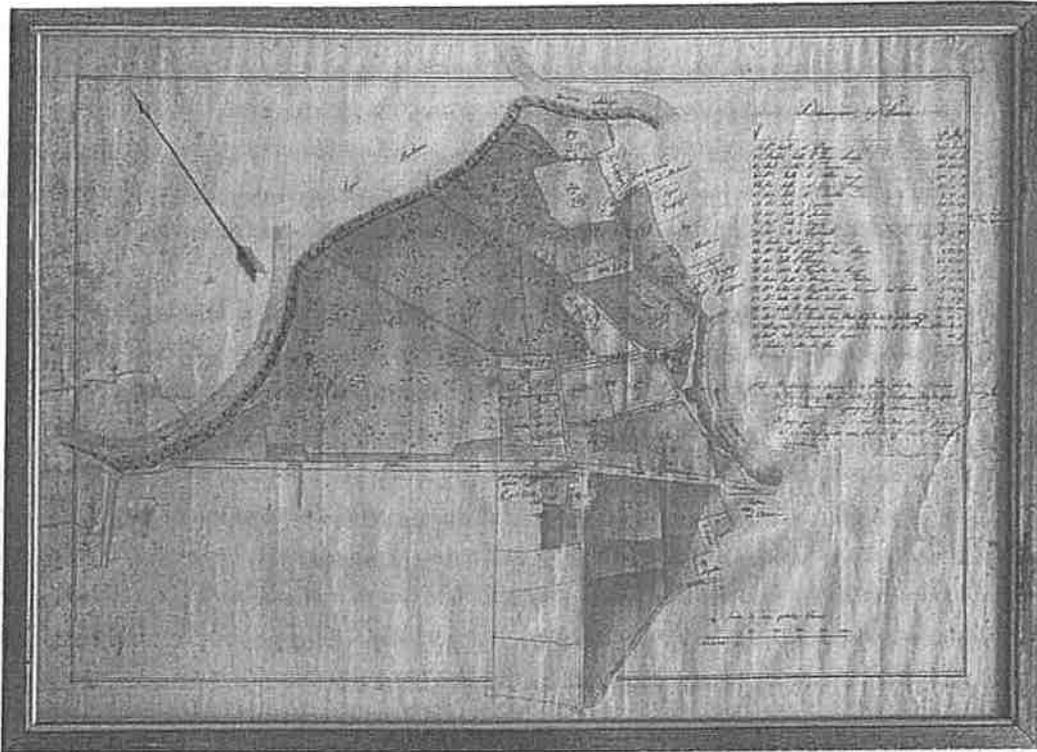
La sorella di Gerolamo era Felicità Bevilacqua (1822-1899) che fu sposata con il generale Giuseppe La Masa, patriota e letterato, che fu tra i capi della rivoluzione siciliana del 1848 e partecipò alle prime campagne per l'indipendenza italiana.

La corte compare inoltre un'altra mappa storica che descrive "la posizione e la qualità dei beni componenti lo stabile detto La Sorte" di proprietà del nobile Gaetano Bevilacqua. In questa mappa, databile attorno alla seconda metà del 1800, la corte è ancora rappresentata ancora solo nel suo nucleo originario. *(Mappa 2)*

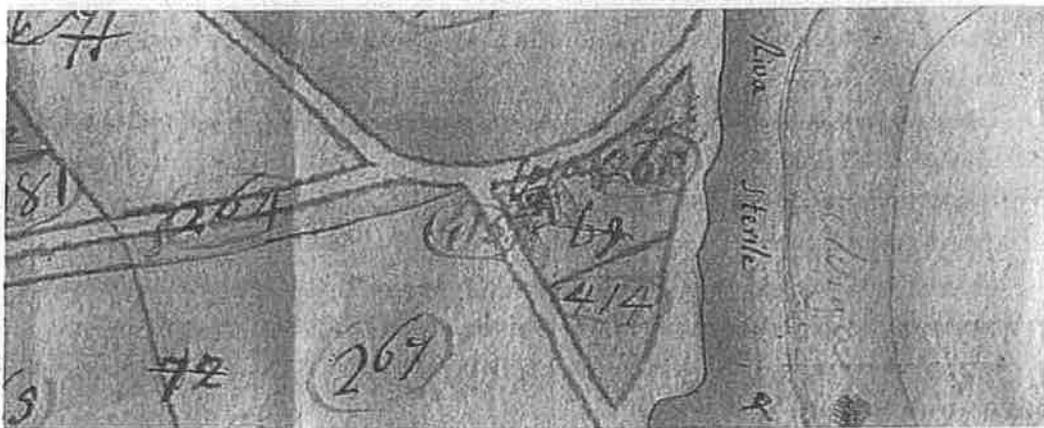
La corte infine appare nel catasto austriaco e assume già una conformazione più complessa essendo presenti già la prima parte della stalla ovest del corpo originario ed ad est si vede un edificio indipendente che attualmente è stato inglobato al nucleo originario. Sulla mappa è già rappresentata la ferrovia del Brennero. *(Mappa 3)*

Duranti i primi anni del 1900 è stata inoltre estesa la stalla verso ovest e costruita un grande edificio come rimessa di attrezzi agricoli a sud dell'edificato principale.

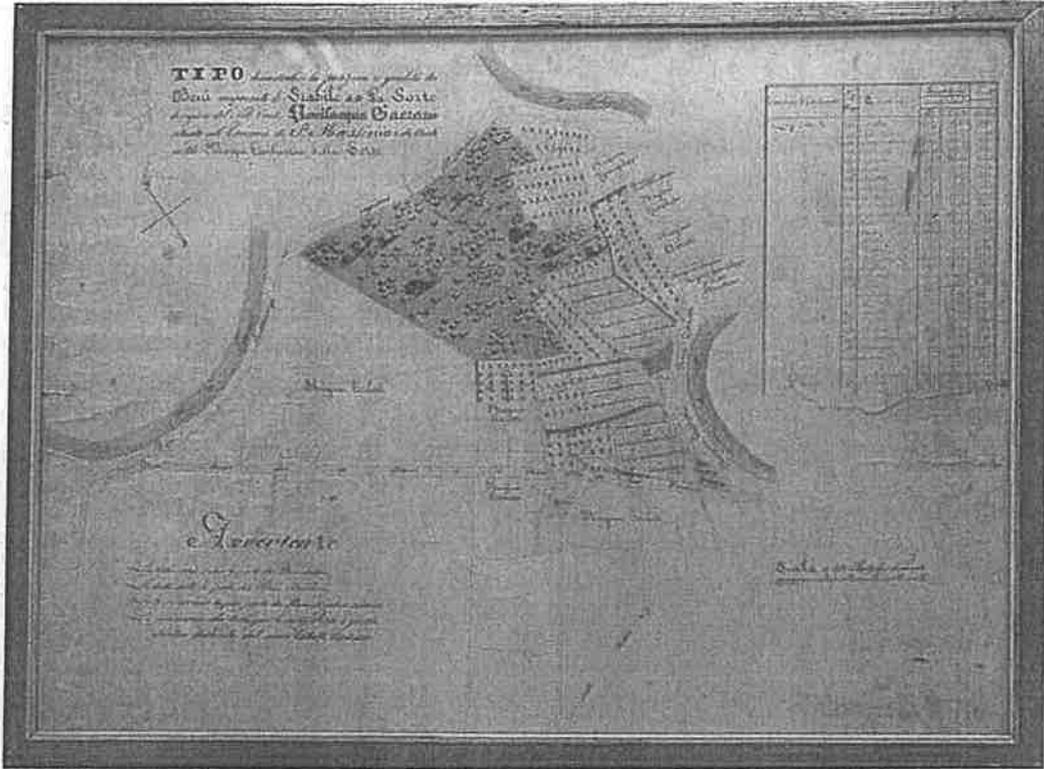
1.1 documentazione cartografica storica



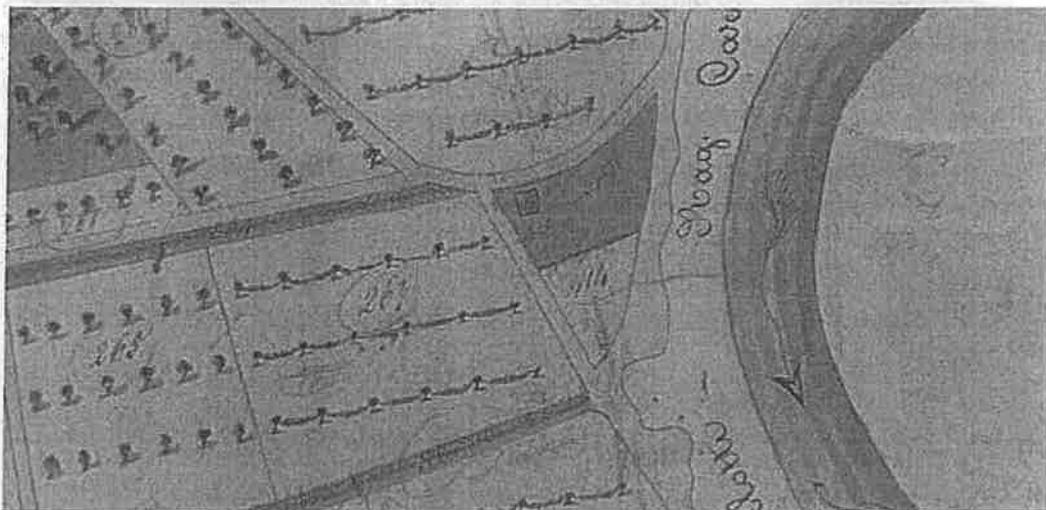
Mappa 1



Dettaglio Mappa 1

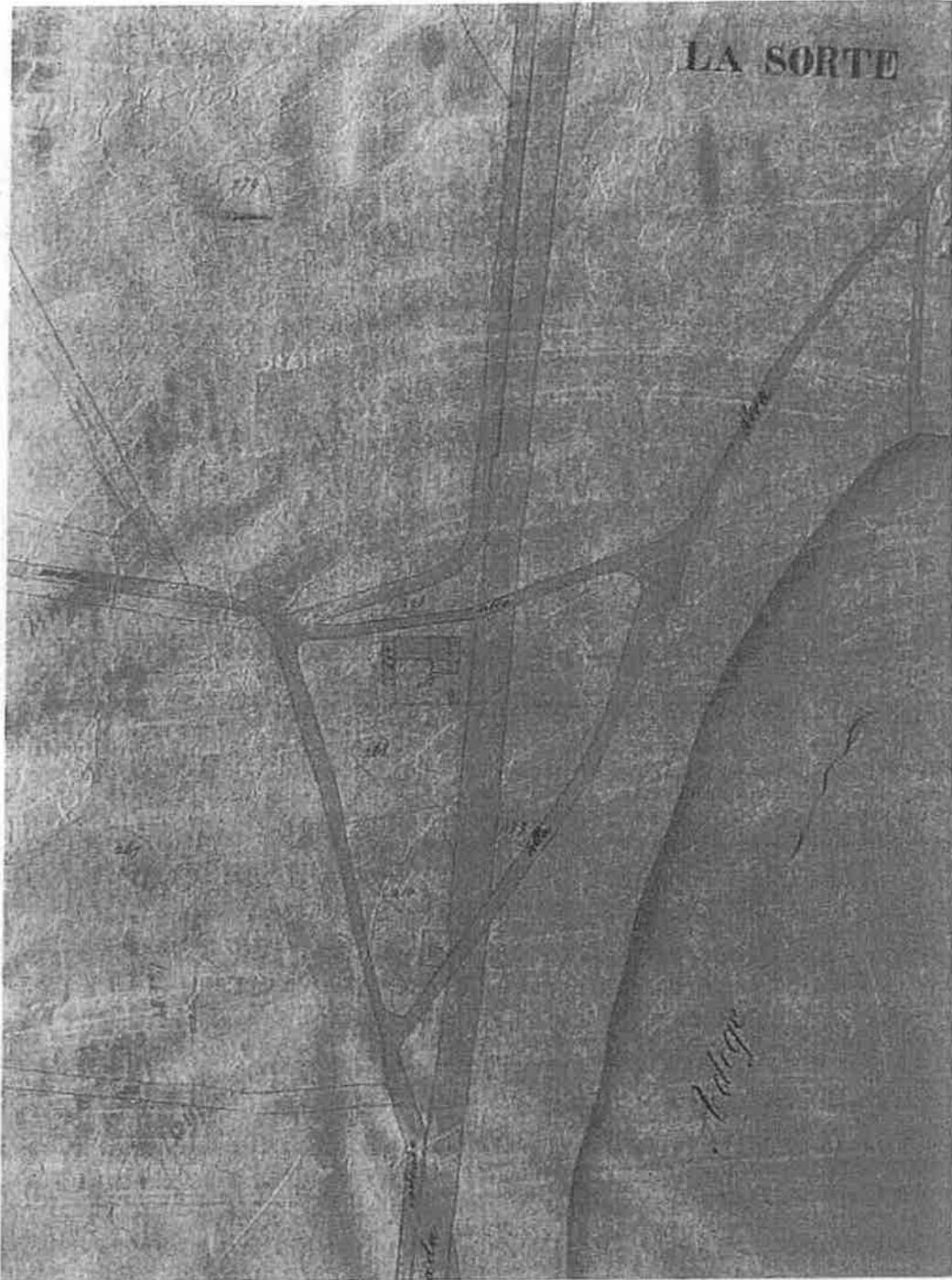


Mappa 2



Dettaglio Mappa 2

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
Piva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

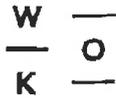


Dettaglio Mappa 3

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f. 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com



estratto ortofoto 1945



2. Inquadramento urbanistico

La proprietà è costeggiata dalla linea ferroviaria Verona - Brennero ed infatti una porzione di fabbricato è soggetta al vincolo della distanza minima di 30 metri (d.p.r. n. 753 del 1980 all'art. 49 comma 1).

Nella Tavola n.1 del del Piano degli Interventi, il fabbricato risulta soggetto all'art. 27 - Beni paesistici sottoposti a tutela ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42:

I beni paesistici sono tutti quelli sottoposti a tutela ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, art. 134. La Carta dei vincoli evidenzia a titolo ricognitivo le aree sottoposte a vincolo espresso a seguito di dichiarazione di notevole interesse pubblico e quelle vincolate per legge ai sensi dell'art. 142. L'immobile ricade nella lettera C dell'art.142: i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;

La corte è presente nella Tavola 04C - *Centri Storici e Corti Rurali* del Piano degli Interventi con il codice Q-15.

2.1 documentazione cartografica



atto Tavola n. 4C del P.I.



estratto Tavola n. 1 del P.I. - vincoli alla pianificazione

W
K | 101



**Piano degli Interventi dei
Centri Storici Minori, delle Corti e delle Ville Venete**
Individuazione della Corte e delle Unità Edilizie

Codice
Corte

Q/015

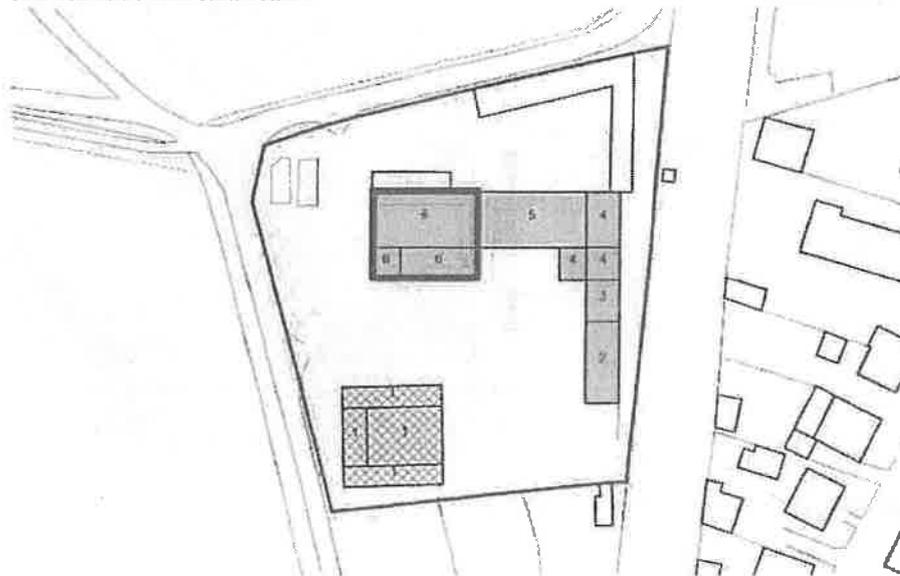
Individuazione della Corte

SCALA 1:2.000



Individuazione delle Unità edilizie

SCALA 1:1.000



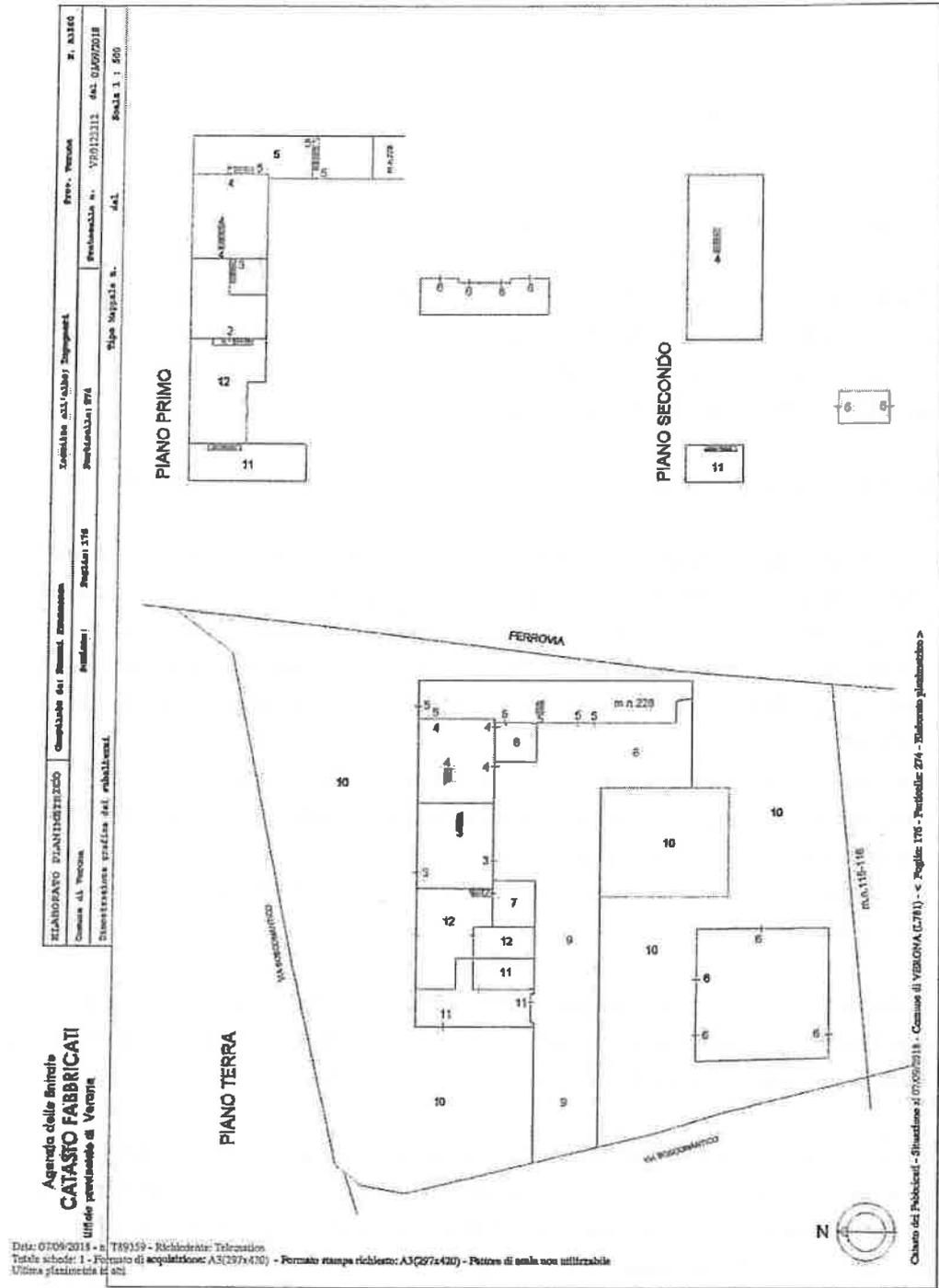
estratto Tavola 04C - Centri Storici e Corti Rurali

studio wok architetti associati

Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano

P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA

tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com



AGENZIA DELLE ENTECATE
CATASTO FABBRICATI
 Ufficio provinciale di Verona

RIANDAMENTO PIANIFICAZIONE
 Comune di Verona
 Dimensione grafica del subalterno

Computare dei diversi Elementi
 Particelle 176
 Direzione grafica del subalterno

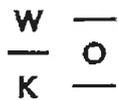
Prov. Verona
 Particella n. V0012311 dal 01/01/2018
 Tipo mappa n. 441
 Scala 1 : 500

Data: 07/09/2018 - n. 789159 - Richiedente: Telezon
 Tipo scheda: 1 - Formato di acquisizione: A3(297x420) - Formato stampa richiesto: A3(297x420) - Formato di scala non utilizzabile
 Utente planetario: 1202

Catasto dei Pubblici - Situazione al 07/09/2018 - Comune di VERONA (C.78) - Foglio 176 - Particelle 274 - Rilascio planetario >

Planimetria catastale con i subalterni attuali

studio wok architetti associati
 Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
 Piva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
 tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com



3. Descrizione dello stato attuale

Edifici

All'interno degli edifici che compongono l'intera corte ad oggi, giugno 2022, vivono circa 5 nuclei familiari e circa 15 persone in totale. Infatti tutte le unità abitative presenti sono in buono stato e abitate. In generale le condizioni generali di manutenzione sono buone o in ottime condizioni a seconda della porzione di corte. Tutti i tetti in coppi sono in ordine, i fronti non presentano problemi e i sistemi impiantistici sono in funzione correttamente. A tale proposito nel 2018 sono stati ammodernati e messi a nuovo gli impianti idraulici ed elettrici comuni a tutte le unità.

Dal punto di vista architettonico, la corte nel suo complesso presenta i tratti tipici degli edifici rurali del territorio veronese:

- facciata costruita in pietre di fiume e malta e poi intonacata. Attualmente sul fronte sud, la facciata risulta ancora ben conservata con un intonaco di colore rosa; la facciata sul fronte nord ha perso quasi completamente lo strato di intonaco lasciando a vista l'agglomerato di pietre di fiume e mattoni;
- fori abbinati in asse tra loro con cornici in tufo al piano terra e pietra della lessinia ai piani superiori.
- facciata tripartita con finestre quadrate al piano terra, rettangolari al piano primo e quadrate al piano delle soffitte.
- copertura a falde con strutture in legno tutt'ora esistenti e conservate e coperture in coppi.
- sul fronte ovest della vecchia stalla è presente un arco policentrico ribassato con imposta in mattoni a vista che ora è stato recuperato all'interno di una abitazione.
- Aia rialzata con bordo in lastre di pietra della lessinia e battuto in cemento per la essiccazione dei cereali e del foraggio.

L'unità più vicina ai binari e più isolata dalle altre, identificata al catasto dal mappale 228, è costituita al piano terra da una zona soggiorno con cucina e bagno mentre al piano primo si trovano due stanze e un bagno. Questa unità è attualmente abitata da una famiglia con figli.

Nel 2016 è stata ristrutturata l'unità abitativa censita al catasto con il sub. 4. (map.274) La casa si compone di una ampia zona soggiorno al piano terra con cucina abitabile e bagno; al piano primo si trovano tre camere da letto, due bagni e una zona soggiorno. Al piano terzo ci sono delle soffitte. Questa unità è attualmente abitata da una famiglia con figli.

L'unità censita al sub. 3 si sviluppa su due piani e occupa il piano terra e il piano primo. È costituita da una sala da pranzo, un soggiorno, una cucina, un bagno e due camere da letto. Una cantina è collegata

W —
—
K —

—
O
—

all'abitazione e dà accesso al giardino retrostante. Questa unità è attualmente abitata da una coppia di anziani.

Adiacente al sub.3, al piano primo si trova un'altra abitazione censita al sub. 2 (map.274) alla quale si accede attraverso una scala dalla corte. La casa si compone di una cucina, un soggiorno, due camere da letto e un bagno. Questa unità è attualmente abitata da una famiglia con figli.

Tra l'abitazione identificata al sub 11 e le abitazioni identificate ai sub.2 e 3, si trova la vecchia stalla ora adibita a deposito di materiali, identificata al sub 12 (map.274) e una zona porticata antistante la corte sul lato sud del fabbricato. Nella zona sud della corte infine è presente un edificio indipendente con portico che funge da ricovero per macchinari agricoli.

Infine sul lato ovest della corte si sviluppa il sub. 11 (map.274), una abitazione ricavata tra il 2017 e il 2018 in una porzione della stalla e del fienile. Questa nuova casa si sviluppa in totale su tre livelli: il piano terra in connessione con il giardino circostante, un primo piano e un piano soffitta.

Nel progetto di recupero di questa porzione di edifici, l'intento principale è stato conservare unitarietà di linguaggio e di materiali all'interno della corte.

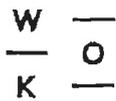
In tutte le facciate di questa nuova abitazione, ad eccezione del fronte est che è rivolto all'interno del portico, è stato effettuato un lavoro di pulizia dell'intonaco esistente, così facendo è stata riportata a vista la facciata in pietra così come è avvenuto nel corso del tempo nell'unità edilizia adiacente.

Nel fronte Nord sono state aperte quattro nuove finestre in continuità con la facciata dell'unità edilizia adiacente più antica e con le stesse dimensioni. Le due finestre quadrate esistenti al piano terra sono state mantenute con la cornice in tufo, le finestre rettangolari al piano primo e al piano secondo hanno una cornice in pietra della lessinia come accade per la facciata del corpo edilizio più antico.

È stato inoltre riaperto un portone esistente in precedenza murato per dare un secondo accesso al magazzino al piano terra.

Nel fronte Ovest è stato riaperto l'arco esistente sulla facciata, tipico delle corti della bassa padana orientale. L'arco esistente è policentrico ribassato e ha un'imposta in mattoni a vista che è stata conservata. Un grande serramento arretrato di memoria scarpiana chiude l'arco. Sono state aperte quattro nuove finestre secondo un disegno che rispetta precisi allineamenti. Tutte le aperture della facciata, ad eccezione dell'arco, sono caratterizzate da una cornice in pietra della lessinia.

Il fronte Sud, verso la corte, è caratterizzato da una facciata vetrata con montanti in legno che ricorda in chiave contemporanea le tamponature lignee tipiche dei fienili delle corti rurali. Al piano terra la vetrata è a filo dei montanti mentre al piano primo una parte della vetrata è arretrata per creare una loggia con



parapetto in vetro. L'intera facciata vetrata inoltre rimane a filo interno dei pilastri in mattoni così per essere in linea con il passo del portico esistente nel quale si inserisce.

Il fronte Est che si affaccia sul portico esistente è intonacato ed è caratterizzato da tre aperture. La più grande è la porta di ingresso all'abitazione che ha una parte con una vetrata fissa. Nella parte più interna della facciata, due canne fumarie metalliche corrono esterne lungo la facciata e sono necessarie per l'esalazione in copertura della nuova caldaia e del camino

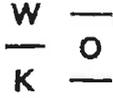
I serramenti sono tutti in legno (larice) con finitura naturale. I grandi serramenti del fronte sud e del fronte ovest saranno dotati di tende a rullo per la protezione solare. Tutte le altre finestre sono dotate di tende interne oscuranti per garantire l'oscuramento delle camere da letto.

Il pavimento esterno ed interno del piano terra sarà in pietra della lessinia posato a correre. Al piano primo e al piano secondo il pavimento è in parquet prefinito. Le pareti interne sullo spazio a doppia altezza del soggiorno e il soffitto del primo solaio sono rivestite da pennellature di multistrato di betulla.

In generale questo intervento ha avuto molti riconoscimenti e visibilità nazionale ed internazionale come buon esempio di intervento di recupero del patrimonio edilizio. Infatti è stato premiato nel 2019 con il **Premio Fassa Bortolo** all'interno della VII edizione del PREMIO INTERNAZIONALE "DOMUS RESTAURO E CONSERVAZIONE" organizzata dal Dipartimento di Architettura della facoltà di Architettura dell'Università di Ferrara.

Nel 2019 questa architettura è stata premiata con il **Premio Maestri Comacini** nella categoria restauro/recupero di costruzioni esistenti. Questo premio è conferito dall'Ordine degli Architetti di Como. Nel 2021 questa abitazione è stata premiata con una **Menzione al Premio Architetti Verona**, nella categoria "recupero e restauro". Questo premio è organizzato dall'Ordine degli Architetti di Verona. Nel 2019 inoltre la casa è stata selezionata nella conferenza "**Identità dell'Architettura Italiana**", conferenza internazionale organizzata dal Dipartimento di Architettura dell'Università degli studi di Firenze con il patrocinio della rivista **Casabella**.

Nel 2019 è stata selezionata a partecipare alla XI edizione del **Premio Internazionale Dedalo Minosse** alla Committenza di Architettura, partecipando alla mostra itinerante del Premio allestita nella Basilica Palladiana a Vicenza.



Infine questa intervento è stato pubblicato in numerose riviste cartacee di architettura tra le quali:

- Abitare n.580, dicembre 2018, Italia
- Enki Magazine, Aprile 2019, Inghilterra
- AD Germany, Aprile 2019, Germania
- WallPaper, Luglio 2019, Inghilterra (selezione dei 20 giovani studi emergenti europei)
- Icon Design (copertina) Marzo 2020, Italia
- Year Book del CNAPPC, selezione architettura partecipanti al premio Architettura Italiana 2018

La casa è stata pubblicata in siti specialistici tra cui i più importanti sono:

- Afasia, Spagna
- Archdaily, Stati Uniti
- ElleDecor, Italia
- Domus, Italia
- DeZeen, Inghilterra

spazi aperti

Gli spazi aperti sono delimitati da un muretto di recinzione con rete e sono presenti due ingressi carrai lungo via Boscomantico, uno sul lato ovest e uno sul lato nord della proprietà. La parte di corte verso sud ha una pavimentazione in ghiaia ed è presente un'area in cemento rialzata di circa 30 cm. Sul lato ovest e sul lato nord è presente un prato con qualche zona con pavimentazione in cemento per la sosta e la movimentazione di mezzi agricoli.

Ci sono delle alberature esistenti tipiche del contesto agricolo: lungo via Boscomantico sono presenti 3 alberi di Noci, in adiacenza alla facciata ovest è presente un albero di fichi e in mezzo al prato tra la via e l'edificio più a ovest è presente una magnolia.

Nella parte di giardino in corrispondenza dell'abitazione identificata con il sub.11 si trova un giardino con piscina sul lato ovest della corte. La piscina è circondata da una pavimentazione in pietra all'interno del prato del giardino. La giacitura di questo tappeto lapideo, assieme alla giacitura del fabbricato, valorizza un cancello esistente sul lato nord della recinzione.

Anche lungo il perimetro dell'edificio esistente e sotto al portico sul lato est dell'abitazione è stata creata una pavimentazione in pietra che è in continuità con la pavimentazione interna della casa. La pavimentazione della corte è in ghiaia.

Il giardino, costituito da un grande prato, è arricchito lungo il suo perimetro da una bordura di erbacee perenni miste e sul lato nord anche da una zona adibita a orto.

studio wok architetti associati

Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano

P.iva/c.f. 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA

tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

3.1 Fotografie stato di fatto



vista lato sud della corte

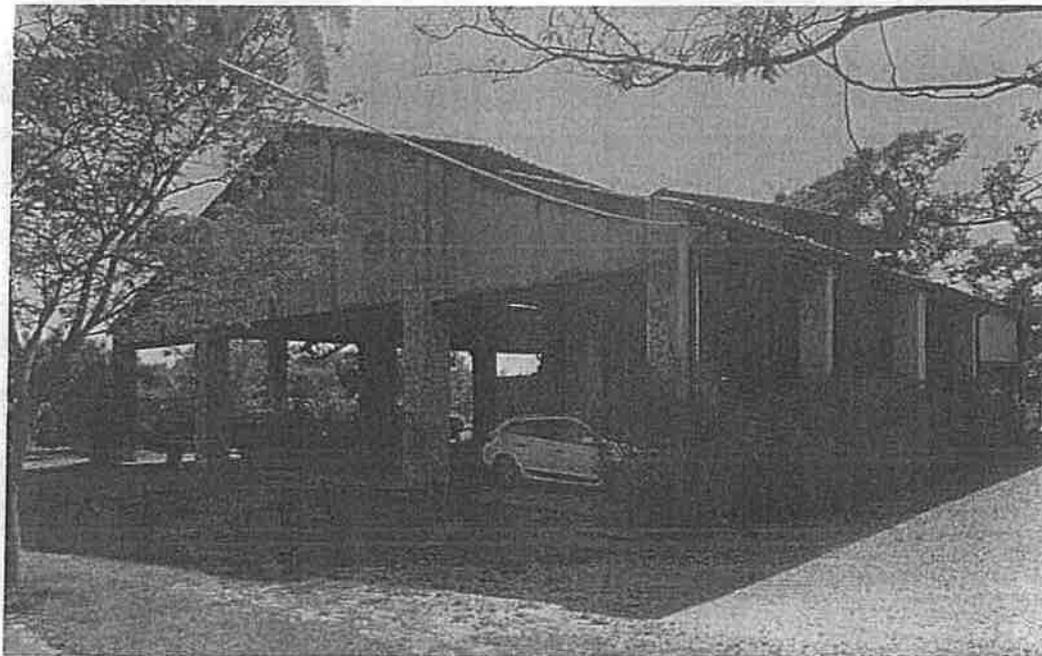


vista lato sud della corte

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com



vista lato nord della corte



vista dell'edificio agricolo nella parte sud della corte

studio wok architetti associati

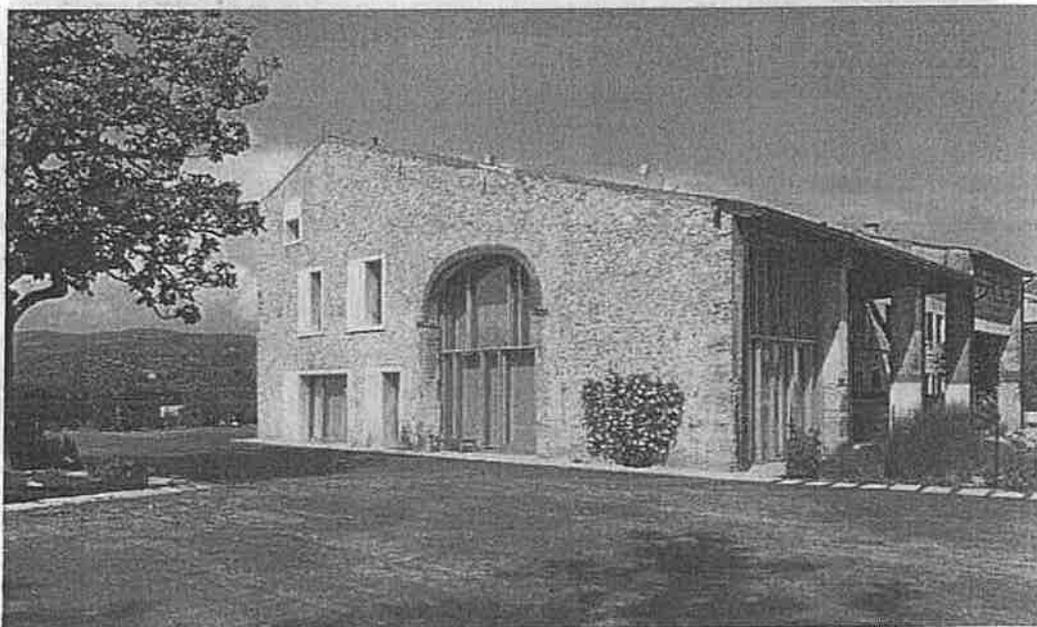
Via Raffaele Paravicini 16, 20125 Milano

P.iva/c.f. 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA

tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com



vista della casa ristrutturata nel 2018



vista della casa ristrutturata nel 2018

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f. 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

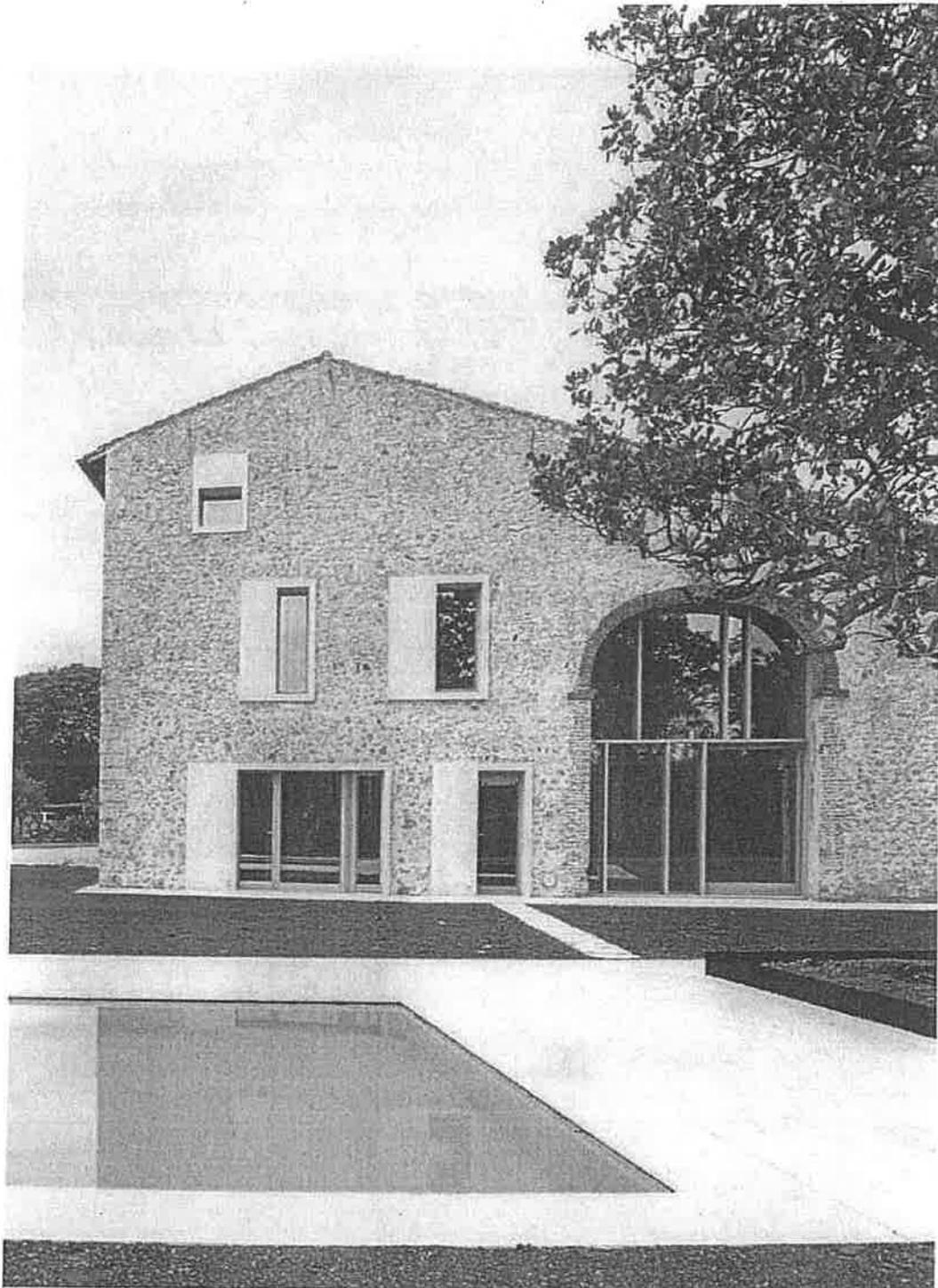


Foto della corte da una strada di campagna circostante (2018)

studio wok architetti associati

Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano

P.iva/c.f.10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA

tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

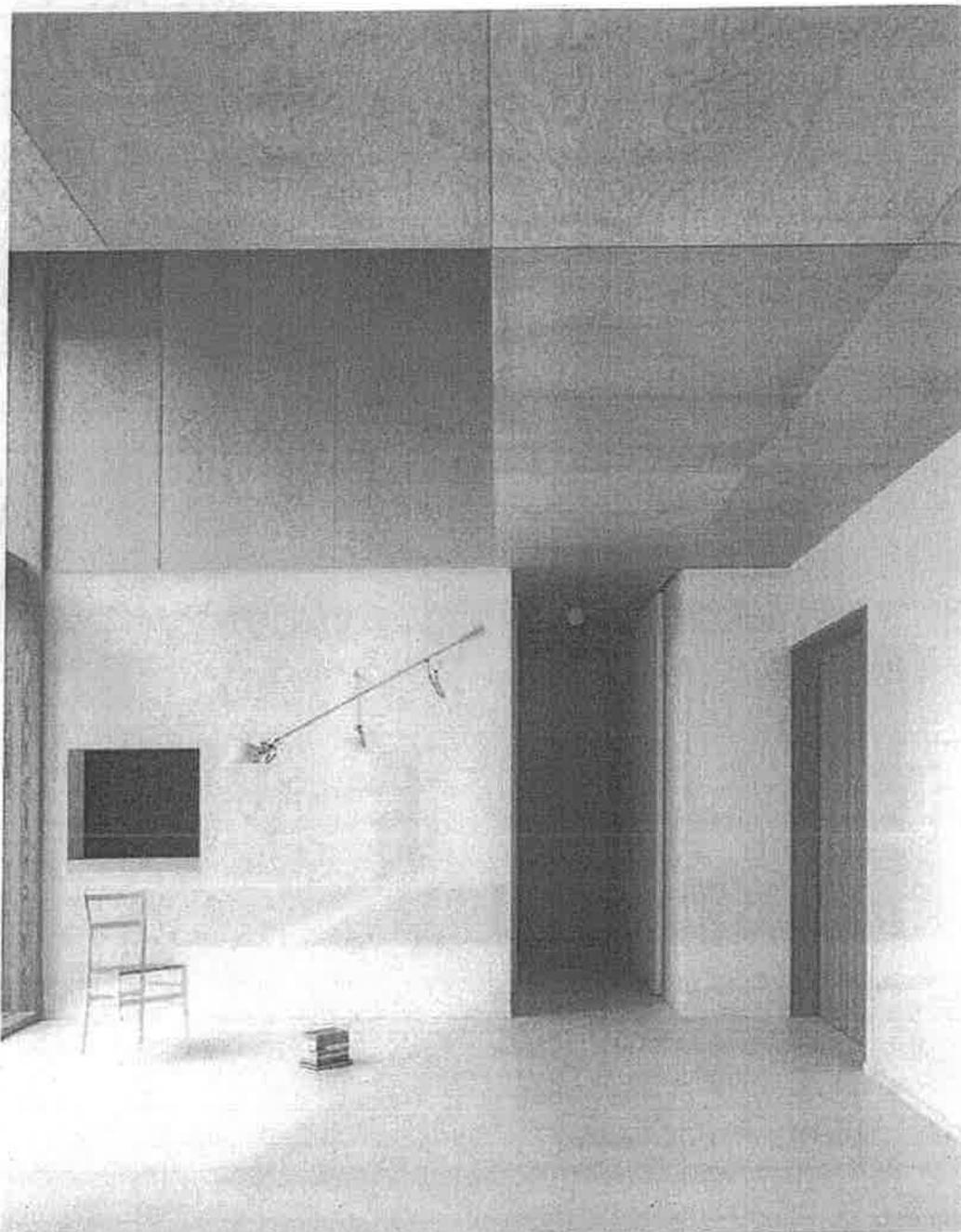


Foto dell'interno della casa ristrutturata (2018)

studio wok architetti associati
Via Raffaele Perravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

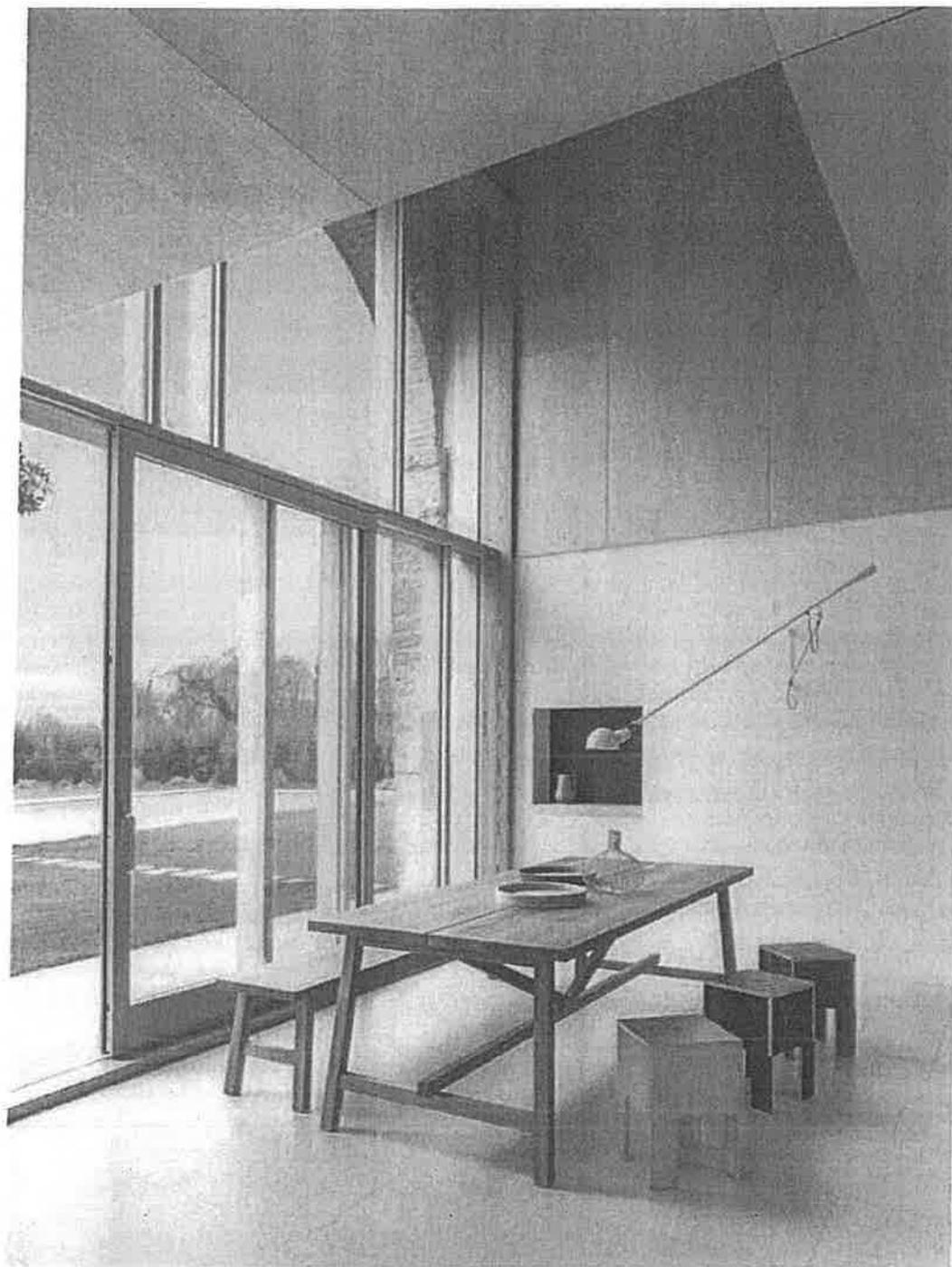


Foto dell'interno della casa ristrutturata (2018)

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

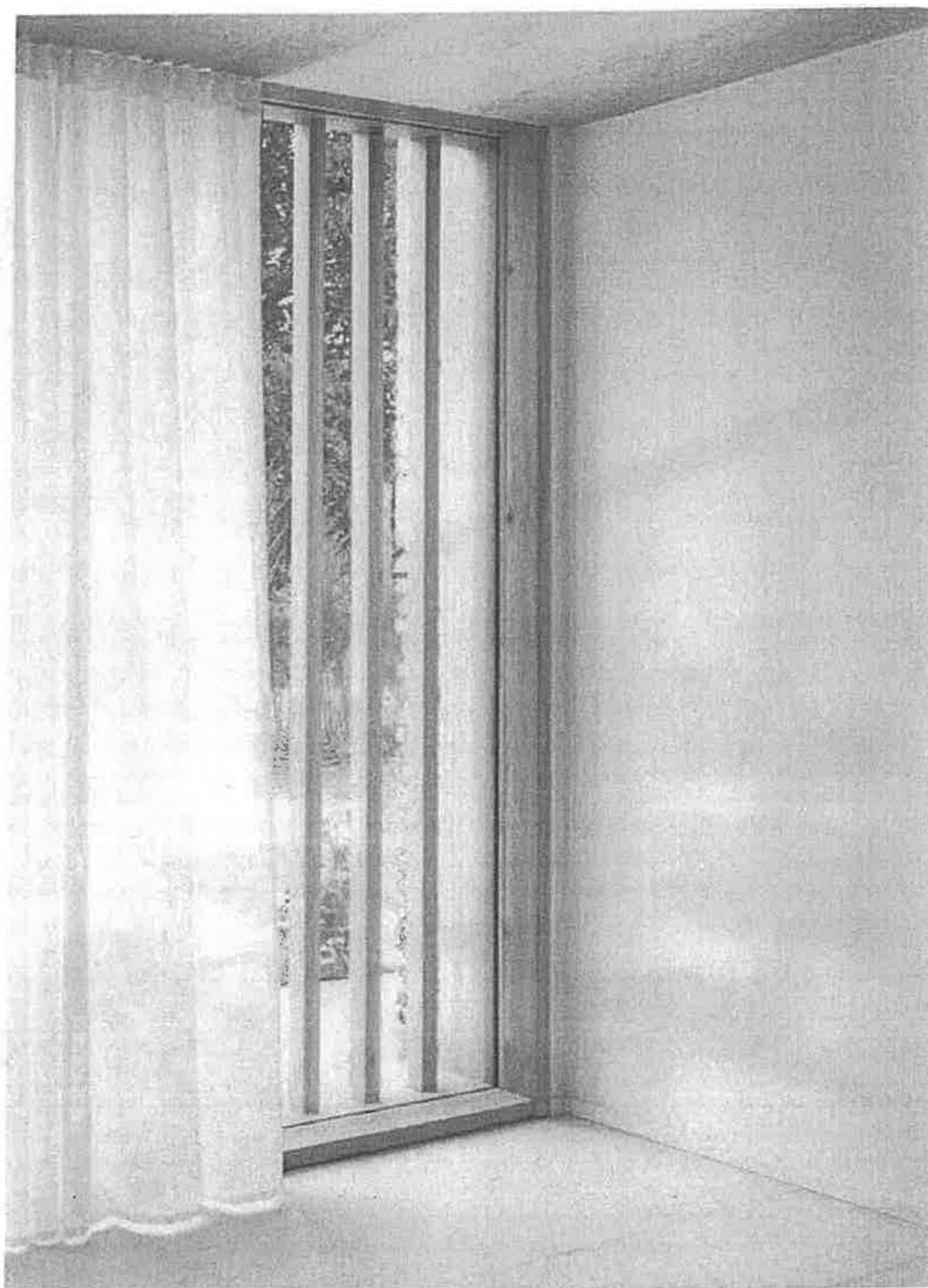


Foto dal giardino della casa ristrutturata (2018)

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

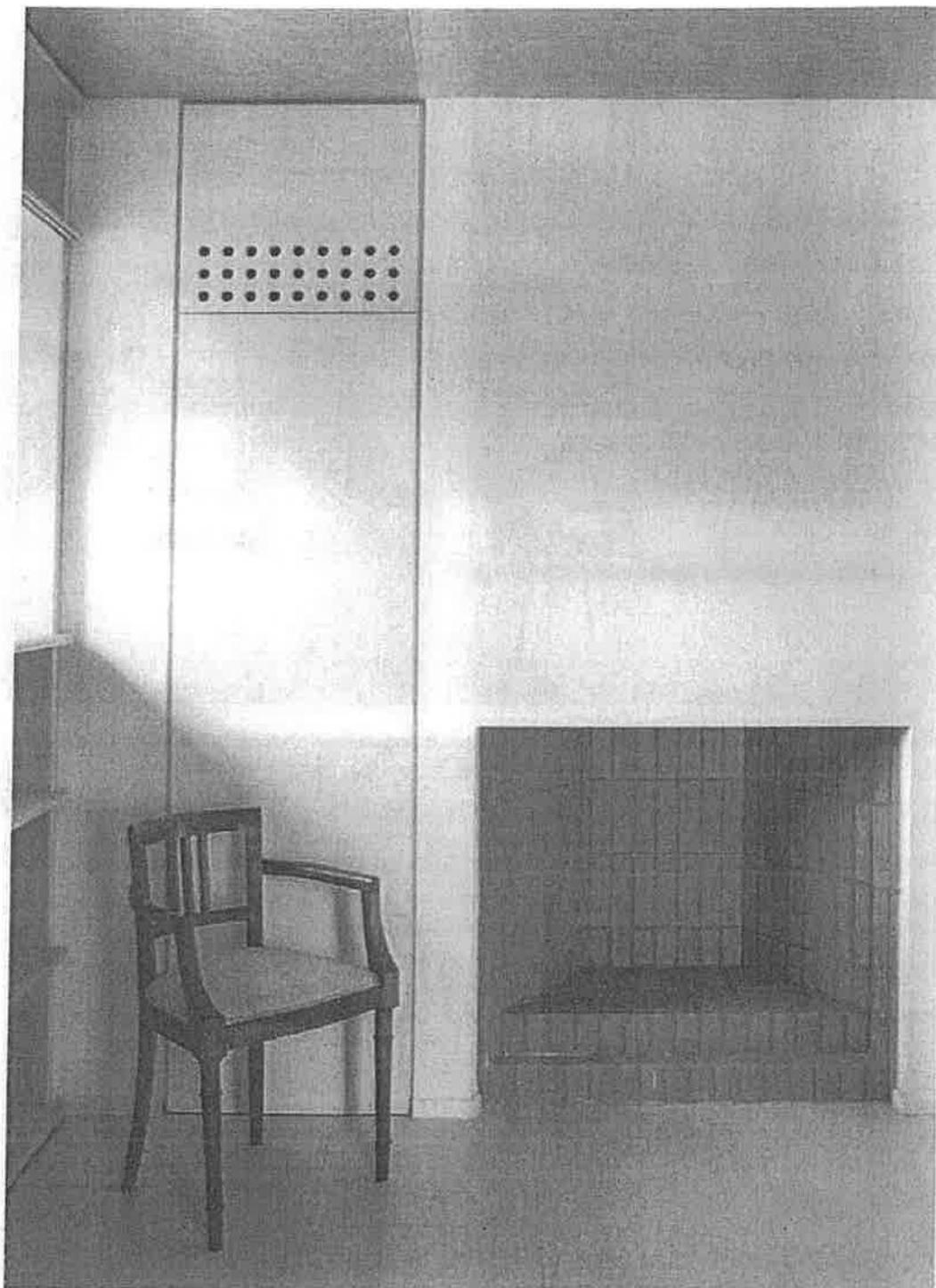


Foto dell'interno della casa ristrutturata (2018)

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

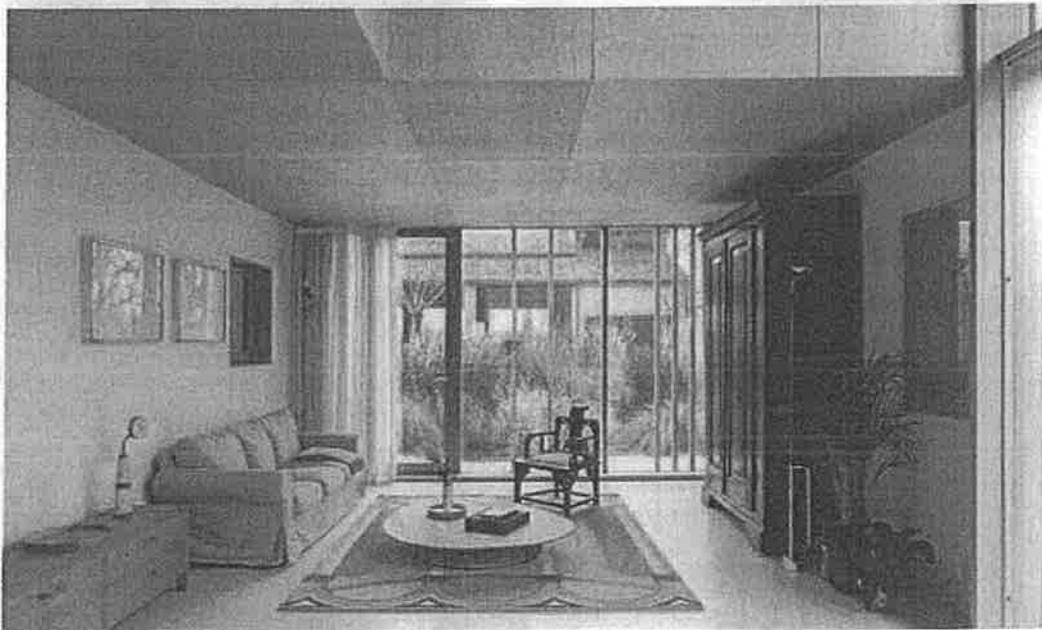
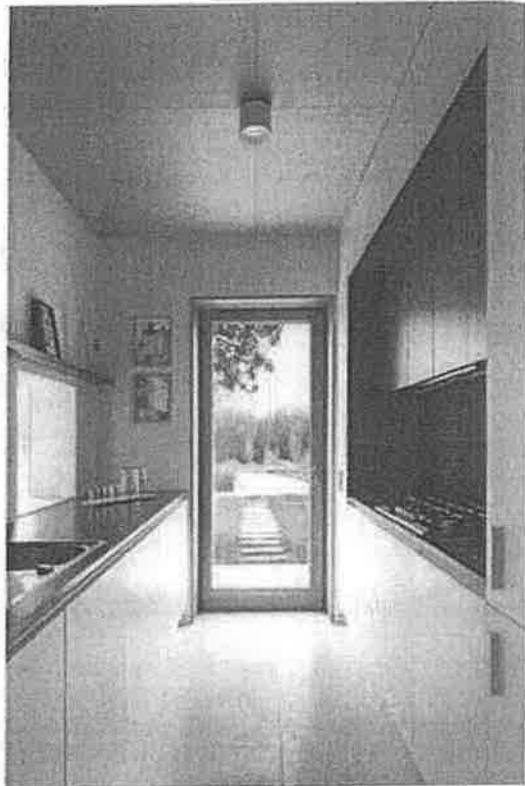


Foto dell'interno della casa ristrutturata (2018)

studio wok architetti associati
Via Raffaele Parravicini 16, 20125 Milano
P.iva/c.f. 10383240966 - Codice Fatturazione SU9YNJA
tel 02/84076662 - info@studiowok.com - www.studiowok.com

W —
K —

—
O —

4. Considerazioni finali

Il progetto di costruzione della linea dell'alta velocità prevede la demolizione dell'intera corte agricola. Il raddoppio infatti della linea esistente del Brennero ha bisogno di allargare il sedime ferroviario e il progetto preliminare, ad oggi conosciuto, pone l'allargamento quasi totalmente nel lato ovest del tracciato ferroviario.

Questa scelta progettuale non tiene minimamente conto dell'importanza di salvaguardare un lacerto della storia agricola del Mantico, essendo una delle proprietà più antiche rimaste in questa zona di territorio. Specialmente la seconda ansa del fiume negli ultimi duecento anni ha subito numerose modificazioni del suo aspetto paesaggistico: prima la costruzione del forte austriaco Albrecht, poi la linea ferroviaria del brennero, poi il canale Biffis con la centrale elettrica ed infine l'aeroporto di Boscomantico hanno pian piano mutato per sempre questo territorio.

La corte, seppur con la sua semplicità architettonica rappresenta un tassello importante della storia e della memoria della stratificazione agricola del Mantico. La sua demolizione rappresenterebbe la cancellazione totale dell'ultimo edificio storico di questa parte di campagna tra la ferrovia e l'aeroporto.

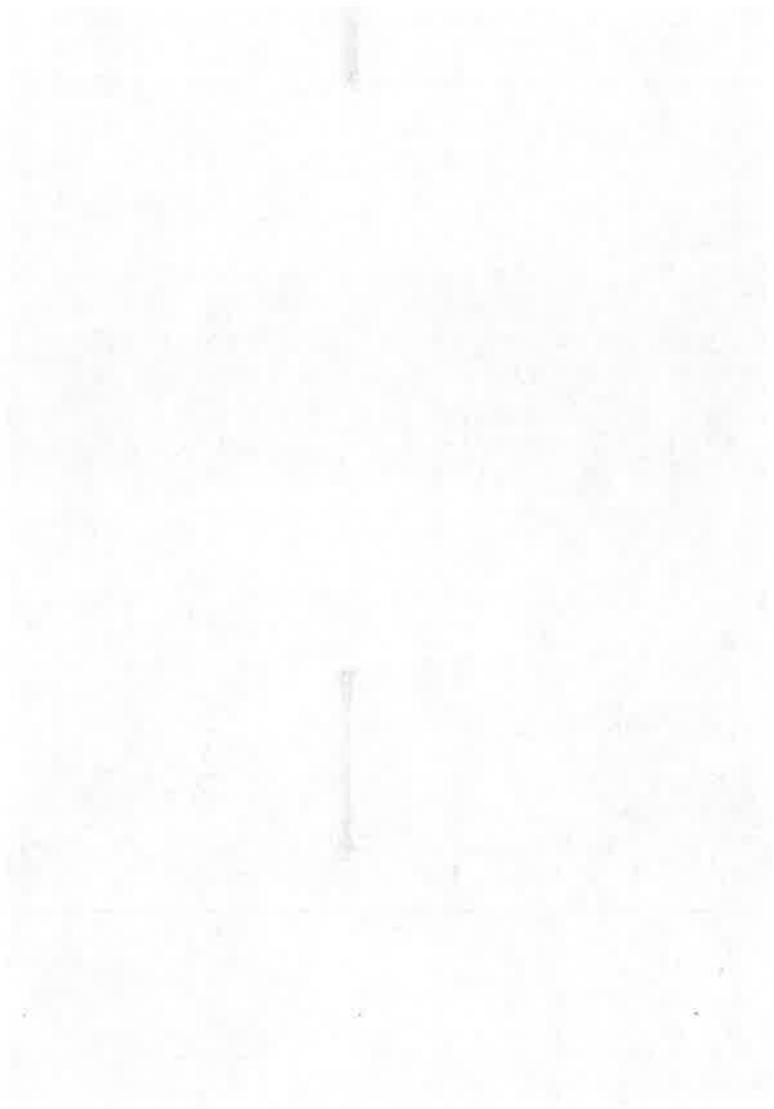
ALLEGATO 3

Sono proposte due aree alternative per l'area di cantiere, in sostituzione della porzione ora ipotizzata che corrisponde all'intera area afferente alla corte rurale.

Le due aree proposte, sempre all'interno dell'area di proprietà, sono ai due lati opposti rispetto alla nuova linea Brennero. Preferibilmente si propone l'area a destra.

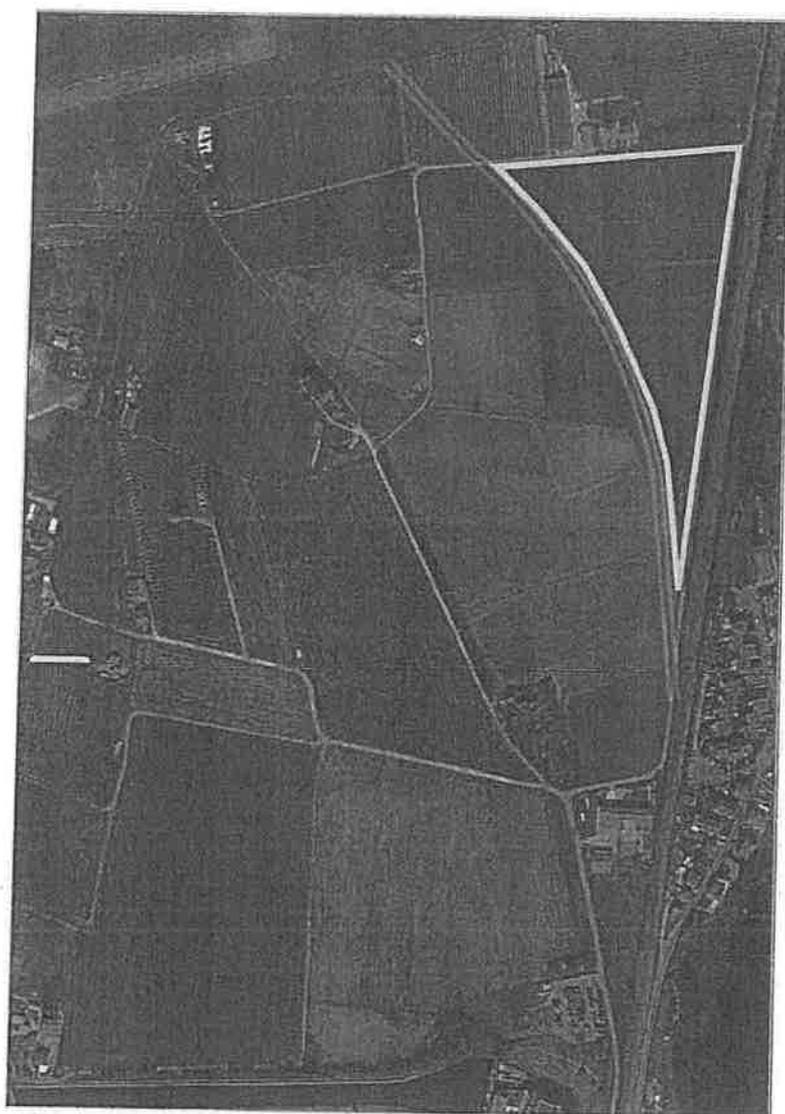
In colore magenta il tracciato della nuova linea Brennero





ALLEGATO 4

Viene evidenziata l'area che potrebbe essere oggetto dell'edificazione residenziale per gli abitanti della zona che sono espropriati delle proprie case di abitazione.

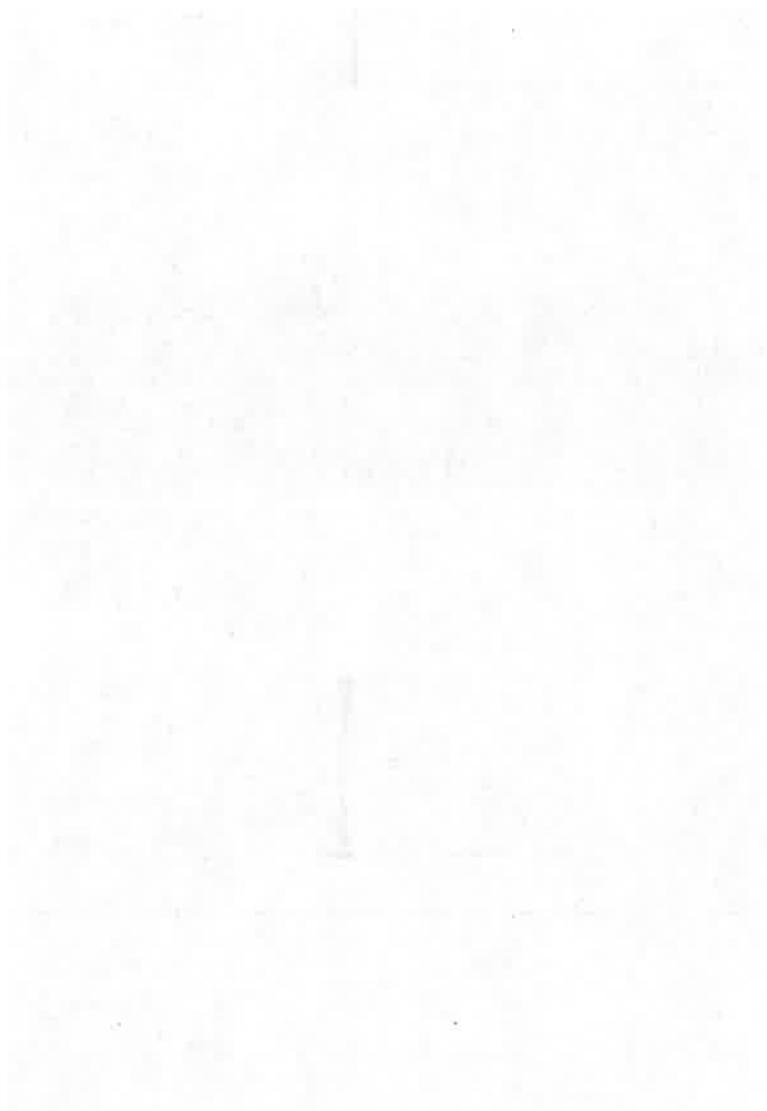




ALLEGATO 5

In colore blu e azzurro la nuova viabilità stradale, in azzurro chiaro la porzione di strada per cui si propone un tracciato alternativo





Libis



Studio Tecnico Ambientale
Dott. G. Lazzarin

di Ciccarelli dott.ssa Luisa Ariana

VIA A. PISANO, 6 - 37131 VERONA
P.I.V.A.: 04688760232

PIANO DI INVESTIMENTO
con allegato computo metrico estimativo
ed analisi dei costi

PROGETTO DI IMBOSCHIMENTO SU SUPERFICI AGRICOLE
IN LOCALITÀ BOSCOMANTICO (VR) AL FINE DI CREARE UN'AREA
FORESTALE DI ELEVATO VALORE NATURALISTICO IN ZONA PERIURBANA

Il tecnico redattore

Dott. Giuliano Lazzarin



Ottobre 2023

Premessa

Pochi chilometri a ovest di Verona si trova una località denominata Bosco Mantico, boscosa fino al 1940-50. Attualmente l'area è occupata quasi esclusivamente da colture agrarie e dall'aeroporto turistico.

Non esiste alcuna documentazione riguardo la composizione floristica e alle caratteristiche vegetazionali del bosco. Questo doveva avere però una certa rilevanza se molti botanici che si occuparono della flora veronese lo citano nelle loro opere (PONA, 1608; SEGUIER, 1745; GOIRAN, 1897).

Si può affermare che fino a poco meno di cento anni fa rappresentava uno degli ultimi relitti della vegetazione originaria dell'Alto Agro Veronese.

I dati più recenti ed attendibili che si hanno dell'antico bosco del Mantico si possono ricavare dal Catasto Austriaco conservato presso Archivio di Stato di Verona. Nel 1847 il bosco copriva una superficie di 120 ettari. La sua estensione è stata ridotta pochi anni dopo in seguito alla costruzione del Forte di Parona e di un'area da utilizzare per le esercitazioni militari. Nel 1906 il bosco era ridotto a soli 45 ettari.

Agli inizi degli anni '20 venne costruito l'aeroporto ed anche le aree destinate alle coltivazioni si estesero sempre di più. Nonostante ciò l'ultimo residuo di bosco scomparve soltanto dopo l'ultimo conflitto, come è stato confermato da molte testimonianze dirette.

Il presente progetto rappresenta il tentativo di ricostruire una prima porzione dell'antico Bosco del Mantico con l'intento di creare un ambiente forestale in grado di incrementare la biodiversità e di fornire i suoi servizi ecosistemici alla collettività.

1. – Descrizione dello stato di fatto

1.1 – Vincoli urbanistici e servitù

Ai fini dei vincoli territoriali-urbanistici è stato consultato il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Verona (P.A.T.), con i relativi documenti cartografici. I dati ricavati vengono di seguito elencati.

Dalla Tavola dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale la superficie oggetto di intervento è classificata come:

Area di ricomposizione paesaggistica (ambiti a margine della città di Verona caratterizzati dalla compresenza di zone a forte degrado paesaggistico - ambientale ed edilizio).

Area di ricarica degli acquiferi (la permeabilità dei suoli permette una facile percolazione dell'acqua che va ad alimentare la falda freatica).

Nella zona interessata dal progetto non esistono vincoli di natura paesaggistica, archeologico, monumentale (D. Lgs. 42/2004) e neppure Idrogeologico-forestale (R.D.L. 16.05.1926 n. 1126).

Dalla Tavola delle Trasformabilità si evince che l'area di intervento è classificata come:

Ambito rurale da riqualificare (Aree rurali di ricomposizione paesaggistica e da riqualificare, sono ambiti periurbani della città di Verona caratterizzati dalla presenza di zone a forte degrado paesaggistico-ambientale ed edilizio, frammentazione fondiaria con destinazioni non agricole in prossimità delle strade, edificazione diffusa non in funzione del fondo agricolo)

Dalla Tavola delle fragilità l'area di intervento è segnalata per la Vulnerabilità intrinseca degli acquiferi:

Unità A (Aree caratterizzate dalla presenza di alluvioni fluviali e fluvio-glaciali a composizione prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa, ad elevata permeabilità primaria - Strati di alterazione superficiale di scarsa potenza. - Morfologia pianeggiante, con cigli e scarpate di terrazzi alluvionali, alvei e paleoalvei. - Dinamica geomorfologica prevalente: fluviale e fluvio-glaciale. - Presenza di falda libera a profondità maggiore di 10 metri dal piano campagna).

I mappali interessati dall'intervento non sono gravati da servitù.

1.2 – Aspetti naturalistici del territorio e altri vincoli

L'area d'intervento non rientra in parchi, riserve e siti della rete Natura 2000. In essa non sono presenti boschi, prati, pascoli, torbiere e zone umide.

Distante circa 60 metri dall'area di progetto esiste una siepe alberata che fa da confine tra le particelle 2, 3, 4 (foglio 177), con la pista ciclabile che percorre la sponda a sinistra del canale Biffis. La siepe è costituita da sole specie arboree alloctone: Robinia (*Robinia pseudoacacia*), Ailanto (*Ailanthus altissima*) e Gelso da carta (*Brussonetia papyrifera*).

1.3 – Coltivazioni agricole praticate prima della presentazione della domanda di sostegno

Nel corso dell'annata agraria 2023 le superfici interessate dall'impianto sono state così coltivate:

Foglio	Mappale	Tipo di coltura
172	33	Erbà medica e altre fortaggiere
172	34	Erba medica e altre fortaggiere
172	35	Sorgo
172	53	Sorgo

1.4 – Viabilità, infrastrutture, linee tecnologiche e altri elementi del paesaggio antropico

All'interno dell'area d'intervento la viabilità è rappresentata dalle capezzagne per l'accesso ai terreni coltivati. I percorsi, privi di un adeguato sedime, sono adatti solo al transito di mezzi agricoli (trattori). Oltre a percorrere il perimetro di proprietà dell'Azienda Agricola Corte Cà Nova S..S. alcune capezzagne fanno da confine tra mappali attigui.

A nord dei mappali 35 e 53 si trova via Boscomantico. In questo tratto la strada presenta la carreggiata sterrata.

Nella cartografia catastale, alla base delle particelle 33 e 35 è rappresentato il tracciato di una canaletta in cemento per l'irrigazione delle colture. Attualmente la canaletta esiste solo in alcuni tratti tra loro non collegati. Figura, quindi, come opera dismessa e, nello stato in cui versa non può essere utilizzata per l'irrigazione delle colture.

Tutti tre i mappali interessati dal progetto sono attraversati, in diversa misura, da una linea elettrica a bassa tensione, non soggetta a servitù.

In quanto ad infrastrutture è presente all'interno dell'area di progetto anche una torre facente parte di un vecchio impianto antibrina, risalente a quando sul mappale 33 era stato allestito un vivaio dove venivano prodotte le giovani piante di kiwi. Nel progetto è prevista la sua eliminazione.

1.5 – Presenza di corsi d'acqua non impermeabilizzati

All'interno dell'area d'intervento non esiste una rete idrografica superficiale di fossati o canali di drenaggio. La falda freatica si trova ad una profondità di oltre 10 metri. Il suolo, costituito da sedimenti di natura fluviale, è caratterizzato da una accentuata permeabilità.

1.6 – Eventuali altri argomenti

L'azienda agricola richiedente è proprietaria anche dei terreni limitrofi che potrebbe destinare ad imboscimento in una seconda fase di progetto.

2. – Progetto degli investimenti

2.1 – Corografia

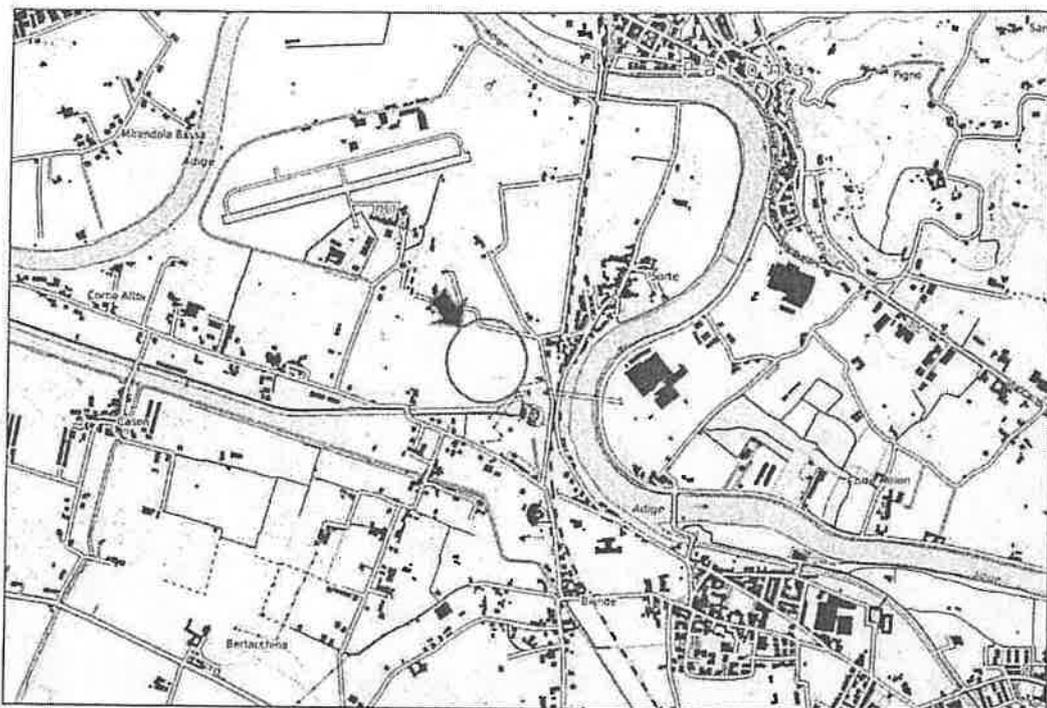


Fig. 1 -Corografia in scala 1:25.000. L'area d'intervento è cerchiata in rosso.

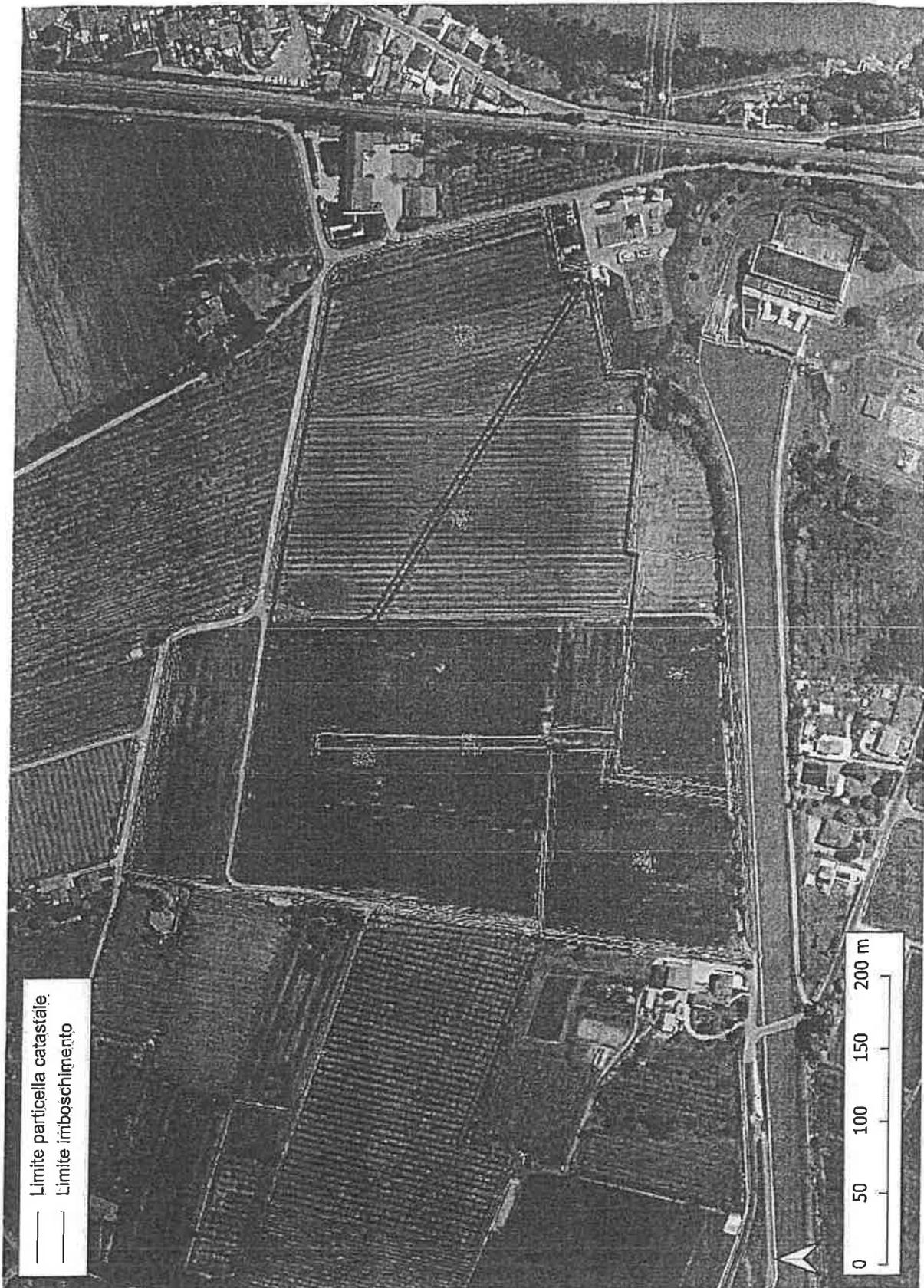
2.2 – Elenco e superficie delle particelle catastali oggetto di intervento

Foglio	Mappale	Superficie totale	Superficie utilizzata
172	33	5.05.93	2,95.92
172	34	0.18.00	0.18.00
172	35	3.30.70	3.09.93
177	53	02.51.96	2.09.53
Totale		11,0659	8.33.38

La superficie investita a imboscimento non sarà meno di **8.33.38** ettari.

2.3 – Superficie oggetto di investimento georiferita in formato Geopackage

La cartografia delle superfici oggetto di investimento, oltre ad essere fornita in formato digitalizzato è riportata graficamente in figura 2.



2.4 – Viabilità di servizio

Il progetto prevede la realizzazione di viabilità a servizio dell'impianto. Questa sarà costituita da una capezzagna perimetrale a tutta l'area di rimboschimento e da un tracciato, ad andamento diagonale, che attraversa i mappali 53, 35 e una piccola parte del 33, con andamento parallelo alla linea elettrica a bassa tensione. Anche se non esiste una servitù di passaggio si è ritenuto opportuno garantire un corridoio libero da vegetazione arborea per eventuali interventi di manutenzione.

2.5 – Elenco delle specie da collocare a dimora e la loro densità

Dal punto di vista vegetazionale l'area d'intervento rientra, come tutta la Pianura Padana, nel Piano basale, orizzonte delle latifoglie eliofile, suborizzonte montano.

La zona fitoclimatica di appartenenza, in base alla classificazione proposta da Pavari e dal De Philippis, è il Castanetum sottozona fredda del II° tipo (temperatura media annua compresa tra 10° e 15°C., temperatura media del mese più freddo non inferiore a -1°C., temperatura media dei minimi non inferiore a -15°C., precipitazione media annua >700 mm).

L'area rientra nel climax della pianura, in particolare nel Quercio – Carpineto (*Quercus – Carpineto boreoitalicum*) e nel cingolo vegetazionale del Q.T.A. (*Quercus – Tilia – Acer*) dello Schmid.

I Quercio – Carpineti su suolo alluvionale, fanno parte dei boschi misti a latifoglie nobili. Sono i resti della grande foresta che fino a qualche centinaio di anni fa copriva la Pianura Padana spingendosi fino all'Alto Agro Veronese e le basse Valli in discesa dai Monti Lessini.

Questo inquadramento può essere confutato se si considerano i dati climatologici dell'ultimo decennio, caratterizzati da un andamento termico con medie di almeno 1°C superiori e precipitazioni dalla distribuzione molto più irregolare che in passato, da dare luogo a periodi siccitosi sia durante la fase invernale che quella estiva.

Sulla base di queste considerazioni, tenuto conto della natura alluvionale dei suoli, caratterizzati da una elevata permeabilità e scarsa ritenzione idrica, ho ritenuto opportuno orientare la composizione del nuovo popolamento più vicino ai popolamenti arborei delle basse colline veronesi che non ai querceti tipici della pianura Padana, dove il clima è più umido e la falda freatica poco profonda.

Sulla base delle segnalazioni botaniche del passato credo che anche l'antico bosco del Mantico fosse un popolamento di transizione tra i querceti della Pianura e le formazioni

collinari, caratterizzato dall'assenza della farnia (*Quercus robur*), causa l'elevata profondità della falda, e della roverella (*Q. pubescens*).

Elenco delle specie arboree da impiegare nel rimboschimento:

Nome scientifico	Nome comune	% impiego
<i>Quercus cerris</i>	Cerro	20%
<i>Quercus petraea</i>	Rovere	20%
<i>Ulmus minor</i>	Olmo campestre	5%
<i>Prunus avium</i>	Ciliegio selvatico	5%
<i>Celtis australis</i>	Bagolaro	3%
<i>Acer campestre</i>	Acero campestre	14%
<i>Carpinus betulus</i>	Carpino bianco	8%
<i>Cercis siliquastrum</i>	Albero di Giuda	2%
<i>Fraxinus ornus</i>	Orniello	10%
<i>Malus sylvestris</i>	Melo selvatico	2%
<i>Ostrya carpinifolia</i>	Carpino nero	10%
<i>Pyrus pyraeaster</i>	Peò selvatico	2%

Elenco delle specie arbustive da impiegare nel rimboschimento:

Nome scientifico	Nome comune	% impiego
<i>Cytisophyllum sessilifolium</i>	Citiso	5%
<i>Colutea arborescens</i>	Vescicaria	5%
<i>Cornus mas</i>	Corniolo	10%
<i>Cornus sanguinea</i>	Sanguinella	5%
<i>Coronilla emerus</i>	Emero	5%
<i>Crataegus monogyna</i>	Biancospino	10%
<i>Euonymus europaeus</i>	Fusaggine	5%
<i>Frangula alnus</i>	Frangola	5%
<i>Ligustrum vulgare</i>	Ligustrello	5%
<i>Prunus mahaleb</i>	Ciliegio canino	10%
<i>Prunus padus</i>	Pado	5%
<i>Prunus spinosa</i>	Prugnolo	5%
<i>Rosa arvensis</i>	Rosa selvatica	5%
<i>Rosa canina</i>	Rosa selvatica	5%
<i>Sorbus torminalis</i>	Ciavardello	5%
<i>Viburnum lantana</i>	Lantana	10%

2.6 – Descrizione delle caratteristiche del materiale vivaistico

La scelta del materiale vivaistico sarà effettuata in piena coerenza con quanto stabilito dalle linee guida ministeriali contenute nel Decreto 17/05/2022 "Linee guida per la programmazione della produzione e l'impiego di specie autoctone di interesse forestale".

Saranno utilizzate solo specie autoctone e, se disponibili, di provenienza locale (Veneta) o, comunque, Padana.

L'investimento prevede l'utilizzo di piantine di età massima di 4 anni e non inferiore a 2 anni, in pane di terra, fornite in contenitori alveolari, in singoli vasetti o sacchetti di polietilene, con un grado di sviluppo in altezza di 60 cm circa (S1 e S2)..

2.7 – Schema di impianto

Al fine di favorire le manutenzioni e limitare i costi, è prevista la piantagione su file, spaziate di circa 3 metri, in modo da permettere le operazioni meccanizzate di sfalcio tra i filari.

L'impianto verrà effettuato creando nel terreno delle aperture a fessura nelle quali porre le piantine inserendole con l'impiego di bastone trapiantatore.

Saranno impiegate circa 1.280 piantine ad ettaro, distanziate di 2 metri lungo il filare, di cui 2/3 di essenze arboree (1/3 di alberi di 1° grandezza e 1/3 di alberi di 2° grandezza) e 1/3 di arbustive.

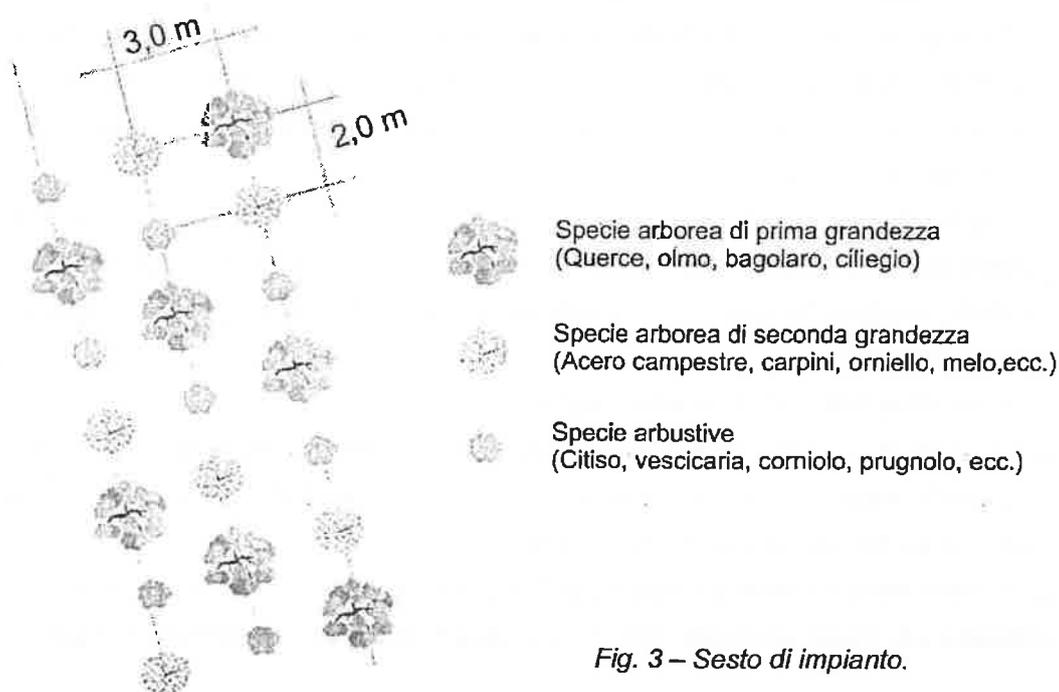


Fig. 3 – Sesto di impianto.

Verranno comunque adottate opportune tecniche per far sì che l'impianto presenti un aspetto il più possibile naturaliforme e quindi irregolare (sfaldamento sulle file, andamento sinusoidale dei filari, ecc.).

2.8 – Preparazione del terreno e tecniche di messa a dimora utilizzate

Il primo intervento consiste nella rimozione della torre di un vecchio impianto antibrina, dismesso ormai da molti anni. Verrà valutata, in un secondo momento l'opportunità di ripristinare il sistema di irrigazione mediante canalette in cemento, per eventuali irrigazioni di soccorso oppure di togliere definitivamente la struttura, almeno nella parte di proprietà interessata al rimboschimento.

Considerato che si tratta di terreni di origine agricola, poveri di sostanza organica e spesso caratterizzati dalla presenza di una suola di lavorazione che potrebbe impedire o ostacolare l'approfondimento dell'apparato radicale e compromettere lo sviluppo e la stabilità delle piantine, preventivamente all'esecuzione dell'impianto dovrà essere eseguita la preparazione del terreno.

Questa deve prevedere innanzitutto la rottura della suola di lavorazione mediante ripuntatura profonda (ca. 80 cm) con ripunta tori posti a una distanza di 50 cm tra loro. Tale lavorazione rispetto all'aratura eviterebbe di portare in superficie pietrame oltre a mantenere una più elevata fertilità della parte superficiale del suolo.

Il periodo in cui eseguire tale operazione è la tarda estate o l'inizio dell'autunno e dovrà essere eseguita con terreno asciutto.

Si dovrà provvedere poi alla distribuzione di letame bovino maturo (200 q.li ettaro) al fine di aumentare il quantitativo di sostanze nutritive, incrementare il contenuto di sostanza organica, migliorare la struttura del suolo e favorire lo sviluppo della componente microbica.

A questo intervento segue un'aratura del terreno da 25-30 cm) che facilita l'interramento del letame e dei residui colturali. Tale intervento porta i migliori risultati se effettuato prima dell'inverno in maniera tale da sfruttare l'effetto sgretolamento delle zolle operato dal gelo.

Il terreno viene infine rifinito tramite fresatura.

Questa sequenza di interventi riguarderà indistintamente tutta la superficie interessata dalla realizzazione del bosco. Successivamente si procederà alla squadratura e picchettatura del terreno per tracciare i filari.

Le piante dovranno essere piantate nel periodo tra novembre e marzo, con interruzione obbligatoria in presenza di gelo, neve e su terreno troppo umido per pioggia o disgelo.

Dovranno essere aperte delle buche a fessura che dovranno avere dimensioni proporzionate a quelle del pane di terra che contiene le radici. La messa a dimora avverrà con l'impiego di bastone tra piantatore.

Dopo l'impianto si provvederà ad effettuare la pacciamatura inserendo alla base di ciascuna piantina un disco in fibra naturale biodegradabile.

Le piante arboree, date le loro dimensioni dovranno essere sostenute con l'utilizzo di un tutore per pianta. I tutori saranno delle canne lunghe circa 1,50 metri e dovranno fungere da sostegno anche per lo shelter a protezione delle piantine dagli animali selvatici. Il materiale costitutivo sarà rigorosamente di natura biodegradabile.

Terminato l'impianto si prevede la semina su tutta l'area di intervento di erba medica (*Medicago sativa*) che sottraendo spazio alle infestanti svolge una funzione di pacciamatura naturale.

2.9 – Documentazione fotografica

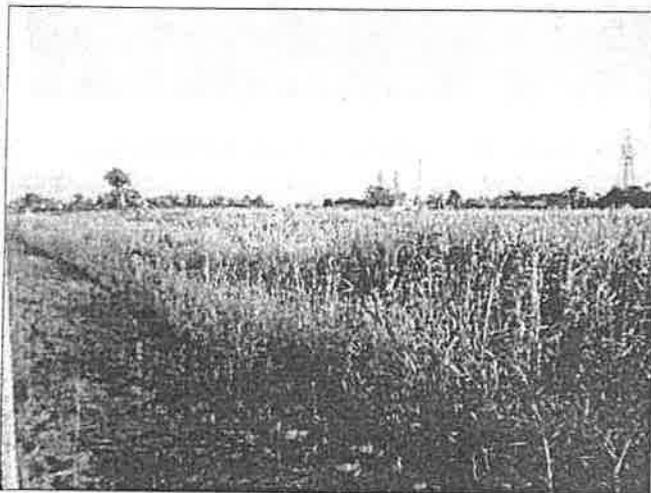


Foto 1 – Mappali 35 e 53 coltivati a sorgo. A sinistra si intravede la capezzagna parallela a via Boscomantico.



Foto 2 – Mappali 35 e 53 coltivati a sorgo.

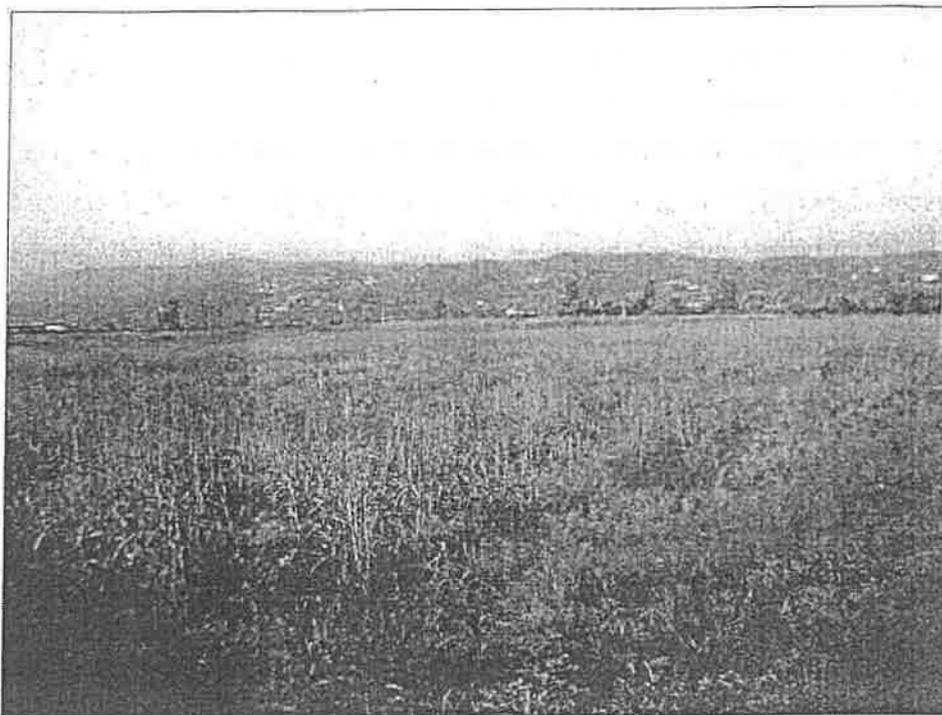


Foto 3 – Mappale 33, coltivato con un miscuglio di foraggiere con erba medica prevalente.

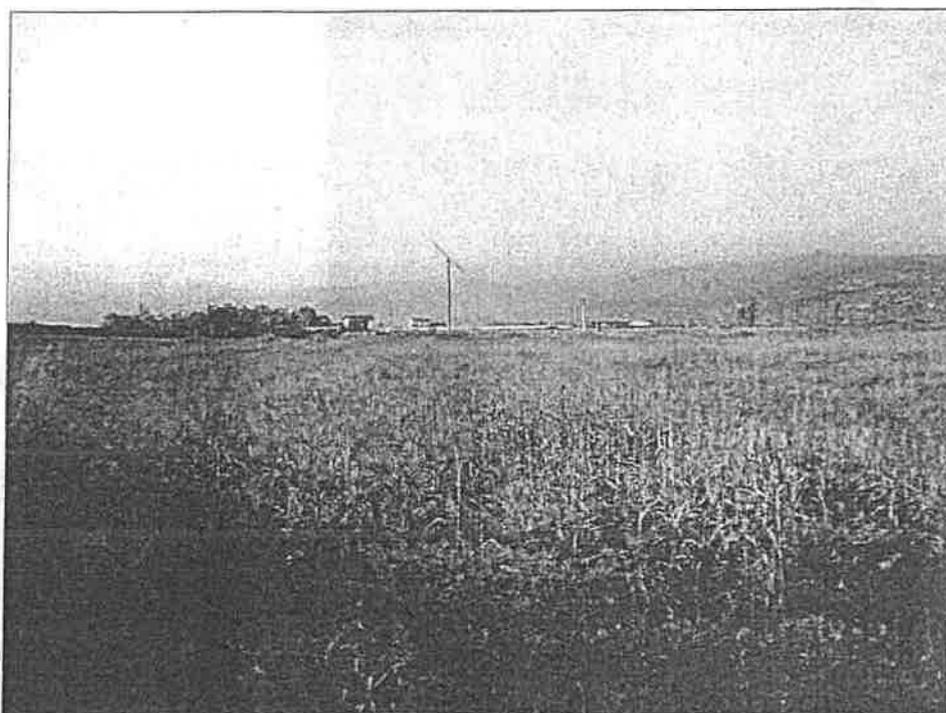


Foto 4 – Mappale 33. Sullo sfondo si intravede una delle torri del vecchio impianto antibrina che sarà smantellato..

3. – Programma di gestione dell'impianto

Tutti i lavori di manutenzione alla fase di impianto vera e propria, sono indispensabili per assicurare al nuovo popolamento uno sviluppo sicuro nel tempo, secondo gli obiettivi di progetto.

La mancanza o, più semplicemente, l'inadeguatezza di tali interventi colturali può compromettere in modo definitivo la riuscita dell'imboschimento. Il presente progetto garantisce le cure colturali all'impianto per le 5 stagioni vegetative successive, ovvero assicura una manutenzione certa nella fase più critica dell'imboschimento.

3.1. – Le cure colturali e la loro esecuzione temporale

Il principale fattore avverso all'attecchimento delle giovani piantine è dato dalla concorrenza da parte delle specie erbacee. La presenza dei dischi pacciamanti inibisce lo sviluppo troppo vigoroso vicino alle piante messe a dimora e rende superflui continui diserbi manuali e zappettature attorno alle singole piantine. Sono invece necessari sfalci meccanici negli interfilari, mediante l'impiego di trinciasarmenti, da eseguirsi con una frequenza funzione dell'andamento meteorologico stagionale, comunque non meno di tre passaggi all'anno per i primi 3 anni. Per l'eliminazione della vegetazione erbacea rimasta tra le piante lungo il filare è possibile utilizzare un mini trancia sarmenti che operi a cavallo delle file.

Tutto il materiale trinciato è rilasciato sul posto al fine di arricchire la componente organica del terreno.

Nel primo e/o secondo anno dall'impianto, può rendersi utile il risarcimento delle piantine morte con altre aventi uguali caratteristiche. Le tecniche di impianto e la collocazione di quelle nuove devono rispettare i criteri previsti in sede progettuale.

Eventuali irrigazioni di soccorso dovranno essere effettuate mediante l'impiego di cisterna trainata da trattore lungo gli interfilari.

Considerato che la copertura delle chiome, dalla quarta stagione vegetativa, esercita una discreta azione ombreggiante, inibente la crescita delle specie erbacee, è probabilmente possibile limitare o, con ogni probabilità ridurre la trinciatura dell'erba negli interfilari, eventualmente procedendo su file alterne, rilasciando, anche dopo il passaggio del trinciasarmenti, un ambiente di erbe medio-alte ideale per l'entomofauna.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta ad eventuali attacchi parassitari, soprattutto da parte dell'*Hyphantria cunea* (Ifantria americana), lepidottero fitofago defoliatore. Di origine nord americana e di recente introduzione, è ancora oggi senza controllo da

parte dei normali meccanismi di autoregolazione naturale; in conseguenza di ciò, le pullulazioni di questo insetto e i relativi danni vanno tenuti sotto stretta osservazione con un'opera di monitoraggio continuo, che permetta di individuare le corrette strategie di intervento e i tempi di lotta.

Nel caso di attacchi estesi, si dovrà intervenire con preparati microbiologici o chimici; in particolare, ai primi stadi di vita delle larve, si possono impiegare formulati microbiologici a base di *Bacillus thuringiensis*, indicati anche in ambienti urbani perché innocui nei confronti dell'uomo e degli insetti utili.

3.2. – Trattamento del popolamento

Con l'affermarsi dell'impianto, si avrà la coesistenza di specie diverse mescolate tra loro. Proprio per questo l'impianto dovrà essere guidato a partire da quando le chiome degli alberi cominceranno a compenetrarsi.

Dal quinto – sesto anno si lascerà crescere la vegetazione spontanea, limitando al minimo gli interventi per non modificare l'equilibrio che si andrà delineando in seguito alle variazioni del microclima, determinate dalla crescita delle piante stesse. Tuttavia, con il trascorrere ancora di qualche anno si renderanno necessari le ripuliture e gli sfolli, per favorire lo sviluppo degli esemplari migliori garantendo, comunque, la varietà di composizione.

Dopo almeno una quindicina di anni dall'impianto si possono prevedere i primi diradamenti selettivi per favorire le specie più sviluppate, destinate a formare il piano dominante. Con questi, liberando spazio che consentirà alle chiome di espandersi maggiormente in larghezza si creeranno le condizioni perché il bosco possa esprimere una maggiore recettività a favore degli animali e della nidificazione degli uccelli.

A partire dal ventesimo anno, inizia la fase adulta del bosco; alcune piante saranno morte o deperite, mentre le migliori saranno già state selezionate attraverso i diradamenti. All'interno delle formazioni boschive, tenderanno a svilupparsi le specie arbustive ed arboree sciafile, mentre gli arbusti più eliofili si localizzeranno nelle radure e lungo i bordi.

Trattandosi di un bosco che dovrà assolvere a funzioni ambientali anziché produttive il tipo di trattamento prevedibile sarà per piede d'albero con interventi mirati che dovranno modellare il soprassuolo verso un popolamento a struttura disetanea.

4. – Quadro economico

4.1. – Computo metrico estimativo

			Quantità
Art. elen.	Descrizione	U. M.	
1	Aratura profonda (da 40 a 50 cm); l'intervento è alternativo alla rippatura (I.1.9)	ha	8,3338
2	Erpicatura incrociata o fresatura (I.1.11)	ha	8,3338
3	Squadro e picchettatura del terreno per la realizzazione di impianti in sistemi-agroforestali (I.1.22)	ha	8,3338
4	Apertura con attrezzo manuale di fessura per la messa a dimora di materiale di propagazione a radice nuda o con pane di terra (I.1.25)	cad	10.709
5	Preparazione e messa a dimora di piantine, anche in sistemi agro-forestali, con pane di terra mediante bastone trapiantatore. Il costo comprende la valutazione dell'idoneità all'utilizzo del materiale di propagazione, l'eventuale eliminazione delle parti danneggiate o eccessivamente sviluppate, il trasporto al sito di impianto, la chiusura della buca e l'assestamento del terreno (I.2.2)	cad	10.709
6	Piantine in contenitore alveolare (altezza sino a circa 60 cm) (H.3.3)	cad	10.709
7	Canne per sostegno piantine e/o per fissazione protezioni individuali, destinate alle piante principali, alla doppia pianta e alle piante paracadute. E' escluso il loro utilizzo per le specie arbustive - lunghezza circa 150 cm (H.2.2)	cad	8.000
8	Disco o quadro pacciamante biodegradabile in fibra naturale (H.1.7)	cad	10.709
9	Cilindro di materiale biodegradabile (tree shelter) per la protezione delle giovani piantine dagli animali selvatici; posa in opera - Altezza superiore ai 55 cm (H.2.12)	cad	8.000

4.2. - Analisi dei prezzi

Art. elen.	Prezzario	Codice	Descrizione	PROGETTO		ISTRUTTORIA	
				U. M.	Prezzo unitario (€)	U. M.	Prezzo unitario (€)
1	Prezzario Regionale Veneto per le opere agronomiche Forestali	I.1.9	Aratura profonda (da 40 a 50 cm); l'intervento è alternativo alla rippatura	ha	255,63	ha	
2	Prezzario Regionale Veneto per le opere agronomiche Forestali	I.1.11	Erpicatura incrociata o fresatura	ha	156,08	ha	
3	Prezzario Regionale Veneto per le opere agronomiche Forestali	I.1.22	Squadro e picchettatura del terreno per la realizzazione di impianti in sistemi-agroforestali	ha	156,08	ha	
4	Prezzario Regionale Veneto per le opere agronomiche Forestali	I.1.25	Apertura con attrezzo manuale di fessura per la messa a dimora di materiale di propagazione a radice nuda o con pane di terra	cad	0,36	cad	
5	Prezzario Regionale Veneto per le opere agronomiche Forestali	I.2.2	Preparazione e messa a dimora di piantine, anche in sistemi agro-forestali, con pane di terra mediante bastone trapiantatore. Il costo comprende la valutazione dell'idoneità all'utilizzo del materiale di propagazione, l'eventuale eliminazione delle parti danneggiate o eccessivamente sviluppate, il trasporto al sito di impianto, la chiusura della buca e l'assestamento del terreno	cad	2,39	cad	
6	Prezzario Regionale Veneto per le opere agronomiche Forestali	H.3.3	Piantine in contenitore siveolere (altezza sino a circa 60 cm)	cad	2,28	cad	
7	Prezzario Regionale Veneto per le opere agronomiche Forestali	H.2.2	Canne per sostegno piantine e/o per fissazione protezioni individuali, destinate alle piante principali, alla doppia pianta e alla piante paracadute. E' escluso il loro utilizzo per le specie arbustive - lunghezza circa 150 cm	cad	0,32	cad	
8	Prezzario Regionale Veneto per le opere agronomiche Forestali	H.1.7	Disco o quadro pacciamante biodegradabile in fibra naturale	cad	2,51	cad	
9	Prezzario Regionale Veneto per le opere agronomiche Forestali	H.2.12	Cilindro di materiale biodegradabile (tree shelter) per la protezione delle giovani piantine dagli animali selvatici; posa in opera - Altezza superiore ai 55 cm	cad	0,90	cad	

Studio tecnico ambientale Dott. Giuliano Lazzarin di Ciccarelli Luisa Ariana.
Via A. Pisano, 6 - 37131 VERONA - Tel. 3282128072 - 0458400033 - E-mail: giuliano.lazzarin@libero.it

4.3. – Analisi dei costi

Art. elen.	Descrizione	PROGETTO				ISTRUTTORIA			
		U.M.	Prezzo unitario (€)	Quantità	Costo (€)	U.M.	Prezzo unitario (€)	Quantità	Costo (€)
1	Aralura profonda (da 40 a 50 cm); l'intervento è alternativo alla ripulitura (I.1.9)	ha	255,63	8,3338	2.130,37				
2	Epicalure incrociate o fresatura (I.1.11)	ha	156,08	8,3338	1.300,74				
3	Squadro e picchettatura del terreno per la realizzazione di impianti in sistemi-agroforestali (I.1.22)	ha	156,08	8,3338	1.300,74				
4	Apertura con attrezzo manuale di fossura per la messa a dimora di materiale di propagazione a radice nuda o con pane di terra (I.1.25)	cad	0,36	10.709	3.855,24				
5	Preparazione e messa a dimora di piantine, anche in sistemi agro-forestali, con pane di terra mediante bastone trapiantatore. Il costo comprende la valutazione dell'idoneità all'utilizzo del materiale di propagazione, l'eventuale eliminazione delle parti danneggiate o eccessivamente sviluppate, il trasporto al sito di impianto, la chiusura della buca e l'assettamento del terreno (I.2.2)	cad	2,39	10.709	25.594,51				
6	Piantine in contenitore alveolare (altezza sino a circa 60 cm) (H.3.3)	cad	2,28	10.709	24.416,52				
7	Canne per sostegno piantine e/o per fissazione protezioni individuali, destinate alle piante principali, alla doppia pianta e alle piante percadute. E' escluso il loro utilizzo per le specie arbustive - lunghezza circa 150 cm (H.2.2)	cad	0,32	8.000	2.560,00				
8	Disco o quadro pacciamante biodegradabile in fibra naturale (H.1.7)	cad	2,51	10.709	26.879,59				
9	Cilindro di materiale biodegradabile (tree shelter) per la protezione delle giovani piantine dagli animali selvatici; posa in opera - Altezza superiore ai 55 cm (H.2.12)	cad	0,90	8.000	7.200,00				

Studio tecnico ambientale Dott. Giuliano Lazzarin di Ciccarelli Luisa Aniane.
Via A. Pisano, 6 - 37131 VERONA - Tel. 3282128072 - 0456400033 - E-mail: giuliano.lazzarin@libero.it

4.4. - Quadro economico

PROGETTO		ISTRUTTORIA	
Totale Interventi	95.237,71	Totale interventi	
Spese tecniche 5%	4.761,89	Spese tecniche 5%	
Importo di progetto	99.999,59	Importo di progetto	
Importo ad ettaro	11.999,28	Importo ad ettaro	
Contributo richiesto	99.999,59	Contributo richiesto	

Il tecnico redattore
Dott. Giuliano Lazzarin

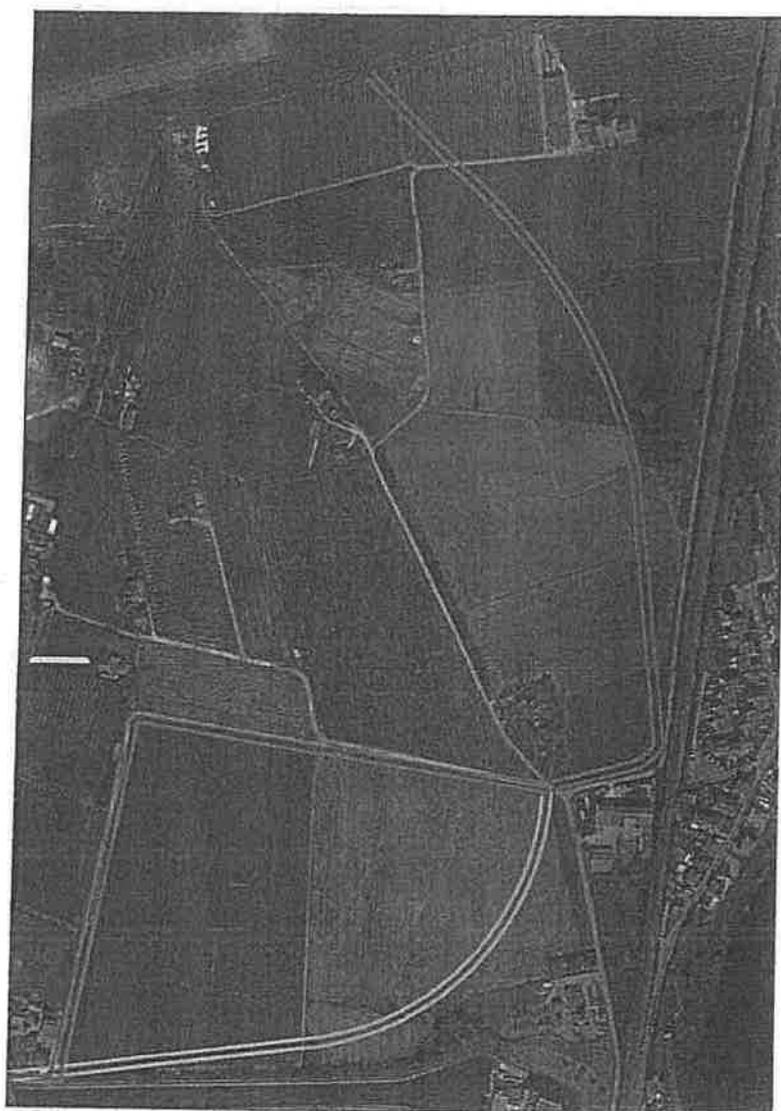
Giuliano Lazzarin



Studio tecnico ambientale Dott. Giuliano Lazzarin di Ciccarelli Luisa Ariana.
Via A. Pisano, 6 - 37131 VERONA - Tel. 3282128072 - 0458400033 - E-mail: giuliano.lazzarin@libero.it

ALLEGATO 6

In colore rosso la proposta degli scriventi come sedime della nuova strada, in colore blu la porzione di nuova strada che non subisce variazioni rispetto al progetto attuale, in azzurro chiaro la strada che si propone di non realizzare.



OSSERVAZIONI

Come anticipato nel corso dell'incontro del 30 giugno u.s., siamo a portare alla Vostra cortese attenzione, con preghiera di inoltrare poi alla Direzione RFI, un'osservazione relativa al progetto di quadruplicamento della linea Fortezza-Verona nell'area di Via Monte Crocetta.

Analizzando la tavola 5 di 8 del piano particellare di esproprio, poniamo l'attenzione sull'abitato di Via Monte Crocetta, in particolare l'accesso ai civici oltre il 17 ed il civico 17/E.

Come si vede nella figura A, nel piano attuale è prevista una strada provvisoria (indicata 339) che taglia varie proprietà attualmente a campo e la particella 247. Questa particella, che nell'elaborato RFI risulta una baracca, è ad oggi una abitazione agibile e abitata, edificata con permesso di costruire n. 123598 P.G. del 24.04.2020 - fascicolo n. 06.03/002026/2019 (figura B), sulla cui superficie andrebbe quindi ad intervenire la via temporanea di accesso alle altre abitazioni.

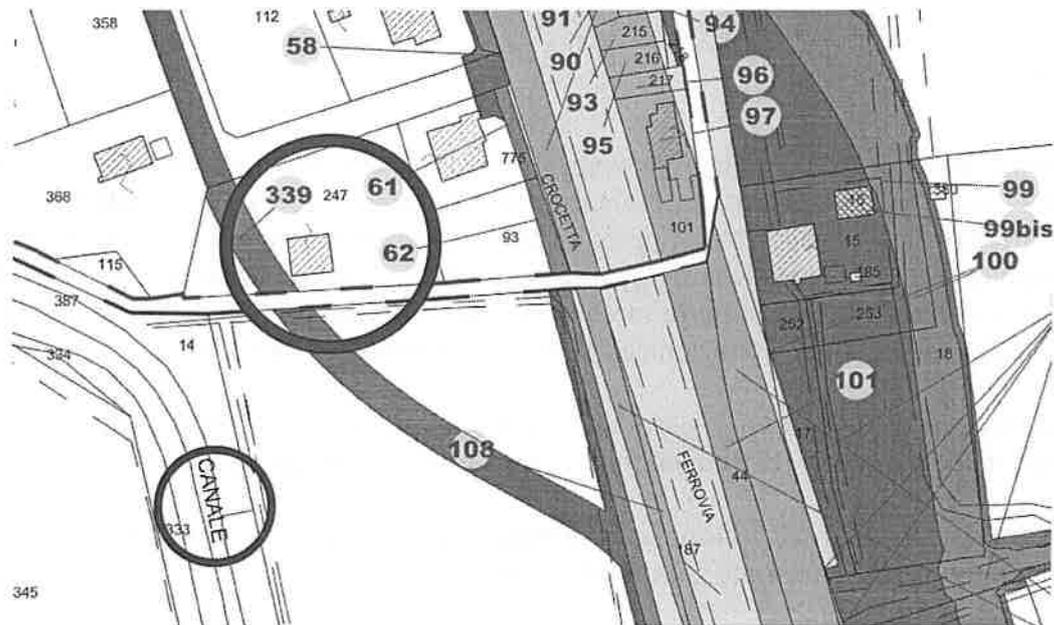


Figura A

Rispetto alla mappa catastale su cui è stato elaborato il progetto attuale RFI, inoltre, il canale è ad oggi oggetto di intervento per realizzare una via ciclabile, intervento che ha già portato all'interramento del canale stesso indicato in figura A per tutta la parte che circonda l'abitato di Via Monte Crocetta.

Siamo quindi a chiederVi di voler cortesemente segnalare a RFI questi avvenuti cambiamenti sul territorio per valutare la possibilità di individuare una soluzione alternativa alla viabilità temporanea prevista, di minor impatto sulle abitazioni e terreni coinvolti e che, tenendo conto appunto di tali cambiamenti, li sfrutti a vantaggio di una fattibilità di progetto più snella ed economicamente efficiente.

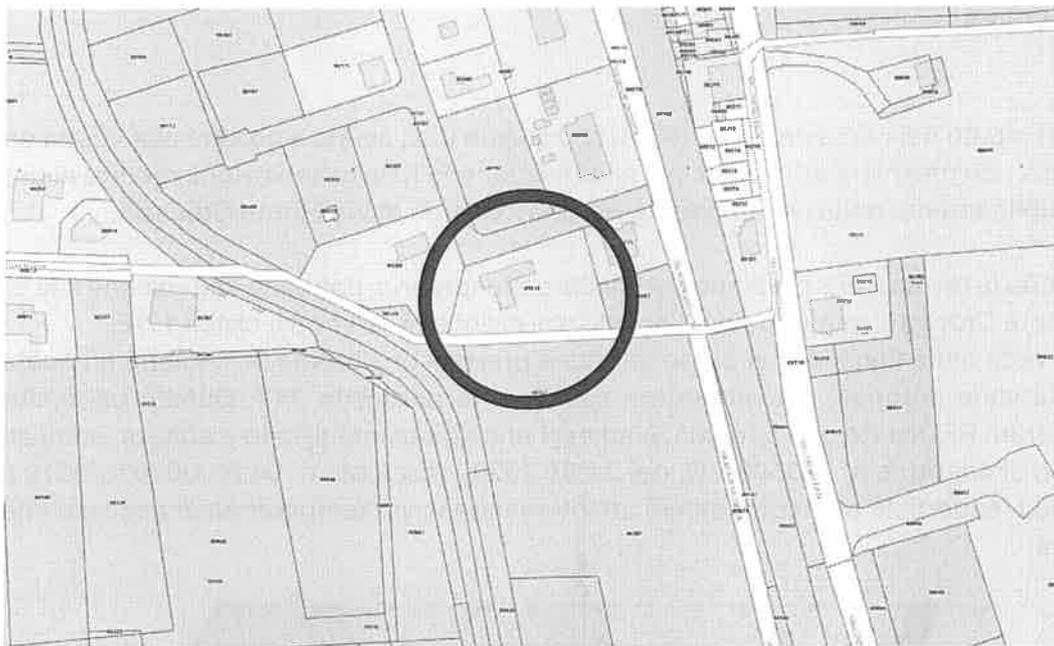


Figura B

In particolare, portiamo alla Vostra attenzione con una foto attuale, l'opportunità che il canale evidenziato nella figura A, già interrato e carrabile, potrebbe costituire una facilissima via di comodo alternativa per la viabilità temporanea verso l'area, di immediata attivazione e minimo impatto economico e negoziativo con gli interessati (questo sia utilizzando l'accesso da via Gardesana che mantenendo in parte la soluzione prospettata da RFI, evitando il taglio nel mappale 247), preservando l'abitazione esistente ed eventualmente anche i terreni.

Nelle foto delle tavole allegate 1-2 si evidenzia in verde la Via Monte Crocetta, in blu il canale interrato ed in rosso l'ipotesi di viabilità temporanea prevista ad oggi da RFI.

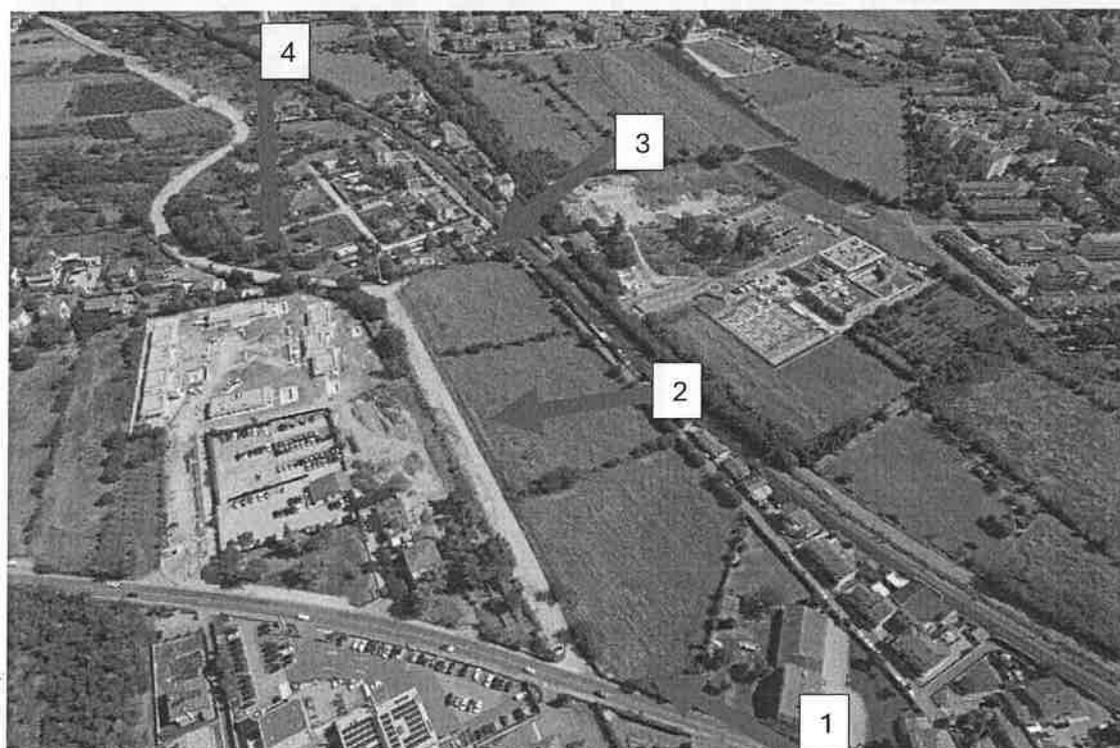
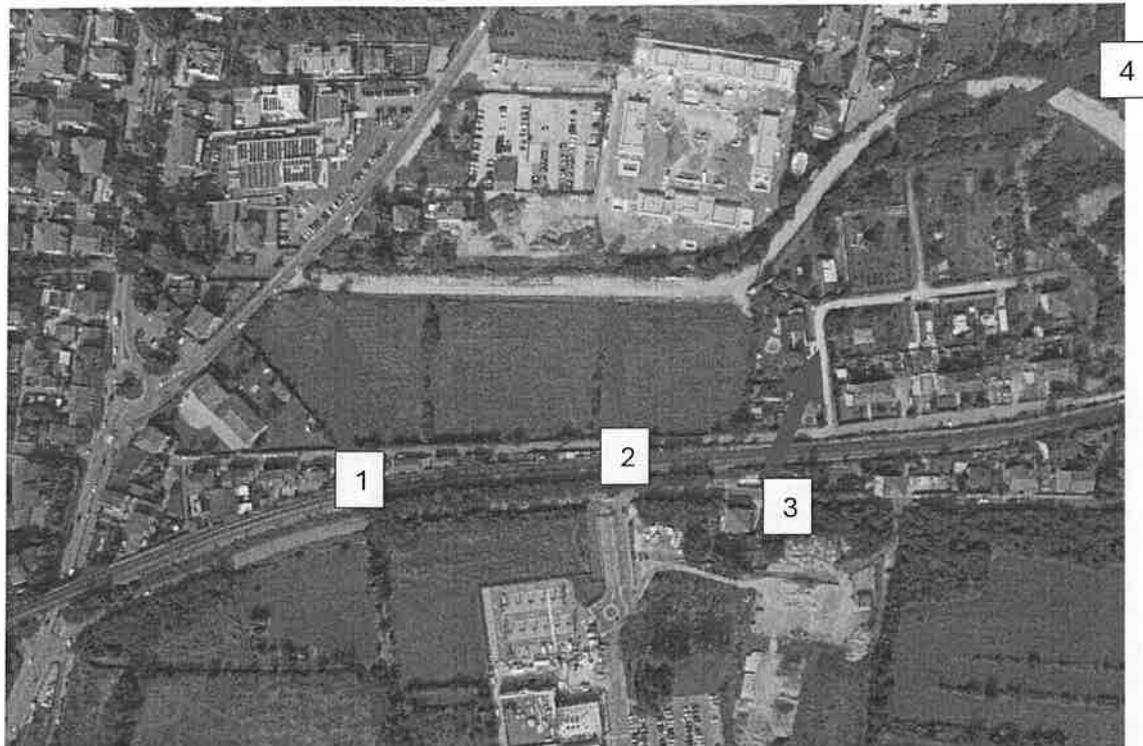
Certi della Vostra cortese attenzione e considerazione, ci rendiamo disponibili per ulteriori approfondimenti, anche sul posto, che vorrete fare.

Elena Ianeselli –
Stefano Corsi –

ALLEGATO 1



ALLEGATO 2



1. ACCESSO VIA GARDESANE
2. CANALE INTERRATO
3. ABITAZIONE MAPPALE 247
4. POSSIBILE RICONGIUNZIONE CON VIA MONTE CROCETTA

Spett.le

Comune di Verona - Consiglio Comunale

Att.ne Ill.mo Sindaco Damiano Tommasi

Att.ne Giunta Comunale - Assessori di riferimento

Consiglio TERZA CIRCOSCRIZIONE - Vr

Att.ne PRESIDENTE Riccardo Olivieri

Att.ne dirigente DSSA Isabella Loncrini

Oggetto : richiesta protocollo RACCOLTA DI FIRME /PETIZIONE per

- **SALVARE PARCO dell' AMICIZIA DI VIA VIA LA FRATELLANZA DI SAN MASSIMO VR – dalla devastazione prevista dal progetto ITALFERR per la prossima opera prevista per la realizzazione del quadruplicamento della FERROVIA FORTEZZA - VR E La**
- **LA NON REALIZZAZIONE dell'uscita diretta sul parco della stazione detta fermata san Massimo**

Con la presente come gruppo cittadini di residenti di VERONA – SAN MASSIMO e limitrofi chiediamo il

regolare protocollo di n. 835 firmatari petizione /raccolta firme .

Confidiamo che la volontà e la salute di tante famiglie – anziani – bambini e cittadini residenti a Verona venga presa seriamente in considerazione dall' Illustrissimo Sindaco – Assessori e consiglieri comunali e Presidente della terza circoscrizione e rispettivi consiglieri tutti .

Vi ringraziamo e salutiamo cordialmente .

Verona , 1/7/2025

Gruppo cittadini Parco Amicizia

Referente per il gruppo PAOLA BRUTTI

Allegati : n° 87 fogli firma

n° 1 RELAZIONE OSSERVAZIONI

Al Signor Sindaco di Verona, Damiano Tommasi, al Consiglio della Terza Circoscrizione del Comune di Verona,
a Italferr

PETIZIONE per:

- **il SALVATAGGIO del PARCO dell'AMICIZIA di VIA LA FRATELLANZA di SAN MASSIMO (VERONA) dalla DEVASTAZIONE prevista dal PROGETTO ITALFERR per la prossima opera prevista per la realizzazione del quadruplicamento della Ferrovia Fortezza – Verona**
- **la NON REALIZZAZIONE dell'uscita diretta sul Parco della stazione detta Fermata San Massimo**

Nel documento progettuale ITALFERR 'commessa: IBOW / lotto 40 / fase R / ente 05 / tipo doc. RG / opera disciplina MD0000 / progr. 001 / rev. B' è riportato chiaramente che, per la costruzione del quadruplicamento della ferrovia Fortezza – Verona, è prevista la completa chiusura del parco L'AMICIZIA per circa un decennio per essere adibito ad area di cantiere e di stoccaggio. La partenza del cantiere sembra possa avvenire entro 2-2,5 anni.



La Relazione di progetto di ITALFERR (scaricabile e consultabile dal sito www.dpingressoveronanord.it) fornisce tutta una serie di dati, dalla cui lettura si evincono i forti disagi cui la cittadinanza locale andrà incontro: per 7-10 anni il Parco, area cani compresa, non sarà accessibile, il perimetro sarà provvisto di paratie di 3-5 metri che però non riusciranno sempre a mantenere il rumore nei limiti di legge, aumento delle polveri sottili del 20%, traffico pesante dei mezzi d'opera del cantiere (14 ore), abbattimento degli alberi, con un evidente degrado dell'area residenziale circostante.

E' prevista inoltre la costruzione di una fermata ferroviaria con una uscita lato BORGO MILANO – VIA FAVA e una uscita lato SAN MASSIMO – CROCE BIANCA posta, come illustrato dall'architetto Elio Marino nella presentazione del progetto al Dibattito Pubblico del 24.06.2025 "Direttamente nel Parco" su Via del Fortino.

Chiediamo che questa soluzione non sia portata avanti perché, come tutte le altre stazioni cittadine (Porta Nuova e Porta Vescovo), diventerà un pericoloso presidio di microcriminalità, spaccio e degrado direttamente a contatto con i frequentatori del Parco (in particolare bambini, adolescenti, anziani) e impatterà in modo pesantissimo sulle condizioni di vita dei numerosi abitanti del fitto contesto urbanistico/residenziale circostante, pre-esistente e consolidato, che si sostanzia in case mono-bifamiliari e micro condomini.

Cronaca quotidiana e indagini ISTAT riportano già ampiamente il degrado presente nelle aree adiacenti le stazioni: sporcizia, dilagante microcriminalità, vagabondaggio, spaccio/rapine, assalti alle persone, difficoltà delle forze dell'ordine e delle amministrazioni a gestire la sicurezza di queste aree. Non ultimo, temiamo che questa soluzione porterà ad altre erosioni del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza per la richiesta di ulteriori parcheggi, evidentemente sottostimati sull'uscita della Stazione su Via Fava (19 + 2).

I cittadini sono inoltre assolutamente perplessi circa l'utilità di una fermata nel quartiere. Diversamente da quanto riportato nel progetto, non ci sentiamo una periferia da sanare o ricucire: la ferrovia è semplicemente una parte della nostra storia e raggiungere Porta Nuova e il Centro non è avvertito come un problema. Il territorio del quartiere è vasto, e con le sue diffuse fermate l'autobus rimane la prima scelta se non si usa l'auto. Avremmo bisogno casomai di una maggiore frequenza del bus, specialmente verso San Zeno/Ospedale B.go TN e di ripristinare il servizio che è stato malauguratamente tolto dopo le 20.30.

Noi sottoscritti cittadini:

- per le ragioni sopra sommariamente esposte
- per il fatto che le aree di cantiere e di stoccaggio dovrebbero essere poste il più lontano possibile dalle zone abitate
- per il fatto che l'opera ferroviaria può comunque essere costruita anche senza l'impiego di questo parco, l'unico a servizio di questo lato di San Massimo e di tutta Croce Bianca
- per il fatto che ad oggi, nel nostro territorio nessuna area di cantiere o stoccaggio "ALTA VELOCITA" / ALTA CAPACITA" è stata ricavata in aree di verde pubblico
- per l'indispensabile funzione sociale e salutare che il parco presenta per tutta la cittadinanza
- per il fatto che il COMUNE di VERONA si può opporre all'utilizzo del parco per gli scopi ipotizzati da ITALFERR
- per il fatto che il COMUNE di VERONA dovrebbe avere come interesse primario la tutela (fisica/mentale/sociale/economica/della sicurezza) dei propri cittadini

chiediamo

-che il COMUNE di VERONA non conceda il parco dell'AMICIZIA di Via La Fratellanza per gli utilizzi ipotizzati da ITALFERR, garantendo invece il mantenimento delle sua funzionalità attuale di PARCO PUBBLICO a servizio esclusivo della cittadinanza

-che per la nuova stazione non sia realizzata alcuna accessibilità lato SAN MASSIMO / CROCE BIANCA

Nome	Cognome	Luogo e data di nascita	Carta identità	Firma
------	---------	-------------------------	----------------	-------

COMUNE DI VERONA	E
Protocollo N.0273636/2025 del 23/07/2025 Fascicolo 1.8 N.5/2025	

COMUNE DI VERONA

Stampa eMail

**POSTA CERTIFICATA: Proposta di modifica per il Quadruplicamento della
linea Fortezza - Verona Lotto 4: ingresso a Verona da Nord**

Mittente: j
Destinatari: decentramento@pec.comune.verona.it
Inviato il: 21/07/2025 10.10.28
Posizione: decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

Buongiorno,

Per conto del sig. Josef Mayr, Vicepresidente della società "Gugges Mantico" Vi
mando una proposta di modifica del tracciato per il "Quadruplicamento della
linea Fortezza - Verona Lotto 4: ingresso a Verona da Nord"

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===
22084PT_RFI-tracciato.pdf ()
22084PT_RFI_relazione.pdf ()



PLANIMETRIA 1:5000

Bolzano, il 30.09.2024

Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero

Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona

Lotto 4: ingresso a Verona da Nord

Obiettivi dell'intervento

Incremento di capacità e velocità del corridoio e canalizzazione dei flussi che consentirà di dedicare la nuova linea "alta capacità" principalmente al traffico merci. L'adeguamento della linea esistente sarà adibita prevalentemente al traffico passeggeri.

Intervento di progetto

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

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

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

Le criticità dell'intervento di progetto

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

Proposta di Variante Plan Team Srl

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

Confronto tra proposta intervento RFI e Variante Plan Team Srl

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

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

Con distinti saluti
Dr. Ing. Johann Röck



COMUNE DI VERONA	E
Protocollo N.0278512/2025 del 28/07/2025 Fascicolo 1.8 N.7/2025	

COMUNE DI VERONA

Stampa eMail

POSTA CERTIFICATA: OSSERVAZIONI/PROPOSTE DIBATTITO PUBBLICO INGRESSO A VERONA DA NORD

Mittente: :
Destinatari: decentramento@pec.comune.verona.it
Inviato il: 25/07/2025 14.05.20
Posizione: decentramento@pec.comune.verona.it/Posta in ingresso

ATT.NE Presidente di Circoscrizione Olivieri Riccardo

Buongiorno, sono Silvano Bresciani residente a S. Massimo (VR) in Via Vittorio Piatti 42A individuata con il numero 242 della pianta allegata, come Lei conosce zona interessata al passaggio della linea ai Alta Velocità RFI.

Ho da poco appreso dalla relazione di progetto che la mia proprietà sarà interessata da un eventuale esproprio, vedi planimetria allegata circoscritta in verde, del quale al momento non ho avuto nessuna comunicazione. Premetto che ho acquistato la casa nel 2019 eseguito una profonda ristrutturazione con ampliamento interessando RFI per le distanze da rispettare installando le ultime tecnologie pompa di calore, impianto fotovoltaico con accumulo, cappotto portando la casa in classe energetica A4. L'esproprio in essere comporterebbe l'avvicinamento della proprietà di RFI non rispettando i limiti a me imposti.

Non capisco a quale fine potrebbe avere tale esproprio, in quanto a quello che si evince dalla progettazione, l'espansione dei binari a sud del bivio San Massimo avverrebbe ad ovest della linea ferroviaria esistente, non interessando la parte sud .

L'esproprio in essere comporterebbe inoltre la demolizione di due case adiacenti alla mia individuate con i numeri 240 e 241 a quale pro? (vedi allegato zona circoscritta con tratto rosso)

Probabilmente ci sono progetti o comunicazioni che devono ancora essere chiariti.

Commentando questo progetto con il vicinato è scaturita l'ipotesi che nell' area interessata dall'esproprio verrebbe costruita la centrale che conterrebbe le apparecchiature di comando dei vari scambi ferroviari. Faccio presente che ad ovest della linea esistente si trova una zona completamente libera da impedimenti case e quant'altro (terreni incolti) con nessuna necessità di esproprio in quanto demaniale (vedi allegato zona circoscritta in tratto blu), sede ideale per la costruzione dell'eventuale centrale di comando.

La prego di prendere in considerazione la visione della situazione attuale, in quanto con vari accorgimenti e soluzioni alternative si può salvaguardare la tranquillità futura dei residenti e delle loro abitazioni dato che dovranno sicuramente affrontare disagi per lungo tempo.

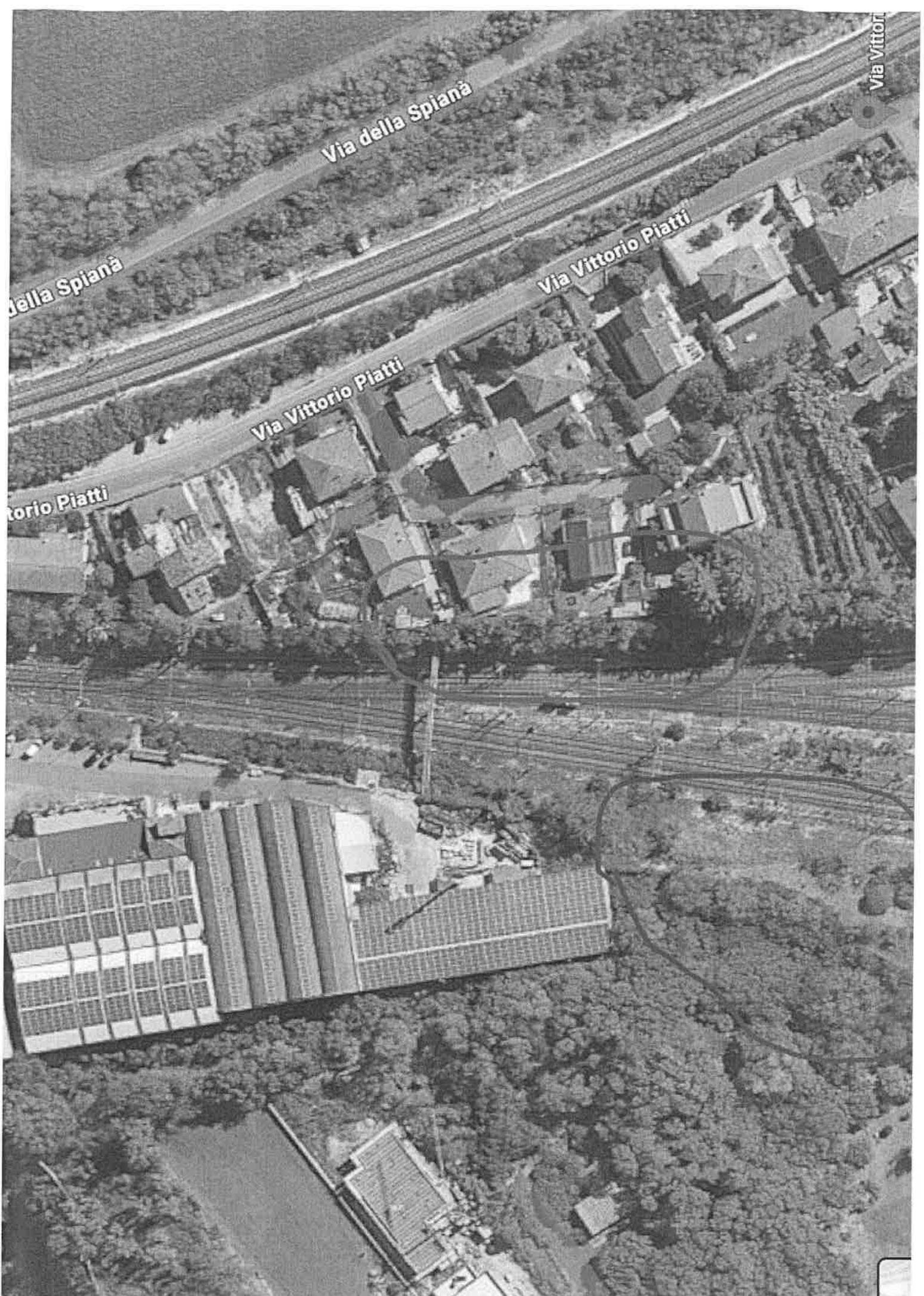
Silvano Bresciani

Spedito tramite SpidMail, attiva anche tu la tua casella PEC gratuita:

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===

evidenzia2025-07-20 130812.png ()

IB0W40R43BDAQ0300008C.pdf ()



Via Vittorio

Via della Spianà

Via Vittorio Piatti

Via Vittorio Piatti

Via Vittorio Piatti



Zimbra

cinzia.lorenzetti@comune.verona.it

alla c/a Presidente Olivieri Riccardo : rilevazioni circa proposte esproprio via Piatti

Da : Riccardo Calza < >

mer, 23 lug 2025, 12:06

Oggetto : alla c/a Presidente Olivieri Riccardo : rilevazioni circa proposte esproprio via Piatti

1 allegato

A : circoscrizione3@comune.verona.it**Cc :** info@dpingressoveronanord.it

Buongiorno Sig. Presidente,

La disturbo in quanto "interessato" ad un eventuale esproprio da parte delle FF.SS. rientrante nel progetto TAV Verona- Fortezza.

In allegato le specifiche della situazione.

La ringrazio per l'attenzione

Riccardo Calza

2_Mod_contributo_ingressoveronanord.docx.pdf
3 MB

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

CALZA RICCARDO

Recapito personale (telefono o mail)

F

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

Verona

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

Tac.c1.verona

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

Buongiorno,

Calza Riccardo, abitante in via V. Piatti 42d ed "interessato" ad un "eventuale" (speriamo) esproprio causa cantiere TAV Verona-Fortezza.
L'esproprio che mi riguarda (assieme ad altri vicini) sarebbe una "striscia di terreno" adiacente la massicciata della ferrovia sul lato destro prima del "bivio S Massimo".

Sulla piantina la mia posizione è rilevata dai numeri 243 e 244

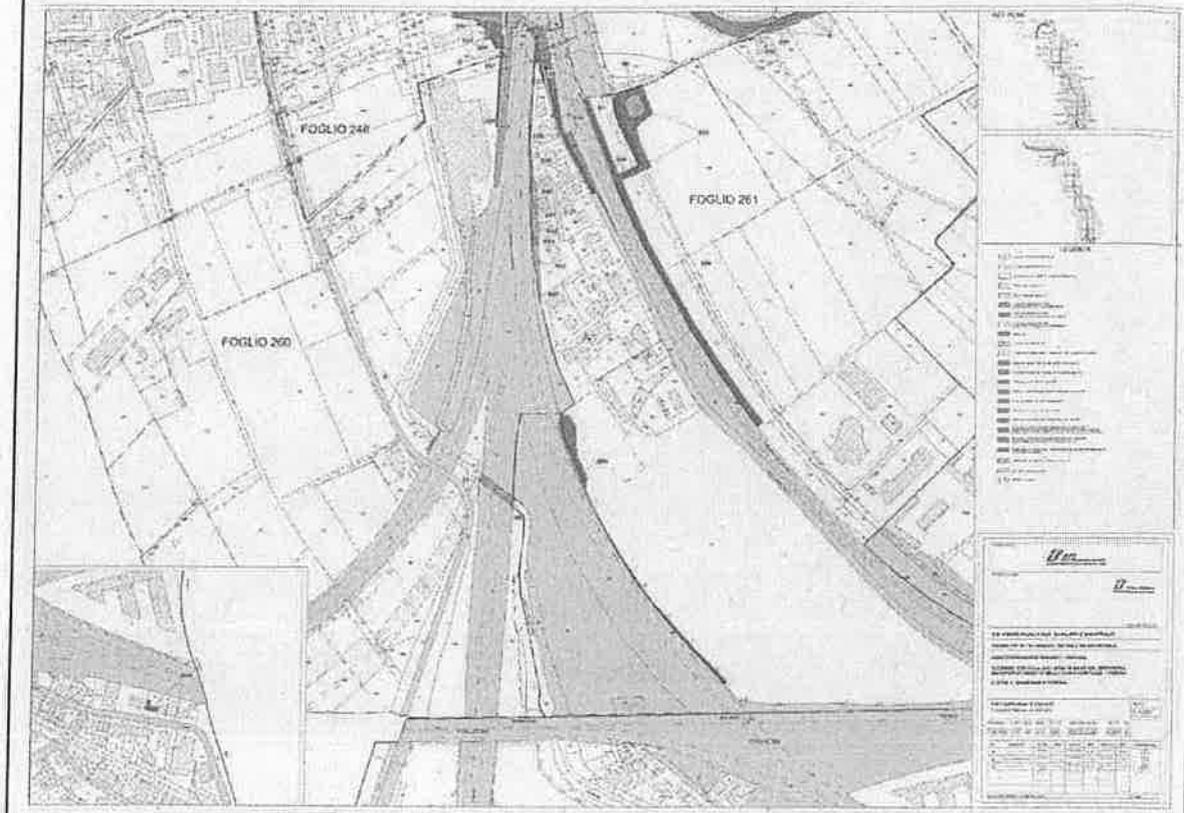
Ci chiediamo se non fosse possibile spostare "le attenzioni progettuali" sul terreno incolto (e di dimensioni maggiori) posto di fronte a noi sul lato sinistro della linea ferroviaria.
Sperando di poter avere riscontro a queste domande vi auguro

Buon lavoro

Calza Riccardo

Cartine, immagini, schemi, ecc.

e



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

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



Data 23/07/2025

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

Spettle

Comune di Verona – Consiglio Comunale

Att.ne Ill.mo **Sindaco Damiano Tommasi**

Att.ne Giunta Comunale –Assessori di riferimento

Consiglio terza Circoscrizione -vr

Att.ne Presidente Riccardo Olivieri

Att.ne dirigente D.ssa Isabella Loncrini

Oggetto: Richiesta protocollo INTEGRAZIONE RACCOLTA FIRME /PETIZIONE PER

- **SALVARE IL PARCO DELL'AMICIZIA di via La Fratellanza di San Massimo Vr dalla devastazione prevista dal progetto ITALFERR per la prossima opera di realizzazione quadruplicamento della FERROVIA –VR e la**
- **NON REALIZZAZIONE dell'uscita diretta sul parco della stazione detta" fermata San Massimo "**

Con la presente – come gruppo cittadini residenti in VERONA – SAN MASSIMO e limitrofi – chiediamo il regolare protocollo di n. 232 firmatari petizione /raccolta firme in oggetto .

Le presenti firme andranno ad aggiungersi alle già protocollate n. 835 , depositate in questa circoscrizione terza in data 1 luglio 2025 .Prot. 241644

Ringraziamo e salutiamo cordialmente.

Gruppo cittadini Parco Amicizia

Ref. Per il gruppo: Paola Brutti

Acc. n° 30 fogli FIRME

Al Signor Sindaco di Verona, Damiano Tommasi, al Consiglio della Terza Circoscrizione del Comune di Verona,
a Italferr

PETIZIONE per:

- **il SALVATAGGIO del PARCO dell'AMICIZIA di VIA LA FRATELLANZA di SAN MASSIMO (VERONA) dalla DEVASTAZIONE prevista dal PROGETTO ITALFERR per la prossima opera prevista per la realizzazione del quadruplicamento della Ferrovia Fortezza – Verona**
- **la NON REALIZZAZIONE dell'uscita diretta sul Parco della stazione detta Fermata San Massimo**

Nel documento progettuale ITALFERR 'commessa: IBOW / lotto 40 / fase R / ente 05 / tipo doc. RG / opera disciplina MD0000 / progr. 001 / rev. B' è riportato chiaramente che, per la costruzione del quadruplicamento della ferrovia Fortezza – Verona, è prevista la completa chiusura del parco L'AMICIZIA per circa un decennio per essere adibito ad area di cantiere e di stoccaggio. La partenza del cantiere sembra possa avvenire entro 2-2,5 anni.



La Relazione di progetto di ITALFERR (scaricabile e consultabile dal sito www.dipinpressoveronanonord.it) fornisce tutta una serie di dati, dalla cui lettura si evincono i forti disagi cui la cittadinanza locale andrà incontro: per 7-10 anni il Parco, area cani compresa, non sarà accessibile, il perimetro sarà provvisto di paratie di 3-5 metri che però non riusciranno sempre a mantenere il rumore nei limiti di legge, aumento delle polveri sottili del 20%, traffico pesante dei mezzi d'opera del cantiere (14 ore), abbattimento degli alberi, con un evidente degrado dell'area residenziale circostante.

E' prevista inoltre la costruzione di una fermata ferroviaria con una uscita lato BORGO MILANO – VIA FAVA e una uscita lato SAN MASSIMO – CROCE BIANCA posta, come illustrato dall'architetto Elio Marino nella presentazione del progetto al Dibattito Pubblico del 24.06.2025 "Direttamente nel Parco" su Via del Fortino.

Chiediamo che questa soluzione non sia portata avanti perché, come tutte le altre stazioni cittadine (Porta Nuova e Porta Vescovo), diventerà un pericoloso presidio di microcriminalità, spaccio e degrado direttamente a contatto con i frequentatori del Parco (in particolare bambini, adolescenti, anziani) e impatterà in modo pesantissimo sulle condizioni di vita dei numerosi abitanti del fitto contesto urbanistico/residenziale circostante, pre-esistente e consolidato, che si sostanzia in case mono-bifamiliari e micro condomini.

Cronaca quotidiana e indagini ISTAT riportano già ampiamente il degrado presente nelle aree adiacenti le stazioni: sporcizia, dilagante microcriminalità, vagabondaggio, spaccio/rapine, assalti alle persone, difficoltà delle forze dell'ordine e delle amministrazioni a gestire la sicurezza di queste aree. Non ultimo, temiamo che questa soluzione porterà ad altre erosioni del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza per la richiesta di ulteriori parcheggi, evidentemente sottostimati sull'uscita della Stazione su Via Fava (19 + 2).

I cittadini sono inoltre assolutamente perplessi circa l'utilità di una fermata nel quartiere. Diversamente da quanto riportato nel progetto, non ci sentiamo una periferia da sanare o ricucire: la ferrovia è semplicemente una parte della nostra storia e raggiungere Porta Nuova e il Centro non è avvertito come un problema. Il territorio del quartiere è vasto, e con le sue diffuse fermate l'autobus rimane la prima scelta se non si usa l'auto. Avremmo bisogno casomai di una maggiore frequenza del bus, specialmente verso San Zeno/Ospedale B.go TN e di ripristinare il servizio che è stato malauguratamente tolto dopo le 20.30.

2

Noi sottoscritti cittadini:

- per le ragioni sopra sommariamente esposte
- per il fatto che le aree di cantiere e di stoccaggio dovrebbero essere poste il più lontano possibile dalle zone abitate
- per il fatto che l'opera ferroviaria può comunque essere costruita anche senza l'impiego di questo parco, l'unico a servizio di questo lato di San Massimo e di tutta Croce Bianca
- per il fatto che ad oggi, nel nostro territorio nessuna area di cantiere o stoccaggio "ALTA VELOCITA" / ALTA CAPACITA" è stata ricavata in aree di verde pubblico
- per l'indispensabile funzione sociale e salutare che il parco presenta per tutta la cittadinanza
- per il fatto che il COMUNE di VERONA si può opporre all'utilizzo del parco per gli scopi ipotizzati da ITALFERR
- per il fatto che il COMUNE di VERONA dovrebbe avere come interesse primario la tutela (fisica/mentale/sociale/economica/della sicurezza) dei propri cittadini

chiediamo

-che il COMUNE di VERONA non conceda il parco dell'AMICIZIA di Via La Fratellanza per gli utilizzi ipotizzati da ITALFERR, garantendo invece il mantenimento delle sua funzionalità attuale di PARCO PUBBLICO a servizio esclusivo della cittadinanza

-che per la nuova stazione non sia realizzata alcuna accessibilità lato SAN MASSIMO / CROCE BIANCA

Nome	Cognome	Luogo e data di nascita	Carta identità	Firma
------	---------	-------------------------	----------------	-------

Chiudi

Rispondi

Rispondi a tutti

Inoltra

Elimina

Spam

Azioni



Osservazioni al Progetto di fattibilità tecnico economica - Asse ferroviario Monac

Da:

À:

Cc:

20250804 OSSERV...CALIARI_f_.pdf.p7m (3,5 MB) [Scarica](#) | [Valigetta](#) | [Rimuovi](#)

20250804 OSSERV...INI_CALIARI_f_.pdf (3,5 MB) [Scarica](#) | [Valigetta](#) | [Rimuovi](#)

[Scarica tutti gli allegati](#)

[Rimuovi tutti gli allegati](#)

Spett.le Amministrazione,
in nome e per conto dei signori ROSSINI LUIGI e CALIARI SILVANA ANNA residenti in \ , Verona,
trasmetto in allegato le loro osservazioni inerenti il progetto ferroviario di quadruplicamento della linea del tratto in
ingresso su Verona Nord.
Distinti saluti

ing. Edoardo Scacchi



INCARICO PROFESSIONALE

I sottoscritti Committenti:

- **ROSSINI LUIGI,**

in qualità di
comproprietario della porzione di fabbricato residenziale censita al Catasto Fabbricati al
Foglio 201, mappale 15, subb. 1 - 3 - 4 - 5 - 6; mappale 16 e al Catasto Terreni al
Foglio 201, particelle 185 - 252 - 253;

- **CALIARI SILVANA ANNA,**

in qualità di
comproprietaria della porzione di fabbricato residenziale censita al Catasto Fabbricati al
Foglio 201, mappale 15, subb. 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6; mappale 16 e al Catasto Terreni al
Foglio 201, particelle 185 - 252 - 253;

NOMINANO

Il Professionista Ingegnere Civile Edile **SCACCHI EDOARDO,**

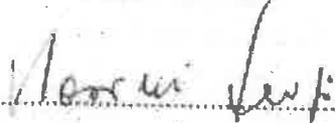
con STUDIO TECNICO in VIA DEGLI OLEANDRI N. 38, 60019
SENIGALLIA (AN); iscritto all'Albo degli Ingegneri di Ancona al n. 1567; P.IVA n.
01482520424; in qualità di consulente tecnico di fiducia per la loro tutela nella
procedura espropriativa promossa da RFI Spa per il quadruplicamento della linea
Fortezza - Verona - LOTTO 4: INGRESSO A VERONA NORD - CUP: J94F04000020001,
la cui attività viene di seguito sommariamente elencata: - studio e pareri sullo
svolgimento dell'iter procedurale; - verifiche documentali; - sopralluoghi ed
accertamenti; - rilievi dimensionali anche con l'utilizzo di attrezzatura topografica e
drone; - restituzioni grafiche; - redazione delle osservazioni; - assistenza nelle
immissioni nel possesso e nelle verbalizzazioni degli stati di consistenza; - relazioni
tecniche; - calcolazioni estimative sulle indennità da esproprio e sui risarcimenti danni;
- trattative e negoziazione con l'Ente Espropriante per l'accordo bonario; - arbitro nella
procedura dell'art.21 (terna tecnica) di cui al D.P.R. 327/2011.

Il rapporto economico delle prestazioni professionali sopra elencate viene regolato con
documento a parte.

Verona, 01/08/2025

I Committenti:

ROSSINI LUIGI



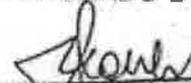
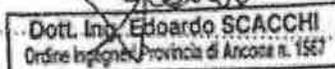
CALIARI SILVANA ANNA



Verona, 01/08/2025:

Il Professionista per accettazione:

ING. EDOARDO SCACCHI

PROCURA SPECIALE
PER SOTTOSCRIZIONE DIGITALE
E PRESENTAZIONE TELEMATICA DI DOCUMENTAZIONE

I sottoscritti:

- **ROSSINI LUIGI,**

in qualità di
comproprietario della porzione di fabbricato residenziale censita al Catasto Fabbricati al Foglio 201, mappale 15, subb. 1 - 3 - 4 - 5 - 6; mappale 16 e al Catasto Terreni al Foglio 201, particelle 185 - 252 - 253;

- **CALIARI SILVANA ANNA.**

in qualità di
comproprietaria della porzione di fabbricato residenziale censita al Catasto Fabbricati al Foglio 201, mappale 15, subb. 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6; mappale 16 e al Catasto Terreni al Foglio 201, particelle 185 - 252 - 253;

con la presente conferiscono procura speciale ai sensi dell'art. 1392 CC. per:

- la sottoscrizione e trasmissione digitale di tutti i documenti inerenti le procedure espropriative relative alla procedura espropriativa promossa da RFI Spa per il quadruplicamento della linea Fortezza - Verona - LOTTO 4: INGRESSO A VERONA NORD - CUP: J94F04000020001, in nome e per conto dei sottoscritti, da presentare all'Ente Espropriante.

- la trasmissione telematica all'Ente Espropriante della documentazione e di tutti i documenti allegati ad essa, eleggendo domicilio speciale, per tutti gli atti e le comunicazioni inerenti il procedimento amministrativo suddetto, presso l'indirizzo di posta elettronica del soggetto che provvede alla trasmissione telematica.

al Professionista Ingegnere Civile Edile **SCACCHI EDOARDO,**

con STUDIO TECNICO in VIA DEGLI OLEANDRI N. 38, 60019 SENIGALLIA (AN); iscritto all'Albo degli Ingegneri di Ancona al n. 1567; P.IVA n. 01482520424;

iscritto all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Ancona al n° di iscrizione 1567.

A tal fine DICHIARANO di aver verificato i contenuti della documentazione e dei documenti ad essa allegati e di attestare - ai sensi e per gli effetti dell'art. 47 del D.P.R. 445/2000 e consapevoli delle responsabilità penali di cui all'art. 76 del medesimo D.P.R. 445/2000 e all'art. 19 comma 6 della L. 241/90 e s.m.i. per le ipotesi di falsità in atti e dichiarazioni mendaci - la veridicità della stessa e la corrispondenza degli allegati della suddetta documentazione presentata dal soggetto Intermediario.

I sottoscritti con la presente dichiarano, inoltre di essere consapevoli che i propri dati saranno trattati, anche con strumenti elettronici, nel rispetto delle prescrizioni del D. Lgs. 196/2003, che il titolare del trattamento è l'Ente Espropriante destinatario della

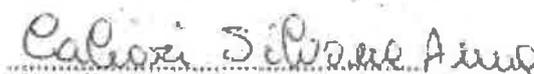
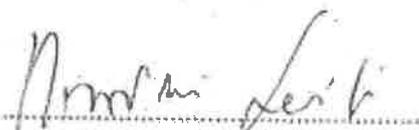
documentazione trasmessa in via telematica e che il soggetto, a cui è conferita procura speciale, è incaricato del trattamento stesso.

Verona, 01/08/ 2025

I Dichiaranti:

ROSSINI LUIGI

CALIARI SILVANA ANNA

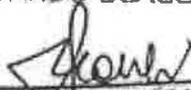
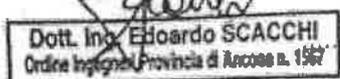


Il sottoscritto, ING. EDOARDO SCACCHI in qualità di procuratore, che sottoscrive con firma digitale la copia informatica del presente documento, consapevole delle responsabilità penali di cui all'art. 76 del medesimo D.P.R. 445/ 2000 e all'ad. 19 comma 6 della L. 241/90 e s.m.i. per le ipotesi di falsità in atti e dichiarazioni mendaci, dichiara:

- ai sensi dell'ad. 4 6, c. 1 lett. u) del D.P.R. 445/2000 di agire in qualità di procuratore speciale in rappresentanza dei soggetti che hanno apposto la propria firma autografa negli spazi di cui sopra, ovvero la propria firma digitale;
- in caso di procura speciale per la sottoscrizione digitale dei tutti i documenti inerenti la pratica, ai sensi dell'ad. 47 del D.P.R. 445/2000, che le copie informatiche di tutti i documenti contenuti nel fascicolo elettronico sono conformi agli originali consegnatigli dai soggetti interessati, munite di firma autografa degli stessi, che verranno custodite in originale presso lo studio/ufficio nei termini previsti dalle norme vigenti.

Il procuratore

ING. EDOARDO SCACCHI

Il presente modello va compilato, sottoscritto con firma autografa dai soggetti rappresentati, acquisito tramite scansione in formato PDF/A, che va sottoscritto con firma digitale dal soggetto incaricato di procura speciale. Al presente conferimento deve inoltre essere allegata (in un file separato sottoscritto dal soggetto incaricato di procura speciale) copia informatica in formato PDF/A di un documento di identità valido di ciascuno dei soggetti che hanno apposto la firma autografa.

**PROGETTO DI FATTI BILITA' TECNICO ECONOMICA
ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA
ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA
LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD**

**COMMITTENTE: RFI - RETE FERROVIARIA ITALIANA
PROGETTAZIONE: ITALFERR - GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
CUP: J94F04000020001**

OSSERVAZIONI

**DA PARTE DEI PROPRIETARI RESIDENTI IN:
VIA LORENZO FAVA NN. 6 -8 (VERONA)**

**ROSSINI LUIGI,
CALIARI SILVANA ANNA,**

NUMERI DI PROGETTO: 99 + 99 BIS + 100

**AREE CENSITE AL CATASTO TERRENI DI VERONA AL FOGLIO 201
MAPPALI: 15 - 16- 185 - 252 - 253
FABRICATI CENSITI AL CATASTO URBANO DI VERONA AL FOGLIO 201
MAPPALI: 15 - 16**

VERONA, 03/08/2025

Esaminati il progetto, il piano particellare di esproprio (allegato n.1), ed i luoghi di interesse;

vista la particolare circostanza rappresentata dalle numerose aree limitrofe alla nostra, ancora prive di manufatti, che permette ancora possibile un ampio ventaglio di soluzioni destinate sia all'accantieramento e sia alle scelte progettuali;

con la presente noi sottoscritti Rossini Luigi e Callari Silvana Anna,

chiediamo

alla Committente RFI

di far apportare alla Progettista Italferr due modifiche progettuali: - l'una rivolta alla leggera modifica di una piccola parte di tracciato della strada comunale di progetto; - l'altra ad evitare l'occupazione temporanea e le demolizioni nella nostra area residenziale; che a parere degli scriventi, oltre ad eliminare il forte disagio provocato, risultano essere di modica entità, non inficiano la realizzazione dell'opera e producono un sensibile risparmio economico per lo Stato.

Più precisamente:

MODIFICA 1

Visto lo spazio esistente verso Est, si propone la leggera traslazione del corpo stradale in prossimità della particella n. 253, affinché essa non venga incisa dall'esproprio, idoneamente raccordato a nord e a sud con i restanti tratti stradali di progetto; come di fatto già eseguito sul posto dai lavori di urbanizzazione delle aree confinanti in corso di realizzazione (foto aerea - allegato n.2) e come meglio indicato con colore verde nelle tavole grafiche n.1 e n.2 (allegati n.3 e n.4).

MODIFICA 2

Vista numerosità e la vasta consistenza di aree pianeggianti libere da costruzioni, circostanti a quelle di proprietà degli scriventi, si propone fortemente la sostituzione di queste ultime censite al Catasto Terreni al foglio 201, mappali 15, 16, 185, 252 e 253 e di superficie complessiva modesta pari a circa 1600 mq, con altre poste nelle immediate vicinanze (allegato n.5).

Con ciò si esclude una occupazione temporanea estremamente costosa per la Pubblica Amministrazione e dannosa per i proprietari, in quanto i ripristini

devono prevedere la fedele ricostruzione - o il congruo risarcimento - non solo degli strati di terreno, soggetti successivamente a probabile bonifica, ma anche dei fabbricati, dei manufatti, dei sottoservizi, del verde e delle essenze arboree di alto fusto centenarie, ivi presenti, di cui tutto è stato previsto in demolizione; nonché il risarcimento del lungo periodo di "residenza obbligatoria" in altra sede dei sottoscritti, senza considerare l'enorme disagio non solo morale, ma anche economico dovuto ai traslochi del mobilio e delle suppellettili.

Vista l'ampia disponibilità di aree libere da manufatti, in questo caso è palese pensare ad una occupazione temporanea alternativa, assai meno costosa e dannosa, posta in un'altra porzione di terreno vicina; tra l'altro, anche pianeggiante, cosa che il lotto in questione non lo è!

Infatti, a guardare bene, esso è posto su un pendio con un discreto dislivello e per essere cantierabile deve essere reso pianeggiante con un ulteriore aggravio di costi per i movimenti terra da apportare sia nelle fasi iniziali e sia in quelle finali dell'opera.

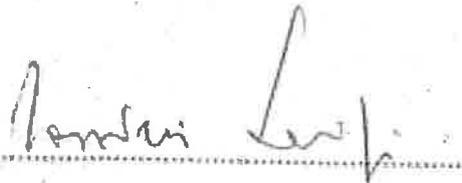
* * *

Solo nella denegata ipotesi che le suddette osservazioni vengano disattese, ci riserviamo di poter essere ampiamente tutelati e difesi nei nostri diritti ed interessi secondo Legge e pretendiamo che quanto sopra scritto non possa essere utilizzato in qualsiasi modo a nostro danno.

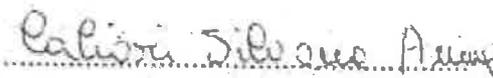
Nella certezza che le suddette richieste, riepilogate graficamente nell'allegato n.6, vengano attentamente valutate e diano impulso alla revisione progettuale richiesta, distintamente salutiamo.

Verona, 03/08/2025

ROSSINI LUIGI



CALIARI SILVANA ANNA



ALLEGATI:

- ALL.1) PARTICELLARE IB0W40R43BDAQ0300005C;
- ALL.2) FOTO AEREA DELL'AREA DI INTERESSE;
- ALL.3) TAV.1 - PROPOSTA DI RICUCITURA STRADALE;
- ALL.4) TAV.2 - PROPOSTA DI RICUCITURA STRADALE;
- ALL.5) TAV.3 - PROPOSTA DI NON OCCUPAZIONE DELL'AREA DI RESIDENZA;
- ALL.6) TAV.4 - PROPOSTA COMPLETA;
- ALL.7) DOCUMENTO IDENTITA' ROSSINI LUIGI;
- ALL.8) DOCUMENTO IDENTITA' CALIARI SILVANA ANNA.

Verona, 03/08/2025

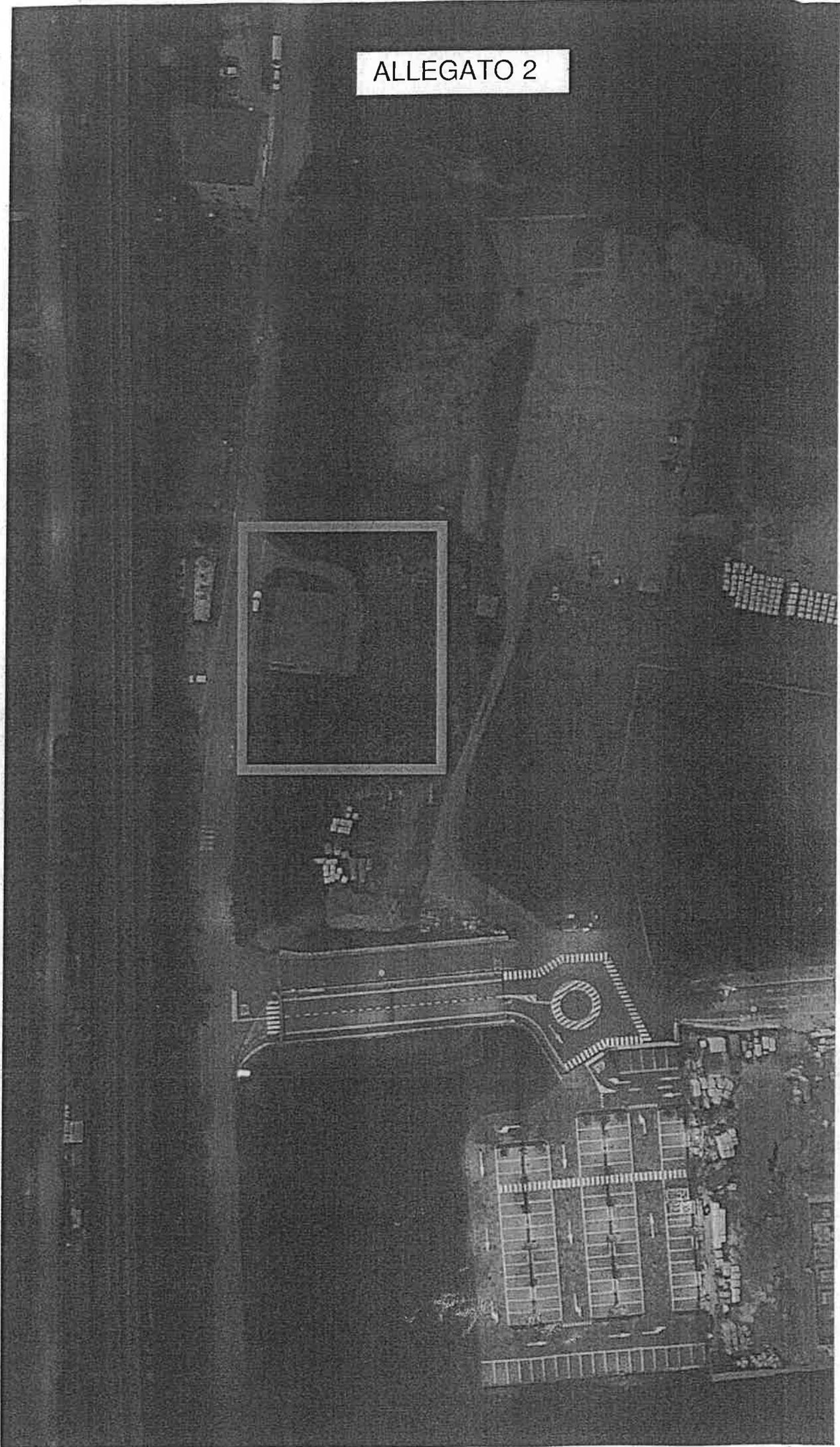
ROSSINI LUIGI

Luigi Rossini

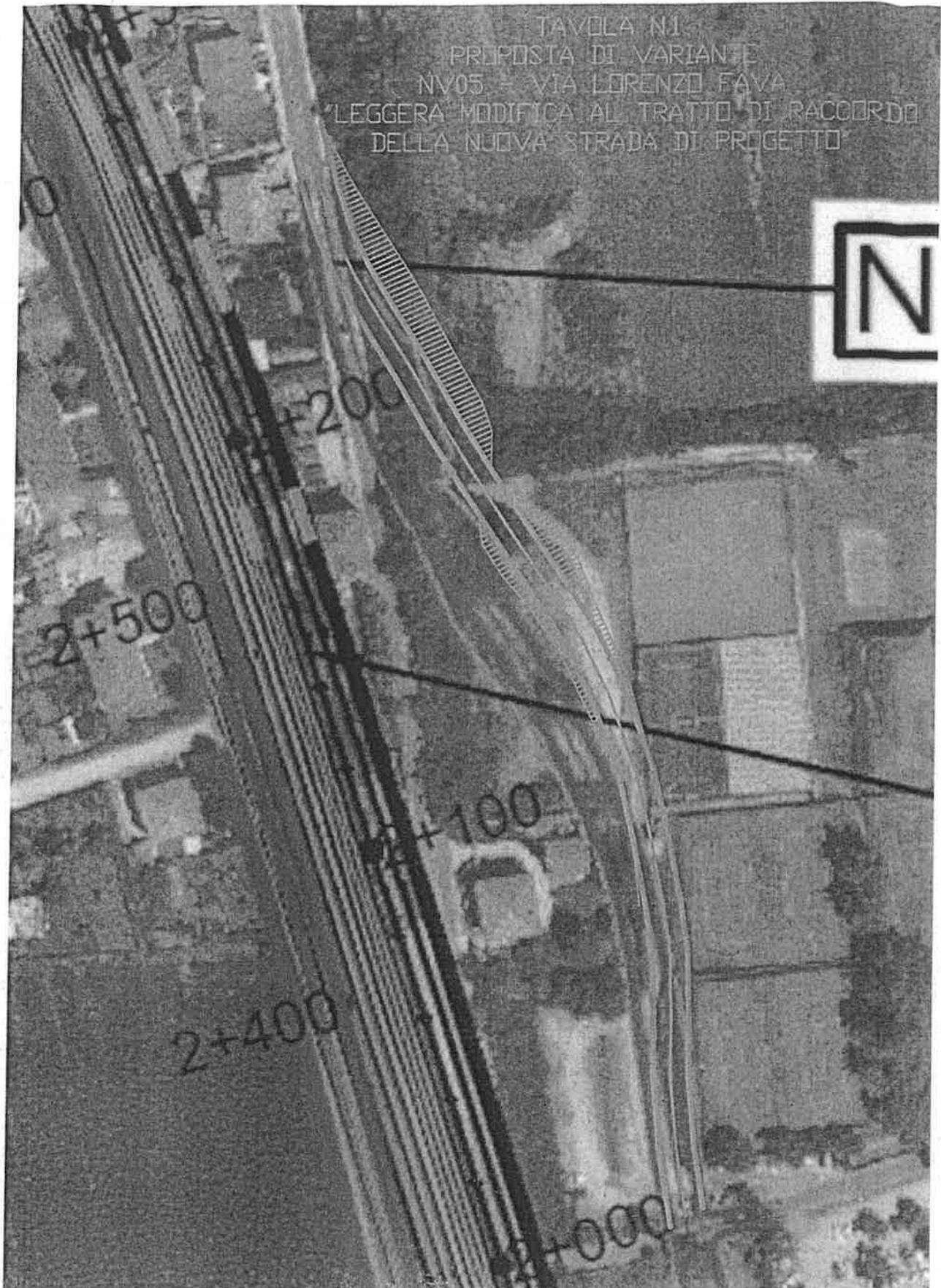
CALIARI SILVANA ANNA

Silvana Caliarì

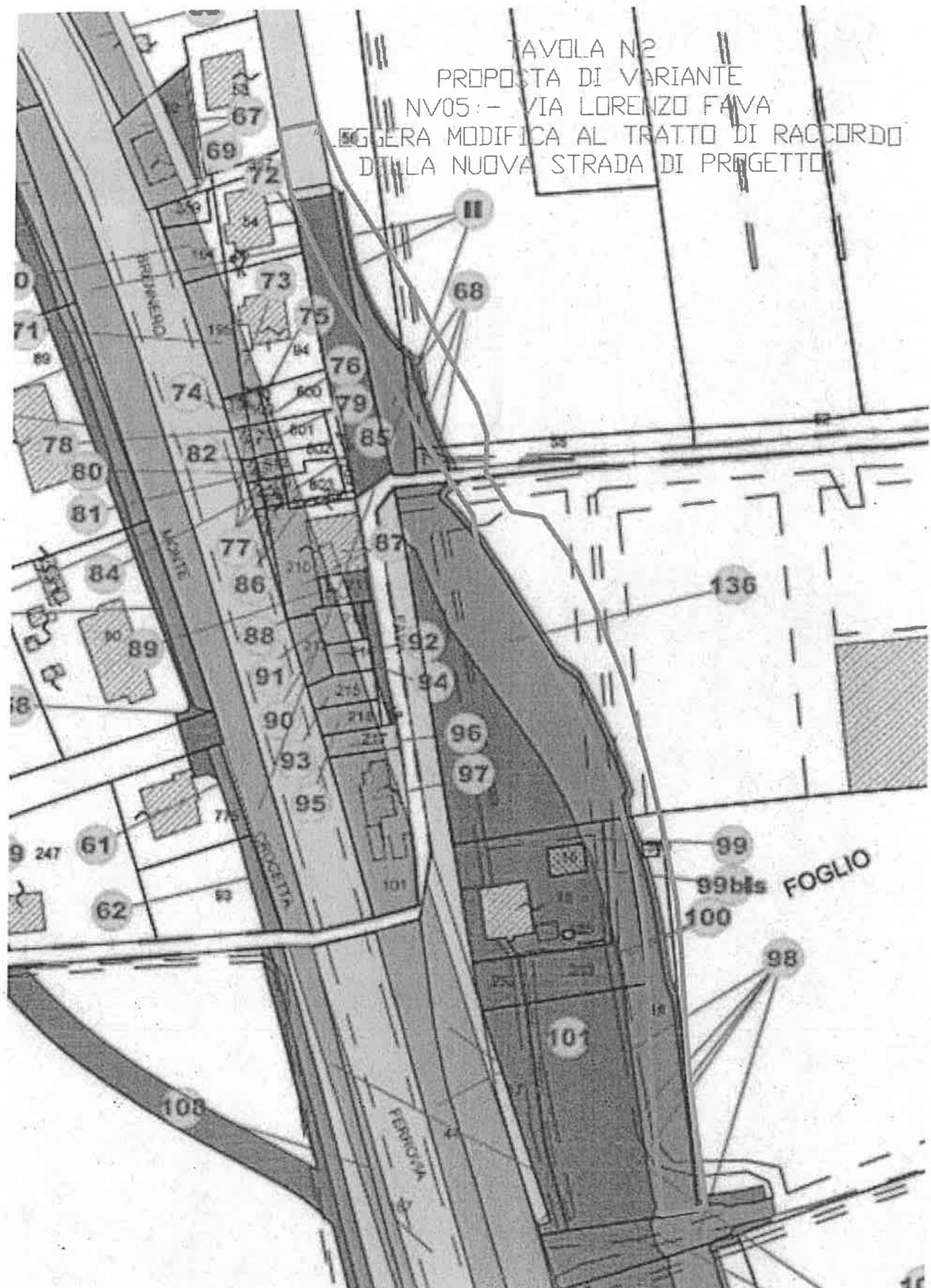
ALLEGATO 2



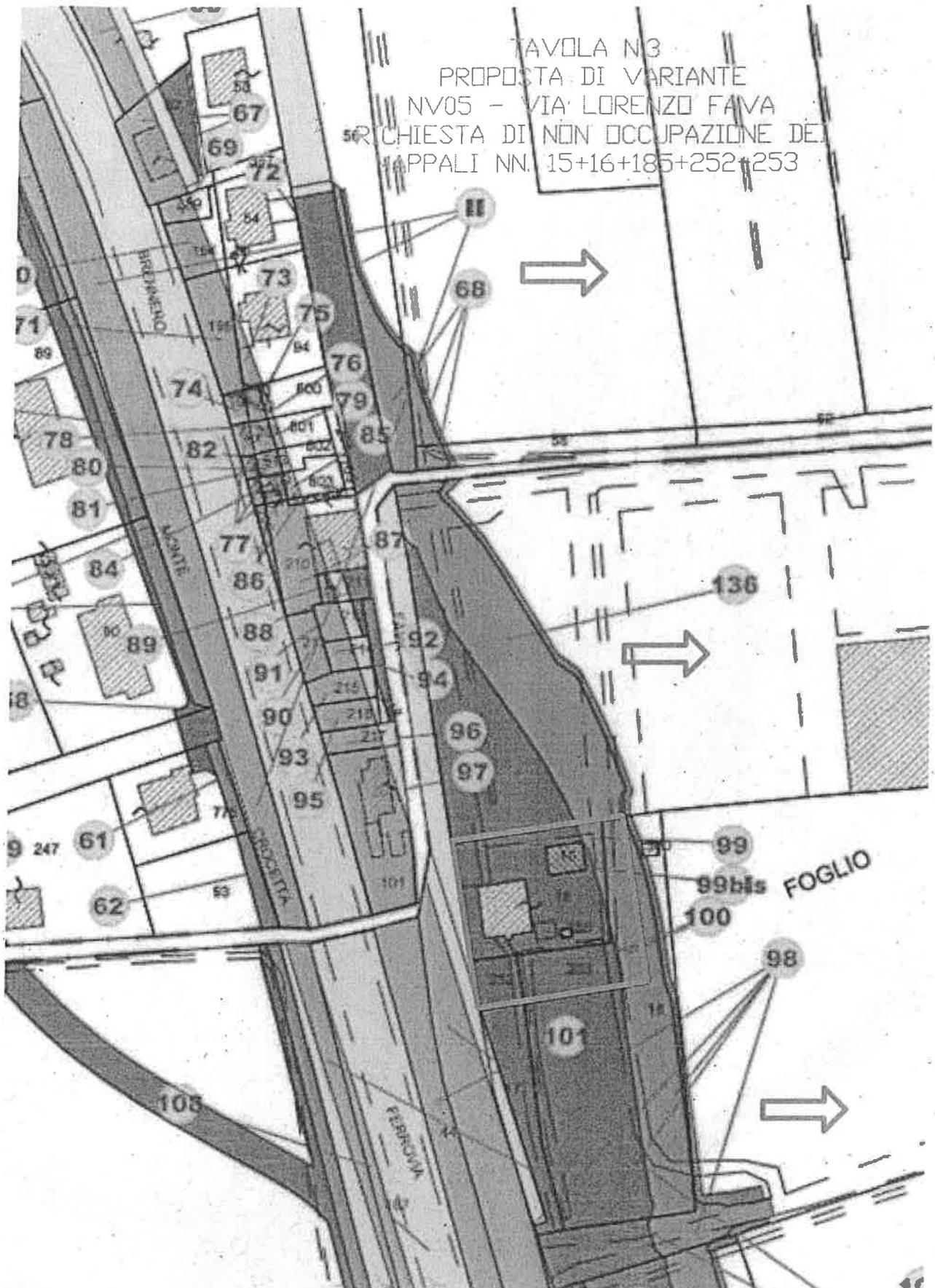
ALLEGATO 3



ALLEGATO 4

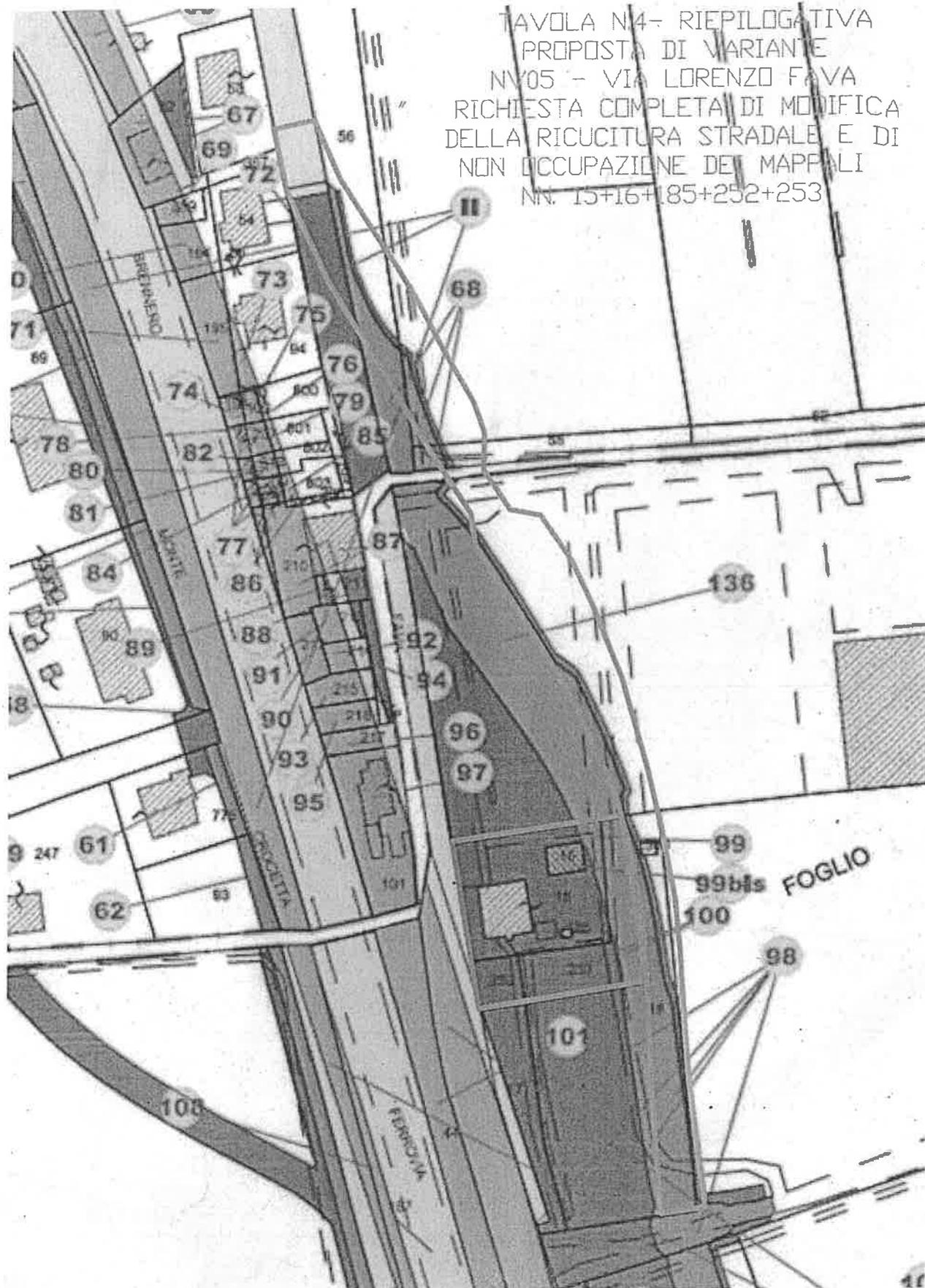


ALLEGATO 5



ALLEGATO 6

TAVOLA N.4- RIEPILOGATIVA
PROPOSTA DI VARIANTE
NV05 - VIA LORENZO FAVA
RICHIESTA COMPLETA DI MODIFICA
DELLA RICUCITURA STRADALE E DI
NON OCCUPAZIONE DEI MAPPALI
NN. 15+16+185+252+253



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA
ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA
ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA
LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

COMMITTENTE: RFI - RETE FERROVIARIA ITALIANA
PROGETTAZIONE: ITALFERR - GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
CUP: J94F04000020001

OSSERVAZIONI

DA PARTE DEI PROPRIETARI DELL'EDIFICIO SITO IN:

VIA DEL FORTINO N. 34 (VERONA)

MION VALTER,
MION ALESSANDRA,

NUMERI DI PROGETTO: **166 + 338**

AREE CENSITE AL CATASTO TERRENI DI VERONA AL FOGLIO 241

MAPPALI: 255, 758

FABRICATI CENSITI AL CATASTO URBANO DI VERONA AL FOGLIO 241

MAPPALI: 255

VERONA, 04/08/2025

Premesso che le aree di sedime del fabbricato e della corte esterna di proprietà - di superficie catastale complessiva pari a 900 mq - colpite dalla procedura espropriativa in esame sono composte da due mappali: - l'uno censito al Catasto Fabbricati del Comune di Verona al Foglio 241, con mappale n. 255 di superficie catastale pari a 856 mq; - l'altro censito al Catasto Terreni come Ente Urbano, con mappale n. 758 di superficie catastale pari a 44 mq (Allegato n.1).

Esaminati i documenti progettuali, in particolare il piano particellare di esproprio individuato dalla sigla "IB0W40R43BDAQ0300006C" di cui si riporta un estratto di esso nell'allegato n.1, ed i luoghi di interesse;

vista la particolare circostanza che quasi la totalità dell'area, in cui è compreso il fabbricato residenziale, viene espropriata a favore di RFI e a favore del Comune di Verona e la restante minima parte, stimata di superficie pari a circa 130 mq, evidenziata nella tavola grafica con il colore verde, viene prevista in occupazione temporanea (allegato n.2);

valutato che il piccolo reliquato di circa 130 mq, evidenziato nella tavola grafica con il colore verde, non essendo più utilizzabile ai fini residenziali sia per la piccola dimensione e sia per la sua posizione coronata da scarpate stradali, subisce un notevole deprezzamento (allegato n.3).

Con la presente missiva, i sottoscritti MION VALTER e MION ALESSANDRA in qualità di comproprietari del bene residenziale colpito dalla procedura espropriativa, valutato tutto quanto sopra espresso,

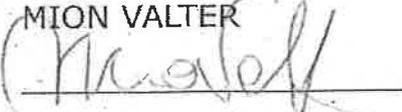
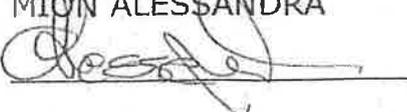
chiedono fin da subito
alla Committente RFI

di far inserire alla Progettista Italferr l'estensione del vincolo espropriativo sull'intera area di proprietà.

* * *

Nella certezza che la suddetta comprensibile richiesta, ben evidenziata dalle tavole grafiche allegate, venga serenamente accolta dando impulso alla revisione progettuale richiesta, distintamente saluta.

Verona, 04/08/2025

MION VALTER

MION ALESSANDRA


ALLEGATI:

ALL.1) TAV.1_ESTRATTO_PARTICELLARE_IB0W40R43BDAQ0300006C+LOTTO;

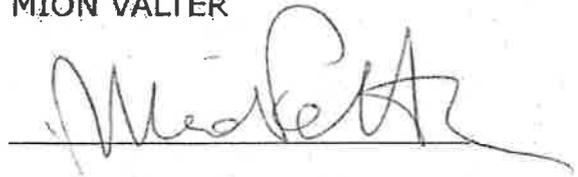
ALL.2) TAV.2 EVIDENZIAMENTO DEL RELIQUATO;

ALL.3) TAV.3 VISIONE PROGETTUALE DELLA SITUAZIONE FINALE;

ALL.4) DOCUMENTO DI IDENTITA' MION VALTER E MION ALESSANDRA.

Verona, 04/08/2025

MION VALTER

Handwritten signature of Mion Valter in black ink, written over a horizontal line.

MION ALESSANDRA

Handwritten signature of Mion Alessandra in black ink, written over a horizontal line.

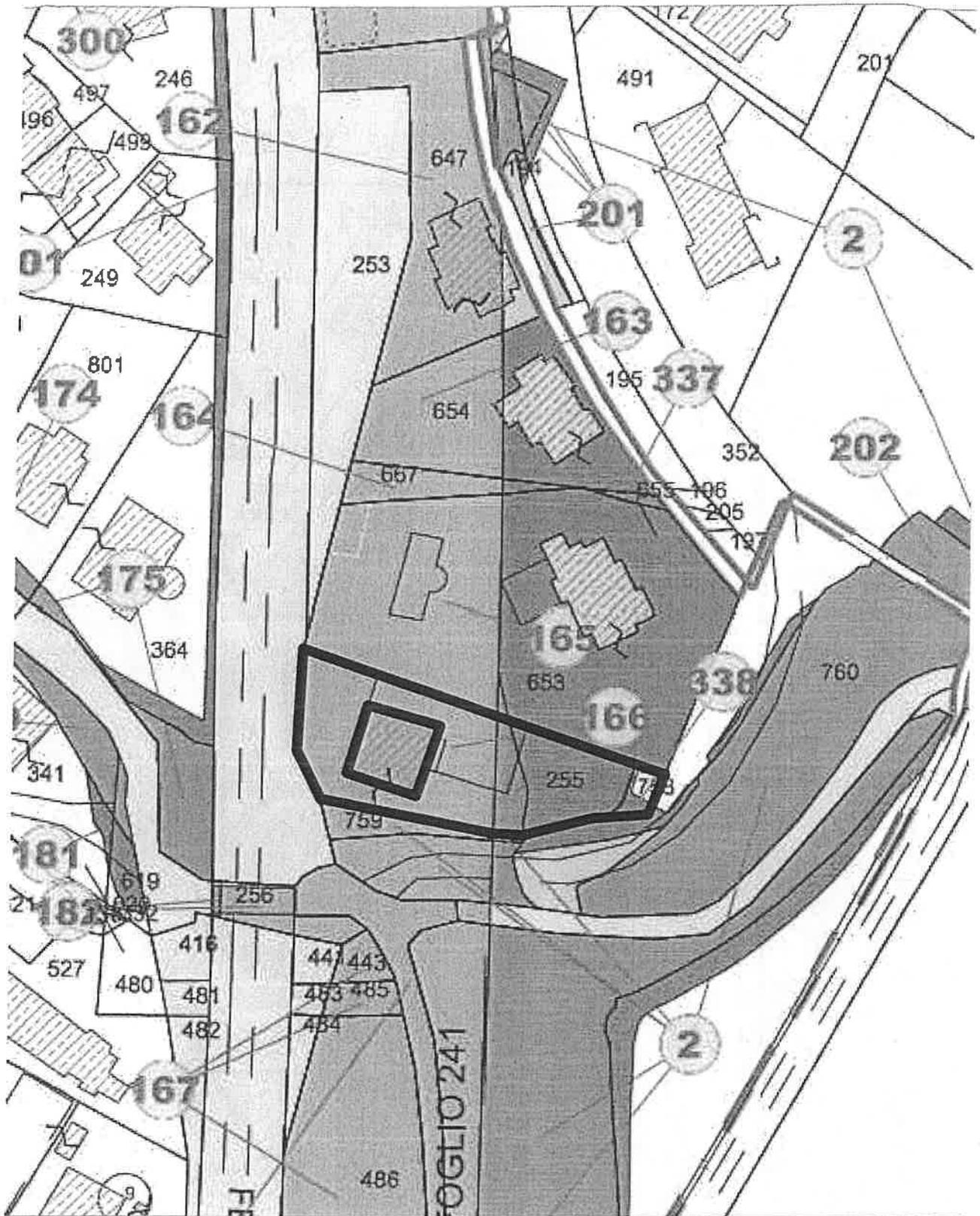


TAVOLA N.1
 RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELL'INTERA SUPERFICIE DI PROPRIETA'
 MION ALESSANDRA+ALTRI - VIA DEL FORTINO N. 34 - VR

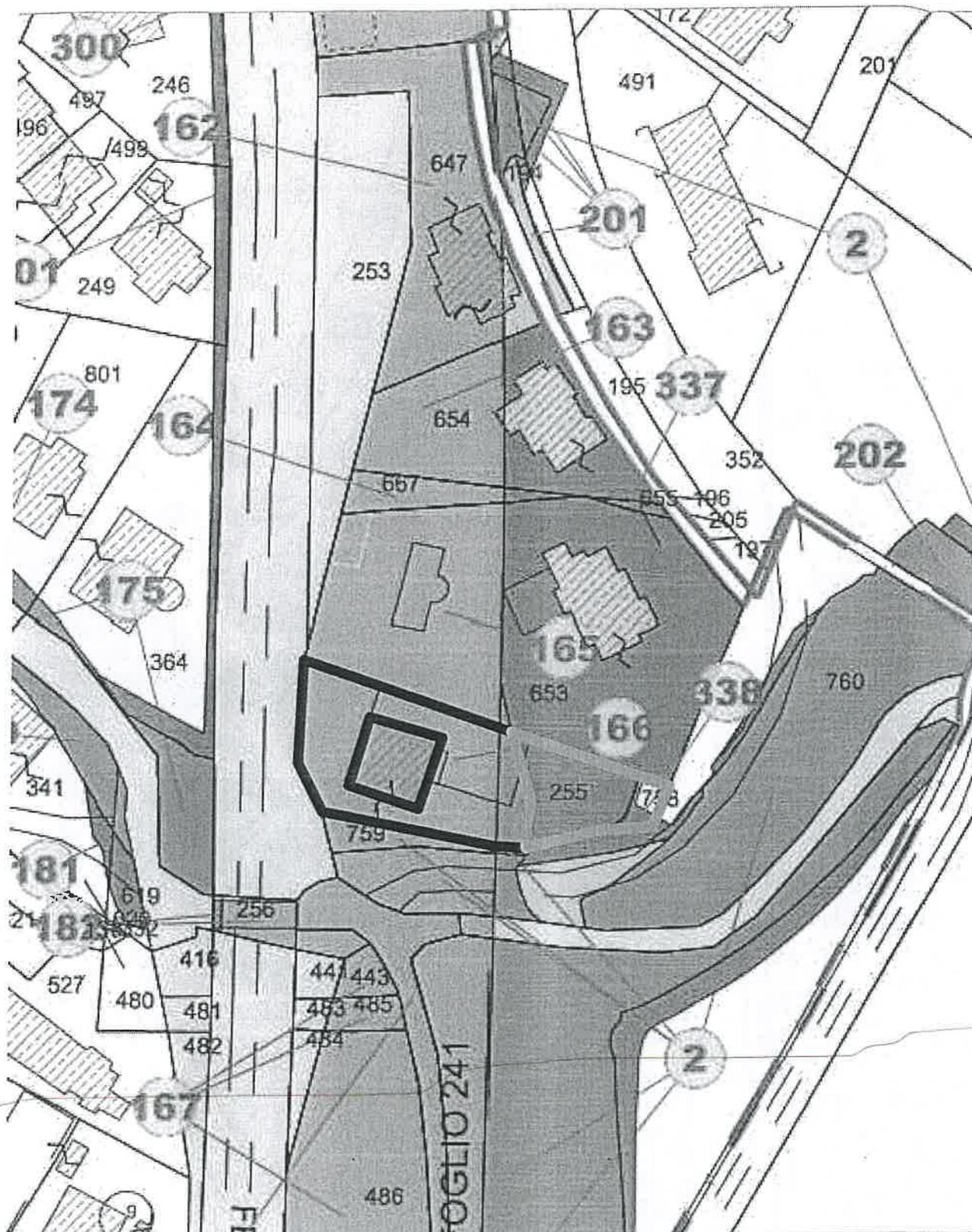


TAVOLA N.2 - PROPOSTA DI VARIANTE
 ESTENSIONE DEL VINCOLO ESPROPRIATIVO ALL'INTERA
 SUPERFICIE DI PROPRIETA' - MIDON ALESSANDRA+ALTRI
 VIA DEL FORTINO N. 34 - VR

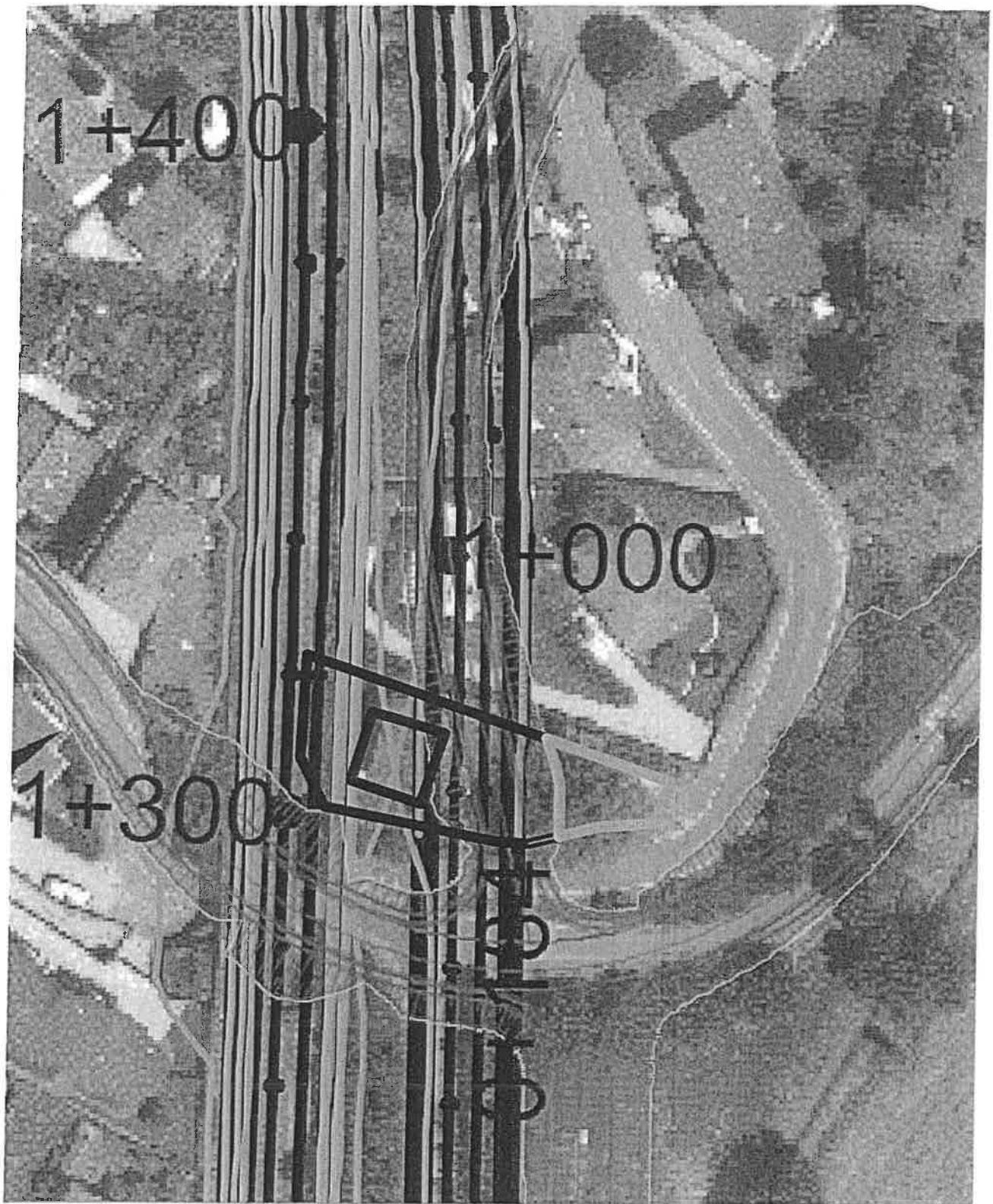


TAVOLA N.3
VISIONE PROGETTUALE DEL FRUSTOLO RESIDUO
MION ALESSANDRA+ALTRI
VIA DEL FORTINO N. 34 - VR

I: Osservazioni su quadruplicamento della linea Fortezza-Verona Lotto 4 Ingresso a Verona da nord**Da :** Alessandra Mion <[REDACTED]>

lun, 04 ago 2025, 18:20

Oggetto : I: Osservazioni su quadruplicamento della linea Fortezza-Verona Lotto 4 Ingresso a Verona da nord 7 allegati**A :** circoscrizione3@comune.verona.it

Buongiorno,
in virtù dell'art. 9 della legge 241/90 del 07 agosto 1990 sul procedimento amministrativo, in allegato le nostre osservazioni in qualità di proprietari di immobile oggetto di esproprio in Via Del Fortino.
Cordiali saluti.
Valter e Alessandra Mion

Alessandra Mion
[REDACTED]

Le informazioni contenute nel presente messaggio e/o nel/i file allegato/i sono da considerarsi strettamente riservate e sono indirizzate esclusivamente al destinatario. Chiunque ricevesse questo messaggio, per errore o comunque lo leggesse senza esserne legittimato, è avvertito che trattenerlo, copiarlo, divulgarlo, distribuirlo a persone diverse dal destinatario è severamente proibito; è pertanto pregato di inviarlo immediatamente al mittente, procedendo alla distruzione dell'originale ricevuto. Si avvisa, inoltre, che ogni utilizzo non autorizzato del presente messaggio e/o dei suoi allegati è fonte di responsabilità per l'autore di tale improprio utilizzo. Si precisa infine che il presente messaggio proviene da una casella e-mail aziendale, e non personale. L'eventuale risposta, pertanto, potrebbe essere letta da soggetti diversi dal mittente, nei termini di cui al Regolamento aziendale per l'utilizzo del sistema informativo e degli strumenti informatici aziendali in vigore presso Mig Restaurant S.R.L.

 **all.1) TAV.1_CONSISTENZA.pdf**
55 KB **all.2) TAV.2_PROPOSTA.pdf**
55 KB **all.3) TAV.3_FRUSTOLO.pdf**
104 KB **Carta identità Valter.pdf**
111 KB **Carta d'identità Alessandra.pdf**
374 KB **20250804 OSSERVAZIONI.pdf**
539 KB

Al Signor Sindaco di Verona, Damiano Tommasi, al Consiglio della Terza Circoscrizione del Comune di Verona,
a Italferr

PETIZIONE per:

- **il SALVATAGGIO del PARCO dell'AMICIZIA di VIA LA FRATELLANZA di SAN MASSIMO (VERONA) dalla DEVASTAZIONE prevista dal PROGETTO ITALFERR per la prossima opera prevista per la realizzazione del quadruplicamento della Ferrovia Fortezza – Verona**
- **la NON REALIZZAZIONE dell'uscita diretta sul Parco della stazione detta Fermata San Massimo**

Nel documento progettuale ITALFERR 'commessa: IBOW / lotto 40 / fase R / ente 05 / tipo doc. RG / opera disciplina MD0000 / progr. 001 / rev. B' è riportato chiaramente che, per la costruzione del quadruplicamento della ferrovia Fortezza – Verona, è prevista la completa chiusura del parco L'AMICIZIA per circa un decennio per essere adibito ad area di cantiere e di stoccaggio. La partenza del cantiere sembra possa avvenire entro 2-2,5 anni.



La Relazione di progetto di ITALFERR (scaricabile e consultabile dal sito www.dpingressoveronanord.it) fornisce tutta una serie di dati, dalla cui lettura si evincono i forti disagi cui la cittadinanza locale andrà incontro: per 7-10 anni il Parco, area cani compresa, non sarà accessibile, il perimetro sarà provvisto di paratie di 3-5 metri che però non riusciranno sempre a mantenere il rumore nei limiti di legge, aumento delle polveri sottili del 20%, traffico pesante dei mezzi d'opera del cantiere (14 ore), abbattimento degli alberi, con un evidente degrado dell'area residenziale circostante.

E' prevista inoltre la costruzione di una fermata ferroviaria con una uscita lato BORGIO MILANO – VIA FAVA e una uscita lato SAN MASSIMO – CROCE BIANCA posta, come illustrato dall'architetto Elio Marino nella presentazione del progetto al Dibattito Pubblico del 24.06.2025 "Direttamente nel Parco" su Via del Fortino.

Chiediamo che questa soluzione non sia portata avanti perché, come tutte le altre stazioni cittadine (Porta Nuova e Porta Vescovo), diventerà un pericoloso presidio di microcriminalità, spaccio e degrado direttamente a contatto con i frequentatori del Parco (in particolare bambini, adolescenti, anziani) e impatterà in modo pesantissimo sulle condizioni di vita dei numerosi abitanti del fitto contesto urbanistico/residenziale circostante, pre-esistente e consolidato, che si sostanzia in case mono-bifamiliari e micro condomini.

Cronaca quotidiana e indagini ISTAT riportano già ampiamente il degrado presente nelle aree adiacenti alle stazioni: sporcizia, dilagante microcriminalità, vagabondaggio, spaccio/rapine, assalti alle persone, difficoltà delle forze dell'ordine e delle amministrazioni a gestire la sicurezza di queste aree. Non ultimo, temiamo che questa soluzione porterà ad altre erosioni del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza per la richiesta di ulteriori parcheggi, evidentemente sottostimati sull'uscita della Stazione su Via Fava (19 + 2).

I cittadini sono inoltre assolutamente perplessi circa l'utilità di una fermata nel quartiere. Diversamente da quanto riportato nel progetto, non ci sentiamo una periferia da sanare o ricucire: la ferrovia è semplicemente una parte della nostra storia e raggiungere Porta Nuova e il Centro non è avvertito come un problema. Il territorio del quartiere è vasto, e con le sue diffuse fermate l'autobus rimane la prima scelta se non si usa l'auto. Avremmo bisogno casomai di una maggiore frequenza del bus, specialmente verso San Zeno/Ospedale B.go TN e di ripristinare il servizio che è stato malauguratamente tolto dopo le 20.30.

OGGETTO: motivazioni del dissenso pubblico in merito alla volontà di ITALFERR di utilizzare il Parco dell'Amicizia di Via La Fratellanza come area di cantiere e stoccaggio.
Richiesta di NON utilizzare il parco dell'Amicizia con questo scopo.
Richiesta di NON costruire la stazione di via Del Fortino della Fermata San Massimo

Verona 30/06/2025

La Relazione di Progetto ITALFERR 'MD 00 00 001 rev. B', Lotto 4, Ingresso a Verona da Nord individua come Area di Stoccaggio (AS.04) e area di Cantiere Operativo (CO.02) la zona del Parco dell'Amicizia di Via La Fratellanza, San Massimo, Verona.



Figura 183 - Area di sostituzione 2

Il Parco verrebbe, in funzione della realizzazione del quadruplicamento della ferrovia Fortezza-Verona, **completamente tolto alla popolazione e restituito dopo un periodo previsto da 7-10 anni**. Sul perimetro del Parco saranno posizionate barriere acustiche di 5 metri (praticamente l'altezza totale delle case lato via Brigata Savoia e parte Via La Fratellanza) e di 3 metri per la zona di cantiere (Via Fratellanza fino all'area cani, anch'essa eliminata). La Relazione di Progetto ITALFERR prevede che l'entrata dei mezzi di cantiere avvenga su via La Fratellanza.

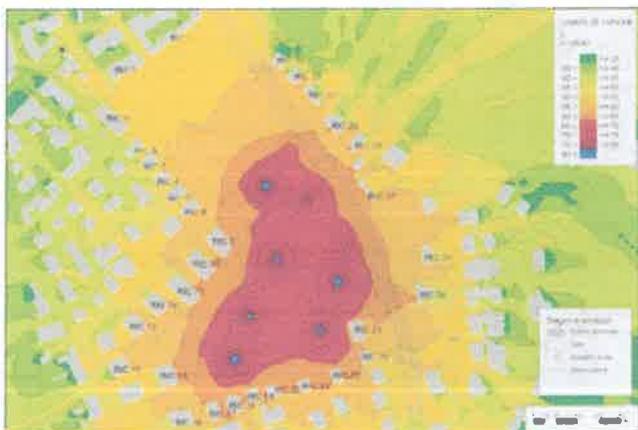


BA= barriere acustiche da 3 a 5 metri

Diversamente da ogni altra area di stoccaggio del progetto, questa area (AS.04) inspiegabilmente, non solo per il buon senso ma anche per le linee guida dello stesso progetto che avrebbe dovuto collocarle più lontano possibile dai centri abitati, si incunea in uno spazio densamente abitato da famiglie, di cui molte con bambini, e un considerevole numero di anziani.

La stessa Relazione di Progetto ITALFERR evidenzia che la compresenza di Cantiere Operativo e Area di stoccaggio provocherà:

- **superamento dei livelli acustici**, oltre il limite di legge, 60 dBA (nonostante le paratie di contenimento)(pag.135),



- **fenomeni di annoyance** (Relazione di Progetto, pag. 135) per i cittadini "ricettori del primo fronte adiacente ai cantieri AS.04 e CO.02, fenomeno per cui una persona sottoposta a continui rumori/vibrazioni vive una "generale situazione di malessere" che conduce a disturbi di varia natura e pericolosità (vedi approfondimento successivo) del sonno e della calma, del comportamento e delle prestazioni cognitive (per gli effetti vedere successivo approfondimento Centro di Psicologia e Psicoterapia Funzionale, Centro S.I.F. Padova).

- **incremento temporaneo (7-10 anni possono considerarsi temporanei?) della concentrazione media di PM10 nell'area di progetto, nell'ordine di +20%**, (Relazione di progetto, pag.138), portandosi così pericolosamente poco al di sotto dei limiti di legge. Dalla figura inserita si evince che saranno esposti al problema gli abitanti di tutta la zona del Fortino, la zona di Corso Milano vicina al ponte di Croce Bianca, Via La Fratellanza, Via Don Giacomo Trevisani, Via Pra'Lungo, Via Brigata Piemonte , Via Brigata Sassari, Via Brigata Regina, Via Brigata Robilant, Via Brigata Toscana, Via Monte Tre Croci.

L'esposizione ad alte concentrazioni di PM10 può causare infiammazioni respiratorie, crisi d'asma, problemi vascolari, aumento del rischio di malattie respiratorie e cardiovascolari (infarto, ictus), incrementi dei tassi di mortalità e dei ricoveri ospedalieri.



Figura 6-44 Concentrazioni di $PM_{2.5}$ dovute alle emissioni dei mezzi d'opera per il secondo scenario di simulazione (cantiere operativo e area stoccaggio)

- incremento dei livelli di concentrazione intorno al 20% anche per gli ossidi di azoto



Figura 6-45 Concentrazioni di NO_x dovute alle emissioni dei mezzi d'opera per il secondo scenario di simulazione (cantiere operativo e area stoccaggio)

-esposizione alle polveri di cantiere: la Relazione di Progetto ITALFERR prevede "la sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere" perché, dichiara, non sarà possibile impedire la fuoriuscita delle polveri dalle aree di cantiere (pag.138),

-passaggio mezzi di cantiere: secondo il tecnico di RFI la frequenza prevista sono 7 mezzi in entrata e 7 mezzi in uscita ogni ora (Italferr, webinar Dibattito Pubblico, 24 giugno 2025), su una viabilità di tipo cittadino già congestionata dal traffico quotidiano.

Un altro fattore di assoluta rilevanza è la tutela del benessere dell'ambiente, inteso sia come area verde in un altrimenti fitto tessuto urbano, che come palestra di integrazione sociale specialmente quando consente il gioco tra bambini di diverse provenienze e possibilità di incontro di genitori italiani e stranieri alle feste di compleanno. Il parco è anche luogo di incontro fra persone anziane. Poiché la cantierizzazione ipotizza anche l'abbattimento di tutti gli alberi del parco, compresi quelli di alto fusto, dalla restituzione del sito al suo effettivo ripristino *ex ante* con alberi di pari grandezza dovremmo considerare ulteriori 15-20 anni ai 7-10 anni di esercizio del cantiere; un bambino che nascesse all'inizio dell'opera, quindi, potrebbe realmente godere del Parco, così come viene vissuto attualmente, solo verso i 25-30 anni, e un anziano che abbia costruito tutta la sua vita in questo quartiere potrebbe non averne più la possibilità. Ci si sta violentemente intromettendo, perciò, in una realtà cittadina che già in passato aveva con difficoltà ottenuto la riqualificazione di uno spazio verde dopo aver convissuto con la presenza di una cava per oltre vent'anni.

Non bastasse esporre gli abitanti frontisti e latitanti le aree di progetto ad oggettivi **problemi di udito** dovuti alla costanza, frequenza ed intensità del rumore, il **fenomeno dell'annoyance**, correttamente citato dai progettisti, si sostanzia in una "*percezione sgradevole di un qualcosa che ci riguarda e ci coinvolge in*

senso negativo. L'Annoyance suscita, di conseguenza, altre emozioni come la rabbia, la delusione, l'insoddisfazione, l'impotenza, lo scoraggiamento e l'ansia" (S.I.F. PD).

Il rumore altera la **funzione del sonno** cui si associano aumento della pressione sanguigna, alterazioni del ritmo cardiaco, della respirazione e di movimenti muscolari, con effetti maggiori nelle persone anziane.

Sul comportamento generale della popolazione si segnalano reazioni di evitamento (difficoltà/impossibilità di usufruire spazi esterni e balconi, sensazioni di insoddisfazione e rabbia per difficoltà nell'ascolto di radio/televisione, lamentele con eventuali esposti alle autorità (rabbia, rancore).

Sulle prestazioni lavorative e scolastiche si evidenziano difficoltà di apprendimento, difficoltà di produzione e rendimento in attività di tipo cognitivo.

L'esposizione al rumore disturba la **capacità mnemonica**. (Oscar Bernardi, Roberta Lubrano, "La relazione tra rumore e stress", Centro di Psicologia e Psicoterapia Funzionale, Istituto S.I.F. Padova).

Oltre ai problemi di tipo fisico/psicologico conseguenti alla scelta di inserire un'area di stoccaggio di tali dimensioni in un'area densamente abitata con alta presenza di soggetti sensibili: anziani/ bambini/ persone in età lavorativa), corre l'obbligo di segnalarne **L'INSOSTENIBILITA' SOCIALE**.

Come detto il Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza, è l'unico per un ampio bacino di utenti, è utilizzato da bambini per il gioco, dalle famiglie per feste di compleanno, dagli anziani per il mantenimento psico-fisico (passeggiate al sole d'inverno, al fresco del primo mattino durante le estati afose), dagli adulti per attività sportive in autonomia (passeggiata veloce/corsa) o di gruppo (Yoga nel Parco).

Privare una popolazione intera della sola possibilità di incontro/ svago/ contatto con la natura nel **momento stesso in cui viene richiesto un enorme sforzo di pazienza** a causa di rumore/inquinamento/ aumento del traffico (15gg fa la chiusura temporanea del sottopasso di Via Brigata Sassari si sono verificati ingorghi che comportavano ritardi dell'ordine di 40 minuti-1 ora) **potrà solo aumentare il risentimento nei confronti di ITALFERR e delle Istituzioni**, per aver scelto un sito così inurbato per l'attività di stoccaggio e di

cantiere (**che a detta degli stessi progettisti dovrebbe essere posta più lontano possibile dalle zone abitate**). Devono essere trovati altri siti fuori dai centri abitati.

Per tutti questi motivi la cittadinanza esprime il suo vivo, deciso e irrevocabile dissenso all'occupazione del Parco dell'Amicizia di via La Fratellanza come Area di stoccaggio, in quanto pericoloso per la salute dei cittadini e la coesione sociale del quartiere. NON si deve utilizzare un parco verde pubblico di un quartiere residenziale a questi scopi. La comunità chiede quindi fortemente: di NON utilizzare in ALCUN MODO il Parco dell'Amicizia di Via La Fratellanza per area di stoccaggio e di cantiere.

Richiesta di NON costruire la stazione di via Del Fortino della Fermata San Massimo (apertura lato Parco)

Il progetto presentato da Italferr prevede una stazione non presidiata in via del Fortino come uscita secondaria della principale stazione posta su Via Fava.

Il progetto parte da un assunto che noi non condividiamo: San Massimo e Croce Bianca sono orgogliosamente dei "quartiere-paese", dove i cittadini ancora si conoscono (e la raccolta di così tante firme in 4 giorni lo ha confermato); i cittadini si conoscono e nel momento di bisogno si aiutano, il che, permettete, è un fattore di enorme importanza sociale specialmente in questi anni in cui il mondo della virtualità ha di solito la meglio.

Diversamente da quanto riportato nel progetto, non ci sentiamo perciò una periferia da sanare o ricucire: la ferrovia è semplicemente una parte della nostra storia e raggiungere Porta Nuova e il Centro non è avvertito come un problema dato che bastano attualmente 10 minuti in auto o 15 minuti di autobus/bici.

Come cittadini ci siamo interrogati prima sul senso di una fermata in questa zona e francamente la riteniamo in primis superflua e in secondo luogo di pericolosità sociale.

Il territorio del quartiere è vasto, e con le sue diffuse fermate l'autobus rimane la prima scelta se non si usa l'auto. Avremmo bisogno casomai di una maggiore frequenza del bus, specialmente verso San Zeno/Ospedale B.go TN e di ripristinare il servizio che è stato malauguratamente tolto dopo le 20.30.

Pensiamo che con tutta probabilità, si fermeranno a questa fermata treni regionali (come a Porta Vescovo) e quindi in ragione di 2 treni per ora. Non vediamo ragione che si usi il treno come mezzo

per spostarsi in città. Nemmeno i cittadini che utilizzano questa tratta ferroviaria hanno espresso condivisione rispetto a questa scelta.

Chiediamo che questa soluzione, una stazione “nel mezzo del Parco” come illustrato dall’architetto Elio Marino nei webinar, non sia portata avanti perché, come tutte le altre stazioni cittadine (Porta Nuova e Porta Vescovo), diventerà un pericoloso presidio di microcriminalità, spaccio e degrado

direttamente a contatto con i frequentatori del Parco (in particolare bambini, adolescenti, anziani) e impatterà in modo pesantissimo sulle condizioni di vita dei numerosi abitanti del fitto contesto urbanistico/residenziale circostante, pre-esistente e consolidato, che si sostanzia in case mono-bifamiliari e micro condomini.

Cronaca quotidiana e indagini ISTAT riportano già ampiamente il degrado presente nelle aree adiacenti le stazioni: sporcizia, dilagante microcriminalità, vagabondaggio, spaccio/rapine, assalti alle persone, difficoltà delle forze dell’ordine e delle amministrazioni a gestire la sicurezza di queste aree. Inoltre rileviamo che il progetto relativo alla fermata su via del Fortino, prevedendo un necessario *piano mezzanino* (pag.114 Progetto di fattibilità tecnico-economica) si presterà a bivacchi, rendendo estremamente insicuro fruire della stazione. I più probabili “scenari di attività temporanee, variegata e alternative” indicate nella Relazione di Progetto (pag 30) temiamo saranno attività di spaccio.

Non capiamo come possa essere un bene per la città aggiungere altre due stazioni dato che le altre 2 non sono luoghi sicuri. I già contingentati mezzi delle forze di polizia locale dovrebbero attivarsi su ulteriori due fronti.

I genitori hanno inoltre espresso la loro assoluta contrarietà e preoccupazione rispetto al fatto di far frequentare ai propri figli un parco direttamente connesso un parco direttamente connesso ad una stazione ferroviaria.

Non ultimo, temiamo che questa soluzione porterà ad altre erosioni del Parco dell’Amicizia di via La Fratellanza per la richiesta di ulteriori parcheggi, evidentemente sottostimati sull’uscita della Stazione su Via Fava (19 + 2). Secondo il nostro Gruppo la stazione potrebbe essere utilizzata da persone in arrivo da zone tipo Basson/ Bussolengo/ Peschiera che si recheranno in stazione con l’auto e non trovando posto presso l’uscita di via Fava si concentreranno su quella del Parco.

Chiediamo quindi in maniera forte e decisa di non realizzare alcuna stazione sul lato del Parco e di mantenere quindi le funzioni per cui questo Parco è nato:

- Un posto sicuro per il gioco dei bambini
- Un luogo di incontro per la comunità
- Un luogo di ristoro e pace per la salute fisica e psichica dei cittadini

Le richieste di questa petizione, firmata da così tanti cittadini, vanno al di là di ogni orizzonte politico si appartenga, sono richieste che interpellano la coscienza e il buon senso di ognuno. Perciò come cittadini ci aspettiamo niente di meno del vostro maggiore impegno per impedire la, permettete, “confisca” del Parco e della zona Cani e l’apertura della fermata dentro il Parco.

Grazie per l’attenzione