



Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

Documento conclusivo del Dibattito Pubblico del progetto

“Lotto 4 – Ingresso a Verona da nord”

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Allegato 2

Sinottico osservazioni e riscontri (Enti legittimati ai sensi dell'art. 40 comma 4 del D. Lgs. 36/2023)

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

**DIBATTITO PUBBLICO
Lotto 4 - Ingresso a Verona da nord**

Riscontri:

| | |
|----------------------|-----|
| Accolta | 49 |
| Parzialmente accolta | 27 |
| Non accolta | 24 |
| Forniti chiarimenti | 16 |
| Fuori perimetro | 4 |
| Totale osservazioni: | 120 |

| N° prog. r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|-------------------|--|----------------------|---|--|--|--|
| 1 | ENAC | Mail 30/06/25 | AEROPORTO BOSCOMANTICO | L'Aeroporto di Verona-Boscomantico è un sedime aeroportuale demaniale, quindi ogni intervento in quell'area ricade sotto la sua esclusiva competenza autorizzativa, ai sensi dell'art. 702 del Codice della Navigazione. Qualsiasi attività progettuale o cantieristica non può iniziare senza la preventiva approvazione formale di ENAC. | Accolta | RFI con nota prot. RFI-VDO.DIN.DINE.BREPECP20250000465 del 07/07/2025 ha riscontrato formalmente la nota di ENAC dando disponibilità all'attivazione di un tavolo tecnico per la condivisione delle modalità realizzative e della configurazione definitiva delle opere ricadenti nell'area di tutela del piano di rischio dell'aeroporto di Verona Boscomantico, la quale era già stata condivisa a partire dal 2022 con le strutture Direzione Pianificazione Infrastrutture e Direttore Aeroportuale - Operazioni Nord-Est di ENAC. Nell'ambito dell'iter autorizzativo che verrà avviato successivamente al Dibattito Pubblico, ENAC sarà coinvolta nella Conferenza dei Servizi e potrà rilasciare ulteriori specifiche prescrizioni al progetto. RFI conferma inoltre che l'iter si svolgerà nel rispetto di quanto previsto dall'art. 702 del Codice della Navigazione. |
| 2 | ENAC | Mail 30/06/25 | AEROPORTO BOSCOMANTICO | Si contesta il metodo costruttivo proposto da RFI per la galleria Parona e per lo scatolare d'approccio al Ponte Nassar, ovvero il "metodo Milano" (scavo in diaframmi con copertura dall'alto). Al fine di minimizzare gli impatti sulla funzionalità dello scalo, vengono proposte tre alternative: - galleria scavata con TBM (Tunnel Boring Machine); - tecnica del box-jacking, consistente nella spinta di un monolite prefabbricato sotto la pista; - costruzione per fasi con accorciamento temporaneo della pista; Si chiede di: - valutare la fattibilità delle alternative; - garantire soluzioni che tutelino la continuità operativa dell'aeroporto durante tutta la durata dei lavori. | Non accolta | Le attività di cantiere necessarie per la realizzazione delle opere del Lotto 4 saranno compatibilizzate con le esigenze dell'aeroporto di Boscomantico al fine di garantire sempre l'operatività dello scalo. Le lavorazioni ritenute più impattanti saranno svolte durante le interruzioni programmate dello scalo (in orario notturno o nelle ordinarie giornate di chiusura) o mediante modalità operative concordate e coordinate con ENAC. Si precisa che le alternative costruttive proposte non risultano percorribili in quanto: - l'utilizzo di TBM non è compatibile con i ricoprimeti minimi di progetto della galleria "Parona" (da 2 a 7 metri di spessore) ed una variazione altimetrica del tracciato ferroviario compatibile con il suddetto metodo di scavo non è realizzabile per gli standard tecnici ferroviari e le normative vigenti da rispettare; - la spinta di un monolite prefabbricato (Box-jacking), anche previsto in più conci, risulta non realizzabile considerata l'estensione dell'opera, lunga circa 700m, e lo sviluppo planimetrico parzialmente in curva. |
| 3 | Boscomantico Servizi S.c.a.r.l. | Mail del 17/06/25 | AEROPORTO BOSCOMANTICO | Viene richiesto di coniugare le esigenze di sviluppo ferroviario con la continuità operativa dello scalo mediante l'attivazione di un tavolo di coordinamento con ENAC e la ridefinizione della cantierizzazione finalizzata a limitare le interruzioni dell'operatività dell'aeroporto. | Accolta | RFI con nota prot. RFI-VDO.DIN.DINE.BREPECP20250000465 del 07/07/2025 ha riscontrato formalmente la nota di ENAC dando disponibilità all'attivazione di un tavolo tecnico per la condivisione delle modalità realizzative e della configurazione definitiva delle opere ricadenti nell'area di tutela del piano di rischio dell'aeroporto di Verona Boscomantico. Le attività di cantiere necessarie per la realizzazione delle opere del Lotto 4 saranno compatibilizzate con le esigenze dell'aeroporto di Boscomantico al fine di garantire sempre l'operatività dello scalo. Le lavorazioni ritenute più impattanti saranno svolte durante le interruzioni programmate dello scalo (in orario notturno o nelle ordinarie giornate di chiusura) o mediante modalità operative concordate e coordinate con ENAC. |
| 4 | Associazione Volovelistica Scaligera | Mail del 22/07/25 | AEROPORTO BOSCOMANTICO | Viene proposta un'alternativa di tracciato che prevede di allontanare l'opera ferroviaria dalla pista al fine di mantenere l'operatività aeroportuale. Viene richiesta l'attivazione di un tavolo di coordinamento con ENAC e la ridefinizione della cantierizzazione finalizzata a limitare le interruzioni dell'operatività dell'aeroporto. | Parzialmente accolta | RFI con nota prot. RFI-VDO.DIN.DINE.BREPECP20250000465 del 07/07/2025 ha riscontrato formalmente la nota di ENAC dando disponibilità all'attivazione di un tavolo tecnico per la condivisione delle modalità realizzative e della configurazione definitiva delle opere ricadenti nell'area di tutela del piano di rischio dell'aeroporto di Verona Boscomantico. Le attività di cantiere necessarie per la realizzazione delle opere del Lotto 4 saranno compatibilizzate con le esigenze dell'aeroporto di Boscomantico al fine di garantire sempre l'operatività dello scalo. Le lavorazioni ritenute più impattanti saranno svolte durante le interruzioni programmate dello scalo (in orario notturno o nelle ordinarie giornate di chiusura) o mediante modalità operative concordate e coordinate con ENAC. Il tracciato alternativo proposto, pur avendo un andamento planimetrico con caratteristiche simili a quello del progetto RFI, non è accolto. La proposta non rispetta i vincoli urbanistici dell'aeroporto di Boscomantico in quanto, dovendo superare il fiume Adige ad una adeguata quota altimetrica, necessariamente si posiziona in rilevato rispetto al piano campagna nel tratto di area di tutela/rischio classificata in categoria B che impone un'edificazione limitata e soprattutto vieta il posizionamento di obiettivi sensibili ed elementi con potenziale rischio di incendio quale è una nuova linea ferroviaria. La linea di progetto attraversa l'area di rischio aeroportuale in galleria, così come concordato con ENAC. Anche con riferimento al vincolo monumentale del Forte Parona, la proposta alternativa si collocherebbe in rilevato impattando paesaggisticamente con il monumento, mentre la soluzione RFI, ancorché in posizione più prossima, si sviluppa in trincea e galleria. Oltre a questi aspetti significativi, il tracciato alternativo propone l'attraversamento dell'Adige in obliquo, richiedendo un'estensione del viadotto almeno doppia rispetto a quello del progetto RFI e posizione parecchie pile nell'alveo del fiume con inclinazioni importanti rispetto alla corrente idraulica. Ulteriore criticità riscontrata riguarda l'interferenza con la SP del Brennero che risulta essere molto estesa (quasi in stretto affiancamento) e con uno scavalco particolarmente inclinato che necessita la realizzazione di un'opera di attraversamento molto complessa. Sempre nel tratto a Nord, lungo la SP del Brennero, il tracciato alternativo interferisce con un distributore di metano non rispettandone i vincoli normativi. |
| 5 | Associazione Maria Ausiliatrice Loc. Sorte di Chievo | Mail del 3/07/25 | ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | Viene chiesto di valutare lo spostamento verso ovest del tracciato al fine di evitare esproprio e demolizioni pertinenze (rif. Foglio 176). Si evidenzia la presenza di anziani e disabili gravi (100%), che subirebbero un disagio significativo nell'accesso alle abitazioni, anche a causa della differenza altimetrica tra strada e ingressi. | Non accolta | L'ampliamento della linea ferroviaria si sviluppa ad ovest della linea esistente, al fine di evitare interferenze con l'unica viabilità di accesso alla località La Sorte. Tuttavia, la compatibilizzazione dei due binari esistenti della Linea Storica con i due nuovi binari della futura linea ovest prevede la necessità di rimodellare la trincea ferroviaria esistente con conseguenti impatti su alcune pertinenze di via Barucchi. Essendo l'attuale linea ferroviaria in configurazione di trincea e quindi ribassata rispetto alla quota delle pertinenze delle abitazioni esistenti, al fine di adeguare la piattaforma ferroviaria nel tratto suddetto, si prevede la riprofilatura delle scarpe con opere di sostegno sulle quali saranno installate idonee barriere fonoassorbenti; queste opere ed i relativi apprestamenti, necessari per la loro realizzazione, interferiscono con le pertinenze suddette che pertanto sono state previste in esproprio e demolizione nel PFTE sviluppato. L'inserimento di opere di sostegno per limitare l'ingombro della trincea ferroviaria comporta comunque la demolizione di tali edificazioni per aspetti realizzativi (scavi di fondazione, ingombri di attrezzature di cantiere, ecc.). |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSEVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|--|------------------------------------|--------------------------------------|--|--|---|
| 6 | Aero Club di Verona A.S.D. | Mail del 11/07/25 e del 04/08/2025 | AEROPORTO BOSCOMANTICO | Viene proposta la variante di tracciato elaborata dallo studio Plan Team per allontanare l'opera ferrovia dalla pista aeroportuale, al fine di conservare l'operatività dell'aeroporto ed evitare interferenze con il complesso di Forte Albrecht, con la proprietà Guggesmantico s.r.l. e con l'azienda agricola Corte Cà Nova. Qualora la variante non fosse adottabile, viene chiesto di rimodulare la cantierizzazione per limitare le interruzioni dell'operatività dell'aeroporto. | Parzialmente accolta | <p>RFI con nota prot. RFI-VDO.DIN.DINE.BREPECP20250000465 del 07/07/2025 ha riscontrato formalmente la nota di ENAC dando disponibilità all'attivazione di un tavolo tecnico per la condivisione delle modalità realizzative e della configurazione definitiva delle opere ricadenti nell'area di tutela del piano di rischio dell'aeroporto di Verona Boscomantico. Le attività di cantiere necessarie per la realizzazione delle opere del Lotto 4 saranno compatibilizzate con le esigenze dell'aeroporto di Boscomantico al fine di garantire sempre l'operatività dello scalo. Le lavorazioni ritenute più impattanti saranno svolte durante le interruzioni programmate dello scalo (in orario notturno o nelle ordinarie giornate di chiusura) o mediante modalità operative concordate e coordinate con ENAC.</p> <p>Il tracciato alternativo proposto non è accettabile. La proposta, pur avendo un andamento planimetrico con caratteristiche simili a quello del progetto RFI, non sembra rispettare i vincoli imposti dall'aeroporto di Boscomantico, infatti, dovendo superare il fiume Adige ad una adeguata quota altimetrica sopra l'attuale piano campagna, necessariamente si posizionerà in rilevato nel tratto in approssimazione al punto che si trova in area di tutela/rischio classificata in categoria B che impone un'edificazione limitata e soprattutto vieta il posizionamento di obiettivi sensibili ed elementi con potenziale rischio di incendio quale è una nuova linea ferroviaria. Si precisa che il tracciato ferroviario di progetto RFI attraversa l'area di tutela/rischio aeroportuale in galleria, così come concordato con ENAC. Anche con riferimento al vincolo monumentale del Forte Parona, la proposta alternativa si collocherebbe in rilevato impattando paesaggisticamente con i coni visuali del monumento, mentre la soluzione RFI, ancorché in posizione più prossima, si sviluppa in trincea e galleria e pertanto risulta non visibile dall'area del forte.</p> <p>Oltre a questi aspetti significativi, il tracciato alternativo propone l'attraversamento dell'Adige in obliquo, richiedendo un'estensione del viadotto almeno doppia rispetto a quello del progetto RFI e posiziona parecchie pile nell'alveo del fiume con inclinazioni importanti rispetto alla corrente idraulica.</p> <p>Ulteriore criticità riscontra riguarda l'interferenza con la Strada Provinciale del Brennero che è molto estesa e quasi in stretto affiancamento, inoltre, lo scavalco delle due infrastrutture risulta essere particolarmente inclinato e pertanto necessiterebbe della realizzazione di un'opera di attraversamento molto complessa. Infine, sempre nel tratto a Nord, lungo la SP del Brennero, il tracciato alternativo interferisce con un distributore di metano non rispettandone i vincoli normativi.</p> <p>Si rappresenta che le interferenze segnalate da questo ente in merito a Parco Ottocento sono già state approfondate e risolte con i tecnici comunali e i rappresentati tecnici e legali della società Parco Ottocento.</p> |
| 7 | Distretto Turistico Valpolicella | Mail del 25/07/25 | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | Si chiede di riutilizzare il tracciato ferroviario storico per creare un servizio di metropolitana di superficie, a favore di circa 25.000–30.000 abitanti della Valpolicella nord-orientale. Si propone la riattivazione della stazione di Parona, la riqualificazione della stazione di Pescantina e il potenziamento della stazione di Domegliara per la promozione della mobilità sostenibile e lo sviluppo del turismo in Valpolicella. | Non accolta | <p>Il tema della riattivazione della stazione di Parona e del potenziamento del trasporto locale non rientra direttamente nell'ambito del progetto dell'Alta Capacità ferroviaria del Lotto 4. Nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra RFI, il Comune di Verona, San Pietro in Cariano, Pescantina e Regione Veneto, RFI ha espresso disponibilità a rendere fruibili le aree dismesse a favore di interventi utili alla collettività. Il progetto del Lotto 4 è stato concepito in modo da non precludere usi futuri di tali aree dismesse. Rete Ferroviaria Italiana dispone di uno strumento interno denominato "Tavolo di Ascolto", pensato per raccogliere proposte e richieste provenienti dal territorio attraverso gli enti istituzionali, in particolare le Regioni. Questo canale potrebbe essere lo strumento adatto per portare avanti una riflessione strategica sulla mobilità locale.</p> |
| 8 | | | VIABILITÀ | Richiesta di dettagli sui percorsi dei mezzi pesanti nella zona nord del quartiere Chievo. Qualora previsti passaggi in via Bionde o via De Pinedo, si chiede l'ampliamento preventivo delle strade. Richiesta di realizzare la viabilità alternativa tra Valpolicella e Chievo prima di avviare i lavori sull'attuale collegamento viabilistico. Richiesta di non sovrapporre i lavori che interesseranno il cavalcavia di Corso Milano e il cavalcavia di via Turbina, per garantire l'accesso all'area nord del Chievo. | Forniti chiarimenti | <p>Per il percorso dei mezzi di cantiere lungo le viabilità pubbliche, in particolare per via Bionde e Via De Pinedo, si prescriverà all'Appaltatore l'adeguamento delle stesse, ove necessario, e l'eventuale realizzazione di piazzole temporanee per gestire in sicurezza l'incrocio dei mezzi.</p> <p>Per quanto riguarda Corso Milano, l'intervento sulla viabilità avverrà in due macro-fasi distinte, durante la realizzazione della galleria est prima e dell'ovest dopo.</p> <p>In entrambe le fasi si prevede di mantenere la viabilità aperta con un sistema di parzializzazione della sede stradale, eventualmente eseguendo le lavorazioni più impattanti mediante chiusure notturne o con brevi chiusure nei periodi meno trafficati. Tali interferenze con il traffico urbano, saranno previste quanto più in disallineamento con la chiusura prolungata di Via Berardi/via Turbina e comunque concordata con gli Enti competenti.</p> |
| 9 | Verona Domani | Mail del 24/07/25 | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Viene richiesto di non utilizzare il parco come area di cantiere o stoccaggio e di evitare l'uscita della nuova stazione verso il parco per ragioni di sicurezza. | Accolta | <p>RFI chiuderà al pubblico l'accesso di Via Del Fortino, mantenendovi comunque le necessarie funzioni di emergenza ad esso connesse e che quindi permetterà il solo esodo dalla fermata in situazioni straordinarie/emergenziali. RFI studierà la delocalizzazione della funzione di accesso pubblico, in una posizione alternativa preferibilmente alla stessa quota altimetrica di San Massimo in modo da permettere la fruizione della stazione anche da parte del bacino di utenza del quartiere stesso.</p> <p>Tuttavia, per garantire le funzioni di accesso/uscita di emergenza, su Via del Fortino dovranno comunque essere realizzati tutti gli attrezzi tecnologici ed il piazzale di emergenza, in quanto rispondenti ai requisiti minimi di norma per la sicurezza in galleria.</p> <p>L'area di stoccaggio prevista in corrispondenza del Parco dell'Amicizia sarà ricollocata in aree alternative da individuare di concerto con l'Amministrazione. L'area di cantiere operativo risulta, invece, indispensabile per l'esecuzione delle lavorazioni della galleria S. Massimo - canna Ovest al fine di garantire la realizzabilità dell'opera in progetto. Tale area sarà ridotta e collocata in adiacenza all'attuale linea ferroviaria, per una fascia parallela di circa 30m dalle aree di lavoro, permettendo la fruibilità di maggior parte dell'area verde del parco per tutta la durata dei lavori.</p> <p>La durata di occupazione dell'area di cantiere operativo su Parco dell'Amicizia è stimata in circa 3 anni, periodo di realizzazione della "canna ovest-Galleria San Massimo". L'abbattimento di alberi nell'area parco sarà limitato al minimo necessario e, comunque, nel rispetto delle norme e dei vincoli urbanistici (in particolare con quanto previsto dal DPR 753/80), si garantisce il ripristino allo stato ante operam dei luoghi mediante il reimpianto delle essenze espiantate ove possibile e, in alternativa, l'impianto di nuovi alberi con le stesse caratteristiche di quelli espiantati, garantendo pertanto inalterata la quotaparte di verde urbano al termine dei lavori.</p> |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|---|-------------------|-----------------------------|--|--|--|
| 10 | Verona Domani | Mail del 24/07/25 | SOTTOPASSI | Si richiede l'allargamento dei sottopassi lungo la statale del Brennero per includere un passaggio ciclopipedoneale accanto alla carreggiata stradale. Si chiede la realizzazione di un sottopasso in via Calandrine che costituirebbe un collegamento tra Pescantina e San Pietro in Cariano. | Accolta | L'approccio seguito nella progettazione delle viabilità si è basato sui seguenti principi: minimizzazione dell'impatto sul territorio, ottimizzazione della funzionalità delle viabilità e correzione di eventuali criticità piano-altimetriche esistenti, soprattutto legate alla sicurezza stradale. Gli interventi sono stati progettati nel rispetto delle normative tecniche di riferimento e dell'accordo con gli enti territoriali (protocollo del 2021). Per quanto riguarda la Statale del Brennero e le viabilità con essa connesse, il progetto prevede i seguenti sottopassi: •SP1 / Via Brennero e Via Ca Brusà: realizzazione di due nuovi sottopassi per superare la ferrovia quadruplicata. Attualmente, le intersezioni sono gestite con incroci a T, considerati pericolosi. Per migliorarne la sicurezza si prevede una nuova rotatoria, eliminando conflitti tra flussi di traffico. •Via Ca Brusà: l'attuale sottopasso, troppo stretto e basso, sarà demolito e sostituito con uno più ampio in corrispondenza della nuova linea. •Via 25 Aprile: l'attuale sottopasso ha difetti planimetrici (tracciato curvo) e geometrici. Il progetto prevede la rettifica del tracciato e la costruzione di un nuovo sottopasso più largo e alto, con maggiore visibilità anche verso le attività commerciali e artigianali presenti a sud della ferrovia. •Via Cedrare e Via Borgo Nuovo: il sottopasso esistente sarà allungato per accogliere i nuovi binari, con modifiche altimetriche e planimetriche della viabilità per adattarsi al nuovo tracciato. Si osserva che una efficace qualificazione degli spazi urbani e rurali attraverso il potenziamento del sistema di piste e percorsi ciclabili dovrebbe includere la riconfigurazione dell'intero tessuto viabilistico circostante i sottopassi. RFI concorderà con l'Amministrazione comunale la predisposizione di corsie ciclabili/ciclopipedonali limitatamente alle sagome dei sottopassi interessati da un più ampio progetto di riqualificazione in capo all'Amministrazione. Per quanto riguarda la richiesta di realizzare, contestualmente al progetto del Lotto 4, il sottopasso su Via Calandrine, in asse all'ex passaggio a livello al km 16+602 della linea Verona – Brennero, RFI accoglie la richiesta in quanto opera ritenuta strategica sia per il progetto del Lotto 4 che per la rete viabilistica dei comuni della Valpolicella. Il sottopasso consentirà una migliore gestione e razionalizzazione dei traffici di cantiere favorendo al contempo la fluidificazione delle attuali condizioni di traffico ordinario e la limitazione degli impatti sulle reti viaarie circostanti. |
| 11 | | | | Richiesta di spostare i fabbricati tecnici previsti nel comune di San Pietro in Cariano con accesso in via Brizzi accanto al fabbricato della stazione di Balconi o riutilizzare la stazione di Balconi stessa al fine di evitare espropri di aree agricole e favorire la riqualificazione dell'area. | | La localizzazione della cabina TE e del fabbricato tecnologico per la gestione degli impianti di segnalamento prevista su via Brizzi è legata alla necessità funzionale di controllare il bivio ferroviario, cioè il punto in cui i nuovi binari di progetto si ricollegheranno alla linea storica esistente. Questa riconnessione impone vincoli planimetrici e altimetrici precisi, e richiede l'installazione di locali tecnologici di supporto, da posizionare in stretta adiacenza al punto di innesto. Posto quanto sopra, RFI ha effettuato uno studio delle possibili alternative alla localizzazione dei fabbricati tecnici, in esito ai quali risulta possibile lo spostamento dei fabbricati ferroviari e delle loro pertinenze ad una distanza di circa 400m, verso sud-est e sul lato Sud della linea storica esistente in prossimità della viabilità pubblica principale (SP 1a "del Brennero"), limitando così la necessità di una nuova strada di accesso e il consumo del suolo associato ad essa. Tale nuova soluzione è stata condivisa positivamente con l'Amministrazione comunale. Non è accogibile la richiesta di sfruttare la stazione di Balconi e le sue pertinenze per i seguenti motivi: - la stazione di Balconi presenta caratteristiche edilizie non idonee a contenere le apparecchiature per la gestione degli Impianti di Segnalamento e della Trazione Elettrica; - non è possibile posizionare i nuovi fabbricati tecnologici nelle aree di pertinenza ferroviaria in quanto tale ubicazione non è compatibile con le necessità di gestione dell'esercizio e vincolerebbe gli sviluppi futuri del tratto di completamento del potenziamento della linea del Brennero ed un'eventuale possibile riattivazione della stazione; - le dimensioni dei fabbricati e dei piazzali tecnologici di progetto non sono riducibili in quanto standardizzati e già ottimizzati. |
| 12 | Provincia di Verona | Mail del 30/07/25 | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si chiede di dimostrare che il progetto sia compatibile con le caratteristiche ecosistemiche dell'area. Si chiede di includere una dichiarazione che attesti la non interruzione delle funzioni dei corridoi ecologici e il mantenimento o miglioramento dell'equilibrio ambientale. Si chiede di ottemperare a quanto prescritto al punto 2.1.4 del Parere della Commissione regionale VAS n. 180/2014. | Accolta | Il PFTE sviluppato contiene tutte le analisi e gli studi atti a dimostrare la compatibilità ambientale e prevedono interventi compensativi misurabili. Si precisa, inoltre, che La progettazione rispetta quanto previsto dal punto 2.1.4 del parere VAS regionale n. 180/2014 sul tema "barriere lineari". |
| 13 | | | INTERFERENZE | Nel tratto stradale compreso tra via Mirandola e via Cà Brusà, si chiede di prevedere golfi di fermata TPL conformi al Codice della Strada e di condurre verifiche di visibilità sulla rotatoria e sui rami di ingresso/uscita. Si chiede di raccordare adeguatamente la viabilità con la rotatoria presente sulla SP1a, non riportata sugli elaborati progettuali. | Accolta | Attualmente, lungo la SP 1a del Brennero tra via Mirandola e via Ca' Brusà, sono presenti n. 2 fermate di TPL. In funzione dell'intervento stradale realizzato nell'ambito del Lotto 4, comprensivo della rotatoria, le fermate verranno poste in sicurezza mediante uno spostamento verso ovest, prima dell'attuale intersezione con via Ca' Brusà. Si segnala che la configurazione delle fermate, con l'eventuale inserimento di idonei golfi di fermata da realizzarsi secondo le normative vigenti, comporterà l'esproprio delle aree necessarie, sui due lati della viabilità. Nella successiva fase progettuale verrà riportata la rotatoria esistente tra la SP1a e via XXV aprile. Si precisa tuttavia che la soluzione di progetto non interessa l'intersezione suddetta. |
| 14 | | | PERCORSI CICLOPEDONALI | Il Comune di Verona sta procedendo alla realizzazione del tratto di percorso ciclopipedonale di collegamento tra le piste dei canali Biffis e Camuzzoni già esistenti con esclusione del breve tratto di sottopassaggio della ferrovia esistente su via Turbina. Si chiede che la risoluzione dell'interferenza ferroviaria con via Turbina preveda l'inserimento di itinerario ciclabile raccordandosi con l'intervento già in fase di realizzazione da parte del Comune di Verona. | Accolta | Al fine di poterne verificare la realizzabilità e l'impatto sul PFTE sviluppato, RFI si confronterà con il Comune al fine di chiarire i limiti e individuare i vincoli alla base dell'aggiornamento progettuale, con particolare riferimento alle attuali caratteristiche funzionali della viabilità esistente (franco verticale ridotto a 3,50m e percorrenza di TPL che richiederebbe dimensioni minime per le corsie carrabili) e alle caratteristiche funzionali della ciclabile, da compatibilizzare con il futuro andamento piano-altimetrico della viabilità di progetto. |
| 15 | | | INTERFERENZE | Si chiede di valutare con il comune di Verona l'ampliamento della sede stradale per separare i percorsi ciclabili dai marciapiedi pedonali in corrispondenza dell'interferenza con Corso Milano / Via Croce Bianca. | Accolta | E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità e all'accessibilità della fermata San Massimo. |
| 16 | | | AEROPORTO BOSCOMANTICO | Si chiede di adottare soluzioni costruttive che evitino o riducano al minimo la chiusura dello scalo con l'Aeroporto turistico Boscomantico. | Accolta | Le fasi realizzative della galleria Parona saranno modulate in modo tale da minimizzare gli impatti sull'operatività dello scalo aeroportuale. |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|---|-------------------|--------------------------------------|--|--|--|
| 17 | Provincia di Verona | Mail del 30/07/25 | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | Si invita a valutare un confronto tra Masterplan e PUMS in merito alla destinazione della linea ferroviaria dismessa. Si chiede di condurre studi volti a valutare la riattivazione della stazione di Pescantina nell'ambito del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale. | Parzialmente accolta | Con l'intervento previsto sull'ingresso nord a Verona, verrà liberata l'attuale linea ferroviaria nell'area di Parona, compresa la fermata esistente. Nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra RFI, il Comune di Verona, San Pietro in Cariano, Pescantina e Regione Veneto, RFI ha espresso disponibilità a rendere fruibili le aree dismesse a favore di interventi utili alla collettività. Il progetto del Lotto 4 è stato concepito in modo da non precludere usi futuri di tali aree dismesse, prevedendo la compatibilità con possibili riqualificazioni ambientali, parchi o piste ciclabili, lasciando aperta la possibilità di valutare con gli enti soluzioni diverse, anche legate al trasporto pubblico locale, in un'ottica di valorizzazione territoriale. |
| 18 | | | FERMATA SAN MASSIMO | Si suggerisce di individuare possibili soluzioni per ampliare il parcheggio. Si chiede di collegare adeguatamente la fermata con il trasporto pubblico locale. | Accolta | E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità e all'accessibilità alla fermata, con l'obiettivo di massimizzare il numero degli stalli auto e di migliorare la fruibilità del TPL alla fermata. |
| 19 | | | PERCORSI CICLOPEDONALI | Si chiede di predisporre tutti i nuovi manufatti di attraversamento stradale/ferroviario con geometrie che consentano l'inserimento di marciapiedi/piste ciclabili. | Parzialmente accolta | E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale di Verona per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità e all'accessibilità alla fermata. |
| 20 | Associazione Giuseppe Barbieri | Mail del 31/07/25 | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | Viene presentata una proposta di riqualificazione del ponte ferroviario di Parona, per uso viabilistico e ciclopedonale. La proposta consiste nella creazione di una strada a doppio senso di marcia con marciapiede da 1,5m e nella realizzazione di passerella ciclabile a quota inferiore. La passerella ciclabile rappresenterebbe un nodo fondamentale per la continuità e l'attrattività della rete ciclabile urbana, fungendo da collegamento tra percorsi esistenti e futuri previsti dal Biciplan nell'ambito del PUMS. | Non accolta | Con l'intervento previsto sull'ingresso nord a Verona, verrà liberata l'attuale linea ferroviaria nell'area di Parona, compresa la fermata esistente. Nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra RFI, il Comune di Verona, San Pietro in Cariano, Pescantina e Regione Veneto, RFI ha espresso disponibilità a rendere fruibili le aree dismesse a favore di interventi utili alla collettività. Il progetto del Lotto 4 è stato concepito in modo da non precludere usi futuri di tali aree dismesse, prevedendo la compatibilità con possibili riqualificazioni ambientali, parchi o piste ciclabili, lasciando aperta la possibilità di valutare con gli enti soluzioni diverse, anche legate al trasporto pubblico locale, in un'ottica di valorizzazione territoriale. |
| 21 | | | FERMATA SAN MASSIMO | Preoccupazioni legate all'accesso diretto dal Parco della Fratellanza. Viene proposto di spostare il secondo accesso da Parco della Fratellanza su via Spaziani (Borgo Milano). Si suggerisce di prevedere un terzo accesso intermedio con ascensore collegato alla nuova ciclabile di superficie. | Parzialmente accolta | RFI chiuderà al pubblico l'accesso di Via Del Fortino, mantenendovi comunque le necessarie funzioni di emergenza ad esso connesse e che quindi permetterà il solo esodo dalla fermata in situazioni straordinarie/emergenziali. RFI studierà la delocalizzazione della funzione di accesso pubblico, in una posizione alternativa preferibilmente alla stessa quota altimetrica di San Massimo in modo da permettere la fruizione della stazione anche da parte del bacino di utenza del quartiere stesso. Tuttavia, per garantire le funzioni di accesso/uscita di emergenza, su Via del Fortino dovranno comunque essere realizzati tutti gli attrezzi tecnologici ed il piazzale di emergenza, in quanto rispondenti ai requisiti minimi di norma per la sicurezza in galleria. |
| 22 | | | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | Viene proposta una nuova stazione della Valpolicella tra Corrubbio (San Pietro in Cariano) e Settimo (Pescantina) al fine di servire la Valpolicella e di fare da scambiatore tra la Valpolicella e Verona. | Non accolta | Rete Ferroviaria Italiana dispone di uno strumento interno denominato "Tavolo di Ascolto", pensato per raccogliere proposte e richieste provenienti dal territorio attraverso gli enti istituzionali, in particolare le Regioni. Questo canale potrebbe essere lo strumento adatto per portare avanti una riflessione strategica sulla mobilità locale. |
| 23 | FIAB - Verona | Mail del 2/08/25 | PERCORSI CICLOPEDONALI | Viene richiesto che il progetto ferroviario non comprometta la mobilità ciclistica esistente, ma anzi la valorizzi, integrando nuove infrastrutture ciclabili. In via Turbina / via Berardi si chiede che venga garantita la continuità della ciclabile , che venga separata dal traffico a motore, con sottopasso più largo dell'attuale. In Corso Milano si chiede un collegamento ciclabile bidirezionale continuo e sicuro tra le parti est ed ovest, in particolare all'incrocio con via Fava. In via Fava si chiede che venga prevista una sede ciclopedonale protetta e indipendente. In via San Marco si chiede di garantire continuità con la pista ciclabile esistente sul lato est; In via Spianà e via Casarini si chiede di inserire sedi ciclopedonali dedicate e protette. | Parzialmente accolta | E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità e orientare il futuro utilizzo delle aree dismesse. |
| 24 | | | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | Si suggerisce di utilizzare il sedime ferroviario dismesso per realizzare una rete ferroviaria metropolitana o una nuova pista ciclopedonale. | Non accolta | Con l'intervento previsto sull'ingresso nord a Verona, verrà liberata l'attuale linea ferroviaria nell'area di Parona, compresa la fermata esistente. Nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra RFI, il Comune di Verona, San Pietro in Cariano, Pescantina e Regione Veneto, RFI ha espresso disponibilità a rendere fruibili le aree dismesse a favore di interventi utili alla collettività. Il progetto del Lotto 4 è stato concepito in modo da non precludere usi futuri di tali aree dismesse, prevedendo la compatibilità con possibili riqualificazioni ambientali, parchi o piste ciclabili, lasciando aperta la possibilità di valutare con gli enti soluzioni diverse, anche legate al trasporto pubblico locale, in un'ottica di valorizzazione territoriale. |
| 25 | Comitato Salviamo Parona e Arbizzano | Mail del 3/08/25 | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si chiede la salvaguardia dei fabbricati e della proprietà agricola di Corte Cà Nova. | Parzialmente accolta | Le aree in occupazione temporanea localizzate in corrispondenza dell'edificio di Corte Ca'Nova sono strettamente legate alla demolizione dello stesso. In linea con il livello progettuale di fattibilità, in questa fase non è possibile effettuare valutazioni tecniche di dettaglio relative alla possibilità di effettuare demolizioni parziali del corpo di fabbrica al fine di salvaguardare la parte di edificio recentemente ristrutturata. Per quanto riguarda il tracciato del Lotto 4, esso è stato definito sulla base degli esiti degli studi condotti dal Gruppo di Lavoro attivato a seguito del Protocollo di Intesa sottoscritto in data 15/04/2013 tra RFI S.p.A., Regione Veneto, Provincia di Verona e Comune di Verona esteso successivamente in data 27/05/2021 anche ai Comuni di Pescantina e San Pietro in Cariano. RFI ha comunque effettuato degli studi di variante di tracciato, le quali non sono risultate attuabili in quanto non rispetterebbero i vincoli urbanistici dell'aeroporto di Boscomantico, il vincolo monumentale di Forte Parona, i vincoli imposti pianoalimetri imposta dalla presenza della centrale idroelettrica del Chievo. RFI ottimizzerà la soluzione progettuale sulla viabilità di via Boscomantico. La viabilità di via Boscomantico, che attualmente permette l'accesso all'area monumentale/ricreativa di Forte Parona ("Parco Ottocento") e contestualmente garantisce la continuità delle viabilità rurali presenti nell'area di interesse, al fine di limitare il consumo di suolo e frammentare i fondi agricoli, può essere adeguata mediante un declassamento della stessa a "strada a destinazione particolare" conferendo alla viabilità caratteristiche di tipo ponderale/rurale. |
| 26 | | | CARENZE DOCUMENTALI | Carenza documentale relativa a bonifica ambientale e bellica, studio acustico, rilievo piano-altimetrico, studio idraulico e studio del traffico. | Forniti chiarimenti | Il PFTE caricato sul sito del Dibattito Pubblico rappresenta una quotaparte del progetto sviluppato. Esso, infatti, già dispone degli elaborati previsti dal D. Lgs. 36/2023 e citati nell'osservazione. |
| 27 | | | VIABILITÀ | Si chiedono chiarimenti in merito all'inserimento di marciapiedi in corrispondenza dei sottopassi di via XXV Aprile, via Cedrare-via Ferrari, via Cà Brusà. Si chiede il rifacimento dei sottopassi di via Terminon e via Quar nel tratto dismesso della linea. Interventi su via Ferrari/via Borgonuovo/via Giovanni XXIII. Si chiede di prendere in considerazione soluzioni alternative all'allargamento del rilevato con scarpate di raccordo (es. muri di contenimento). | Parzialmente accolta | Le modifiche su via Brennero e via XXV aprile, inquadrature come strade extraurbane cat. F, prevedono la realizzazione di corsie da 3,50m e banchine da 1m su entrambi i lati della carreggiata. Su via Mirandola e via Cà Brusà, inquadrature come strade lokale cat. F, sono previste corsie da 2,75 m con relativi marciapiedi da 1,50m su entrambi i lati della carreggiata secondo DM. 2001. Via Cedrare-via Ferrari, inquadrata come strada extraurbana cat. F, prevede corsie da 3,25m e banchine da 1m in ambo i lati. In accordo con l'Amministrazione comunale, è in corso di definizione una soluzione volta a migliorare la sicurezza e l'accessibilità delle aree residenziali di via Ferrari, via Borgonuovo e via Giovanni XXIII. Il rifacimento dei sottopassi di via Terminon e via Quar esula dal perimetro di progetto del Lotto 4, tuttavia può essere inquadrato come opera compensativa, la cui individuazione è in capo all'Amministrazione comunale. Il progetto prevede la realizzazione del rilevato ferroviario mediante scarpate naturali per un migliore inserimento paesaggistico dell'opera nel contesto territoriale. Il contenimento del rilevato ferroviario con opere di sostegno ridurrebbe l'occupazione di suolo, a scapito di conseguenti impatti ambientali e paesaggistici. |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|---|----------------------|---|---|--|---|
| 28 | Comitato Salviamo Parona e Arbizzano | Mail del 3/08/25 | PERCORSI CICLOPEDONALI | Si chiede di modificare la geometria dei sottopassi prevedendo l'inserimento di sottopassi pedonali e ciclabili. | Parzialmente accolta | Si osserva che una efficace qualificazione degli spazi urbani e rurali attraverso il potenziamento del sistema di piste e percorsi ciclabili dovrebbe includere la riconfigurazione dell'intero tessuto viabilistico circostante, mediante passaggi ciclopedinali adiacenti alla sede stradale. Tale riconfigurazione esula dal perimetro del progetto ferroviario del Lotto 4. Tuttavia, demandando alle Amministrazioni competenti l'onere di realizzare i percorsi ciclopedinali in affiancamento alle viabilità esistenti e a quelle di nuova realizzazione previste nel progetto del Lotto 4, RFI concorderà con l'Amministrazione comunale la modifica della geometria dei sottopassi attualmente previsti in progetto, prevedendo, ove richiesto/possibile la predisposizione di corsie ciclabili/ciclopedinali. |
| 29 | | | INTERFERENZE | Si chiede di rivedere la posizione della cabina TE. | Accolta | La localizzazione della cabina TE e del fabbricato tecnologico per la gestione degli impianti di segnalamento prevista su via Brizzi è legata alla necessità funzionale di controllare il bivio ferroviario, cioè il punto in cui i nuovi binari di progetto si ricollegheranno alla linea storica esistente. Questa riconnessione impone vincoli planimetrici e altimetrici precisi, e richiede l'installazione di locali tecnologici di supporto, da posizionare in stretta adiacenza al punto di innesto. Posto quanto sopra, RFI ha effettuato uno studio delle possibili alternative alla localizzazione dei fabbricati tecnici, in esito ai quali risulta possibile lo spostamento dei fabbricati ferroviari e delle loro pertinenze ad una distanza di circa 400m, verso sud-est e sul lato Sud della linea storica esistente in prossimità della viabilità pubblica principale (SP 1a "del Brennero"), limitando così la necessità di una nuova strada di accesso e il consumo del suolo associato ad essa. |
| 30 | | | OPERE COMPENSATIVE | Prevedere adeguate opere compensative. | Forniti chiarimenti | Come previsto dal D. Lgs. 36/2023, il quadro economico dell'opera del Lotto 4 prevede fino al 2% del valore delle opere da destinare alla realizzazione di opere compensative. Tale somma andrà opportunamente suddivisa tra i comuni impattati dall'opera, con il coinvolgimento di Regione Veneto. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, la cui determinazione è in capo all'Amministrazione comunale. |
| 31 | Comitato TAC C1 Verona | Mail del 04/08/25 | ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | Si propone di individuare criteri di indennizzo e di stipulare protocolli d'intesa con ciascun soggetto espropriando al fine di individuare tempi certi per la corresponsione dell'indennizzo e per l'individuazione di soluzioni abitative alternative. Per una migliore programmazione delle scelte di vita degli espropriandi, si chiede di anticipare le procedure espropriative e i pagamenti. | Parzialmente accolta | Tutte le procedure espropriative avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001). La prima comunicazione diretta, nominativa, con il singolo proprietario, viene fatta dopo la dichiarazione di pubblica utilità. Tuttavia, antecedentemente, è prevista una fase partecipativa: nell'ambito della Conferenza dei Servizi, il progetto e il Piano Particellare di Esproprio vengono resi pubblici e chi ha interesse può richiedere di consultare gli elaborati e fare osservazioni. Viene quindi redatto un documento riepilogativo delle osservazioni raccolte e delle controdeduzioni, il quale viene allegato alla dichiarazione di pubblica utilità. |
| 32 | | | ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | Viene richiesto di recepire nel Piano Particellare e di indennizzare le frazioni residue non espropriate ma di fatto inutilizzabili. | Parzialmente accolta | Il piano prevede l'esproprio delle aree e dei fabbricati direttamente interferenti con le opere e le relative lavorazioni. Tutte le procedure espropriative avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001). In particolare, come riportato nell'art. 16 comma 11 del TU Espropri "Nei casi previsti dall'articolo 12, comma 1, il proprietario dell'area, nel formulare le proprie osservazioni, può chiedere che l'espropriazione riguardi anche le frazioni residue dei suoi beni che non siano state prese in considerazione, qualora per esse risultati una disagiabile utilizzazione ovvero siano necessari considerevoli lavori per disporne una agevole utilizzazione". Il tema dei reliquati è un aspetto negoziale, che, per normativa, non può essere inserito all'interno del progetto. La gestione delle porzioni accessibili da restituire ai proprietari verrà pertanto definita in una fase successiva di natura negoziale, nella quale: • innanzitutto, viene chiarita, tramite una dichiarazione, la volontà dell'espropriato di mantenere il reliquato o meno; • successivamente, viene analizzata, caso per caso, la localizzazione del reliquato, con particolare riferimento alle particelle attigue (chi sono i proprietari – enti pubblici - delle aree attigue che potrebbero "assorbire" questo reliquato); • infine, se del caso, viene redatto un atto di cessione. In conclusione, ad oggi non è possibile definire il destino dei reliquati. Gli stessi verranno discussi caso per caso con l'espropriato, a valle dell'esecuzione dell'accertamento della consistenza. |
| 33 | | | ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | In caso di demolizioni parziali, viene richiesto che l'indennità riguardi l'intera proprietà, non la sola porzione demolita. | Non accolta | L'indennità di esproprio non viene riconosciuta con riferimento all'intera proprietà, ma solo alla parte demolita. Tuttavia, della quota parte di edificio che resta nella proprietà dell'espropriato viene riconosciuto il deprezzamento. |
| 34 | | | ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | Si chiede che l'indennizzo venga valutato tenendo conto degli interventi realizzati sugli edifici che ne hanno aumentato la classe energetica. | Accolta | Si conferma che verrà valutato il valore di mercato degli edifici, tenendo conto dello stato attuale degli stessi e di eventuali ristrutturazioni/efficientamenti energetici eseguiti. |
| 35 | | | ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | Limitare espropri/occupazioni al minimo necessario, affiancando al criterio di economicità quello di ragionevolezza e minor impatto. | Accolta | RFI conferma che le scelte progettuali che impattano sugli espropri sono strettamente funzionali all'opera e alle esigenze di cantierizzazione della stessa. |
| 36 | | | ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | Si chiede di indennizzare i danni e i disagi provocati dai cantieri che comportano la diminuzione del godimento dei beni e della qualità della vita. | Non accolta | Il progetto prevede opere di mitigazione volte a diminuire i disturbi correlati alle attività di cantiere. La diminuzione del godimento del bene dovuta all'occupazione temporanea di aree viene indennizzata nell'ambito della procedura di esproprio nel rispetto del Testo Unico Espropri. |
| 37 | | | ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | Prima di qualunque attività di cantiere, si richiede di redigere rilievo ante operam (testimoniale di stato) su ogni immobile ricadente in fascia opportunamente individuata. | Accolta | Rientra tra gli obblighi dell'Appaltatore redigere in contradditorio, con i proprietari, appositi Testimoniali di Stato, laddove le lavorazioni possano presentare rischio di ripercussioni sullo stato attuale delle preesistenze. Eventuali danni, ove comprovati, saranno valutati ed oggetto di risarcimento alla luce delle previsioni di cui al Testo Unico per le espropriazioni. |
| 38 | | | GALLERIA SAN MASSIMO | Si chiede di chiarire se i fabbricati ricadenti nella fascia di colore rosa "area da espropriare per sede stabile FS e sue dipendenze" siano previsti in demolizione. | Forniti chiarimenti | Si conferma. |
| 39 | | | GALLERIA SAN MASSIMO | Effetti indiretti della galleria su edifici non in fascia - Anche immobili esterni alla fascia potrebbero avere compromissioni strutturali/sismiche. Richiesta: adottare criteri oggettivi (principio di massima precauzione) per individuare e indennizzare i casi con rischio probabile di alterazione strutturale/sismica. | Forniti chiarimenti | Rientra tra gli obblighi dell'Appaltatore redigere in contradditorio, con i proprietari, appositi Testimoniali di Stato, laddove le lavorazioni possano presentare rischio di ripercussioni sullo stato attuale delle preesistenze. Eventuali danni, ove comprovati, saranno valutati ed oggetto di risarcimento alla luce delle previsioni di cui al Testo Unico per le espropriazioni. |
| 40 | | | GALLERIA SAN MASSIMO | Immissioni (rumore, vibrazioni) in esercizio. Richiesta: studio accurato di impatti temporanei/definitivi; mitigazioni (barriere e altre soluzioni). | Forniti chiarimenti | In merito alla richiesta di approfondimento sugli impatti acustici e vibrazionali generati dalla nuova infrastruttura ferroviaria, e sulle relative misure di mitigazione previste, è stato effettuato uno studio specialistico per la fase di esercizio, il quale, corredata da censimenti dei ricettori sensibili e indagini fonometriche e vibrazionali, ha consentito di valutare gli effetti attesi sul territorio definendo le idonee soluzioni progettuali per il contenimento delle emissioni. Nel dettaglio, si prevede l'inserimento di barriere antirumore lungo il tracciato ferroviario nei punti in cui i livelli sonori attesi in facciata agli edifici superano i limiti imposti dalla normativa vigente (DPR 459/98). In alcuni casi, sarà necessario procedere, nella fase post operam, alla verifica puntuale dei ricettori per valutare l'eventuale attivazione di interventi diretti, come la sostituzione degli infissi e l'installazione di aeratori, secondo quanto previsto dall'art. 4, comma 5 del DPR 459/98. Tali interventi saranno accompagnati dalle necessarie attività negoziali per la definizione delle servitù e degli indennizzi. Anche per la componente vibrazionale, lo studio ha evidenziato la necessità di predisporre interventi mitigativi alla sorgente, consistenti nell'adozione di tappetini sotto-traversa, finalizzati al contenimento delle emissioni vibrazionali e alla riduzione dei livelli di accelerazione all'interno degli edifici prospicienti la linea ferroviaria. A seguito dell'adozione di tali misure, non si prevedono superamenti dei valori soglia definiti dalla norma UNI 9614:1990. Lungo tutto il tracciato ferroviario, il Piano di Monitoraggio Ambientale prevede il controllo e la verifica del rispetto della normativa vigente, sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, su ricettori rappresentativi per diverse componenti ambientali, tra cui il rumore e le vibrazioni. Si precisa infine che, nelle successive fasi di progettazione esecutiva, le analisi condotte e gli esiti dello studio saranno ulteriormente approfonditi e aggiornati, al fine di garantire la piena conformità normativa e l'efficacia delle misure di mitigazione previste. |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog. r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|-------------------|---|----------------------|-----------------------------|--|--|---|
| 41 | Comitato TAC C1 Verona | Mail del 04/08/25 | GALLERIA SAN MASSIMO | Se possibile, si chiede di spostare le opere accessorie/temporanee in aree libere da abitazioni per minimizzare gli impatti. | Non accolta | Le scelte progettuali che impattano sugli espropri sono strettamente funzionali all'opera e alle esigenze di cantierizzazione della stessa. La localizzazione delle opere accessorie è direttamente funzionale alla cantierizzazione e realizzazione delle opere previste in progetto, nonché della gestione della nuova linea una volta entrata in esercizio. |
| 42 | | | GALLERIA SAN MASSIMO | Qualsiasi compromissione ai sottoservizi delle abitazioni va ripristinata a spese dell'ente espropriante. | Accolta | Già nella fase di redazione del PFTE, RFI è in contatto con gli enti gestori dei sottoservizi per lo sviluppo di progetti di risoluzione delle interferenze, laddove siano state rilevate delle interferenze con il progetto del Lotto 4. Ciò al fine di garantire la piena fruibilità dei servizi per la cittadinanza. Come da prassi, ogni possibile danno arreccato ai sottoservizi in fase di realizzazione delle opere del Lotto 4 sarà tempestivamente ripristinato. |
| 43 | | | GALLERIA SAN MASSIMO | Si chiede di prevedere di realizzare le rotaie utilizzando le migliori tecnologie che consentono il massimo della riduzione di vibrazioni e rumori. | Accolta | Nell'ambito del progetto è stata individuata una soluzione mitigativa in grado di contenere le emissioni vibrazionali indotte dalla sorgente ferroviaria come da standard ferroviari attuali. Tale soluzione progettuale consiste nell'installazione di un materassino antivibrante nel sotto-ballast. |
| 44 | | | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si ritiene non sufficiente la messa in opera di barriere antirumore, specialmente laddove il treno non scorre in galleria, e si richiede che anche gli interventi sugli edifici dovranno garantire un efficace abbattimento dei rumori al di sotto del limite della normale tollerabilità e soprattutto livelli acustici all'interno degli ambienti abitativi entro specifici valori di tollerabilità. | Forniti chiarimenti | Lo studio acustico redatto per la fase di esercizio è stato eseguito secondo la normativa vigente (DPR459/98) ed ha previsto l'inserimento di Barriere Antirumore nei tratti in cui era necessario riportare a norma i livelli acustici attesi in facciata agli edifici. Per alcuni ricettori bisognerà comunque verificare nella fase post operam la necessità di predisporre anche interventi diretti prevedendo l'eventuale sostituzione degli infissi e l'installazione degli aeratori per il rispetto dei limiti interni previsti dall'art.4 comma 5 DPR459/98 e avviando tutte le attività negoziali per procedere alle servitù e agli indennizzi. |
| 45 | | | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si chiedono chiarimenti in merito alle indagini vibrazionali condotte, le quali si riferiscono solo a convogli ferroviari Eurostar, Regionali, Merci, Intercity, nonché considerano solo passaggi in superficie e non all'interno della galleria artificiale. | Forniti chiarimenti | Le indagini vibrazionali effettuate per la fase progettuale di PFTE sono state eseguite con i treni transitanti sulla linea ferroviaria esistente nel tratto di progetto attualmente privo di gallerie. Nella relazione specialistica le analisi e valutazioni sono state estese anche per i tratti di progetto in galleria con gli opportuni fattori correttivi. |
| 46 | | | INTERFERENZE | Con riferimento alle modifiche stradali previste in progetto (Via della Spianà, Via Sogare, Via Casarini, Via Brigata Sassari, connessioni Via del Fortino/CORSO Milano, configurazione con fermata San Massimo), si chiede di considerare le abitazioni interferenti tra quelle che riceveranno danni diretti e/o indiretti e alle quali, pertanto, spetterà l'indennizzo. | Forniti chiarimenti | Gli immobili demoliti verranno indennizzati sulla base del valore di mercato, il quale tiene conto di eventuali ristrutturazioni recenti / efficientamenti energetici. Nel caso di demolizioni parziali, la parte demolita viene risarcita sulla base del valore di mercato, mentre della parte di edificio che resta nella proprietà del proprietario viene riconosciuto il deprezzamento. |
| 47 | | | CANTIERIZZAZIONE | In considerazione di una forte preoccupazione per commistione tra piste di cantiere e rete stradale esistente, si chiede di ridurre al minimo indispensabile l'utilizzo della viabilità ordinaria per i lavori e gli approvvigionamenti di cantiere. In merito alle immissioni di rumore, vibrazioni e polveri, si chiede di esaminare le situazioni incompatibili con il cantiere e con l'esercizio della linea ferroviaria, ponendo i soggetti che subiranno gli effetti nelle condizioni di programmare la loro vita altrove. Per coloro invece la cui situazione non sarà incompatibile, si chiede che vengano comunque tutelati adeguatamente per consentire la conduzione di una vita dignitosa in un ambiente vivibile. | Accolta | RFI garantisce la propria disponibilità a concordare con le amministrazioni locali la gestione del traffico durante le fasi di cantiere prevedendo circuitazioni temporanee, sensi unici alternati e percorsi provvisori che minimizzino l'impatto sulla circolazione e i disagi per i cittadini. A tutela della salute dei cittadini, il progetto prevede il monitoraggio in continuo delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permette di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. Il progetto prevede interventi di abbattimento delle polveri attraverso procedure operative ed opere specifiche. Nel merito delle procedure tipicamente impiegate durante la realizzazione dei lavori saranno attuate: bagnatura delle aree di cantiere non pavimentate, spazzolatura della viabilità asfaltata interessata dai traffici di cantiere, copertura dei mezzi di cantiere e delle aree di stoccaggio, organizzazione ed apprestamento delle aree di cantiere fisso in posizione il più possibile lontana da eventuali ricettori abitativi. Sempre al fine di ridurre la generazione di polveri, potrà essere necessario prevedere che i piazzali di cantiere siano realizzati, ove necessario, con uno strato superiore in misto cementato o misto stabilizzato. Per quanto riguarda invece le opere di mitigazione, verranno installate barriere antipolvere in corrispondenza dei ricettori maggiormente esposti e, al fine di prevenire la diffusione di polveri e l'imbrattamento della sede stradale, verranno implementati impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi. È previsto l'impiego di circa 4.000 metri di barriere antirumore fisse, con altezza fino a 5 metri, da collocare lungo l'intero perimetro delle aree di cantiere, nonché di circa 1.500 metri di barriere mobili, anch'esse con altezza fino a 5 metri, da posizionare sul fronte di avanzamento delle lavorazioni. Oltre alle barriere sopra descritte, al fine di contenere l'impatto acustico generato dalle attività di cantiere, saranno applicate specifiche procedure operative. In particolare, verranno adottate misure riguardanti l'organizzazione del lavoro e del cantiere, la selezione delle macchine e delle attrezature, nonché la loro manutenzione periodica. |
| 48 | Comune di Pescantina | Mail del 4/08/25 | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si propone la salvaguardia e la conservazione della muratura in sasso, soggetta a prescrizione che ne vieta la demolizione o l'alterazione senza adeguato procedimento autorizzativo (NTA,PAT), la cui demolizione è prevista per la realizzazione della NV09. | Non accolta | In merito alla tutela delle murature storiche in sasso lungo la SP, si conferma che l'intervento viabilistico previsto in corrispondenza dell'area NV09 sarà ottimizzato al fine di ridurre al minimo l'impatto sul fronte murario. In particolare, non sono previste demolizioni in corrispondenza del tratto ricadente all'interno dell'area vincolata. |
| 49 | | | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si chiede la tutela del parco della villa storica (vincolo D.Lgs. 42/2004), nella cui proprietà insiste un complesso scolastico con ristrutturazioni già approvate e in fase avanzata di realizzazione. Si segnala inoltre che qualsiasi intervento che comporti un'alterazione dell'assetto vegetazionale o visivo del parco del brolo risulterebbe in contrasto con i principi di tutela paesaggistica. | Accolta | Il progetto non interferisce con la villa storica e le relative pertinenze vincolate. |
| 50 | | | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si propone la traslazione verso nord-est della prevista rotatoria su viabilità provinciale. | Parzialmente accolta | L'intervento viabilistico, progettato nel rispetto delle norme vigenti, sarà ottimizzato al fine di ridurre al minimo l'impatto sul contesto. |
| 51 | | | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si chiede la realizzazione di un sopravviva in cemento armato al fine di consentire una maggiore permeabilità fisica del territorio ed una riduzione dell'impatto ambientale | Non accolta | La soluzione proposta non risulta accoglibile in quanto implicherebbe un maggior impatto ambientale, paesaggistico e realizzativo, nonché un sostanziale incremento dei costi. In particolare, la realizzazione del sopravviva in c.a. comporta una maggiore attività di scavo per l'alloggiamento delle fondazioni delle pile a fronte del mancato reiniego dei volumi di terre scavate per la realizzazione delle gallerie previste nel resto del lotto, diversamente da quanto previsto nel progetto del terrapieno in un'ottica di economia circolare volta a riutilizzare all'interno del cantiere le terre scavate, senza doverle conferire in discariche o siti da rinaturalizzare. Inoltre, le forniture di calcestruzzo necessarie per il manufatto proposto aumenterebbero considerevolmente il traffico dei mezzi in entrata e uscita dalle aree di lavoro. L'impatto paesaggistico del progetto RFI con scarpate rinverdite naturalmente è assimilabile alla conifurazione attuale in corrispondenza dei rilevati di approccio al ponte ferroviario di Parona, pertanto altera minimamente il contesto esistente, al contrario di una soluzione artificiale qual è il sottovia in c.a.. |
| 52 | Associazione Pescantina Democratica | Mail del 4/08/25 | OPERE COMPENSATIVE | Il viadotto "Nassar" è previsto esclusivamente come opera ferroviaria, per l'attraversamento dell'Adige nella zona adiacente alla zona industriale di Settimo di Pescantina. Attualmente, l'area è priva di un collegamento viario funzionale tra le due sponde dell'Adige: 1) Il ponte Unità d'Italia (SS12, a sud) dista circa 8 km; 2) Il ponte SS12 a nord di Pescantina dista circa 6 km. 3) L'unico collegamento diretto è un vecchio ponte a corsia unica, non adatto al traffico pesante e inadeguato anche per quello leggero. Si chiede di realizzare un collegamento viario tra Via Turbina (Verona) e Via Nazionale del Brennero (SP1) utilizzando il progettato ponte ferroviario. Se non fosse possibile, si chiede in subordine di progettare il ponte con larghezza sufficiente (7 metri) per una futura infrastruttura viaria a due corsie. | Fuori perimetro | L'intervento proposto esula dal perimetro del progetto ferroviario del Lotto 4. Tuttavia, come previsto dal D. Lgs. 36/2023, il quadro economico dell'opera del Lotto 4 prevede fino al 2% del valore delle opere da destinare alla realizzazione di opere compensative. Tale somma andrà opportunamente suddivisa tra i comuni impattati dall'opera, con il coinvolgimento di Regione Veneto. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio. Le proposte di opere compensative dovranno pertanto essere veicolate all'Amministrazione di riferimento. |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSEVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|--|-------------------|--------------------------------------|---|--|---|
| 53 | Associazione Pescantina Democratica | Mail del 4/08/25 | OPERE COMPENSATIVE | Circa 300 metri a nord dell'area oggi interessata dal progetto, esisteva un passaggio a livello a raso, chiuso diversi decenni fa. Su Via Nazionale del Brennero, in adiacenza a quel punto, è stata costruita una rotonda in previsione della realizzazione di un sottopasso sostitutivo, mai completato. Si chiede di inserire tra le opere compensative del progetto la realizzazione del sottopasso precedentemente previsto, che collegherebbe i due insediamenti agroindustriali alla SP1 – Via Nazionale del Brennero, migliorando accessibilità e continuità del sistema produttivo locale. | Accolta | Considerando che l'opera ricade nel limite nord del progetto e valutata la strategicità della stessa sia per il progetto del Lotto 4 che per la rete viabilistica dei comuni della Valpolicella, RFI accoglie la proposta e inserirà quindi la realizzazione del suddetto sottopasso all'interno del Progetto del Lotto 4. |
| 54 | | | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | Si chiede di realizzare, nel tratto ferroviario tra Nassar e Chievo, solo i 2 binari AV/AC e di conservare la linea storica per i treni regionali. Ciò permetterebbe la riattivazione della stazione di Parona, utile per un sistema metropolitano, nonché di alleggerire la portata dell'intervento e dell'impatto sul territorio. | Fuori perimetro | Il tema della riattivazione della stazione di Parona e del potenziamento del trasporto locale non rientra direttamente nell'ambito del progetto dell'Alta Capacità ferroviaria del Lotto 4. Nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra RFI, il Comune di Verona, San Pietro in Cariano, Pescantina e Regione Veneto, RFI ha espresso disponibilità a rendere fruibili le aree dismesse a favore di interventi utili alla collettività. Il progetto del Lotto 4 è stato concepito in modo da non precludere usi futuri di tali aree dismesse. |
| 55 | Comitato per la Metropolitana di Verona | Mail del 04/08/25 | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | Si chiede di predisporre la realizzazione delle stazioni (intese come "semplici" banchine con sottopassi, senza edifici di appoggio) previste nel PUMS di Verona in relazione alla realizzazione di un treno urbano Parona-San Michele. Nel tratto del Lotto 4 le stazioni previste nel PUMS sono: Parona, Via Barucchi, Forte Chievo, Via Fava, Corso Milano, Via San Marco, Via della Spianà. Si chiede pertanto di prevedere le giuste distanze tra i binari AV/AC ed i binari dedicati ai treni regionali e di realizzare le banchine delle stazioni ed il sottopasso per il raggiungimento del binario interno, con predisposizione di ascensori e dell'impiantistica necessaria. | Non accolta | Si precisa che il PUMS non è uno strumento urbanistico di pertinenza RFI, pertanto l'armonizzazione dei contenuti di tale piano è di competenza dell'Amministrazione Comunale competente ed esula dal perimetro di progetto del Lotto 4. Si ricorda, peraltro, che l'intero tracciato è stato definito sulla base degli esiti degli studi condotti dal Gruppo di Lavoro attivato a seguito del Protocollo di Intesa sottoscritto in data 15/04/2013 tra RFI S.p.A., Regione Veneto, Provincia di Verona e Comune di Verona esteso successivamente in data 27/05/2021 anche ai Comuni di Pescantina e San Pietro in Cariano. |
| 56 | Comitato per la Metropolitana di Verona | Mail del 04/08/25 | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | In alternativa alle precedenti osservazioni, si chiede di realizzare tutti gli accorgimenti necessari per il miglior sfruttamento dei binari liberati nel tratto Parona-Chievo ai fini della realizzazione di un TPL locale tipo tram/filobus che colleghi in modo diretto e veloce Parona con la Stazione FS di Verona Porta Nuova. In particolare si chiede: 1) di valutare con il Comune se la disposizione planimetrica dei binari possa essere rivista in modo da prevedere, in località La Sorte, un collegamento funzionale ad un TPL tra il tratto dismesso ferroviario proveniente da Parona con Via Barucchi. 2) di valutare la massimizzazione del percorso in galleria nel tratto tra Via Fava/Via Monte Crocetta dove attualmente la galleria termina, ed il Chievo/Via Bionde, al fine di poter utilizzare la copertura della galleria per TPL e ciclabilità. 3) di interloquire col Comune al fine di prevedere la continuità del TPL da noi proposto Parona/Stazione FS Porta nuova, in particolare garantendo il possibile utilizzo di tutti i tratti resi disponibili in superficie sopra le gallerie artificiali, prevedendo la realizzazione di un attraversamento di Corso Milano alla quota dell'attuale sorvrapassaggio ferroviario, al fine dell'utilizzo non solo per la ciclabilità ma anche per il TPL. | Non accolta | L'andamento piano-altimetrico del tracciato ferroviario a nord della galleria San Massimo non è modificabile in quanto vincolato alla presenza della centrale idroelettrica del Chievo. Tale vincolo, unitamente alle caratteristiche geometriche (pendenza, raggi di curvatura) necessarie a garantire la prestazionalità della nuova linea AC, ha imposto sia il punto di stacco della nuova linea dalla Linea Storica, che la lunghezza della galleria. Infatti, nel tratto di interesse il profilo altimetrico della linea ferroviaria risale per ricollegarsi alla quota attuale in corrispondenza della Centrale Elettrica di Chievo. Pertanto, pur essendo in trincea, il prolungamento in galleria artificiale comporterebbe la realizzazione delle opere parzialmente fuori terra e, considerati i vincoli del contesto territoriale (abitazioni di via Bionde e pertinenze di Villa Pullè) posti in stretto affiancamento della linea, non sarebbe realizzabile il ricoperto a verde che permetterebbe una mitigazione paesaggistica dell'opera. Un'ulteriore criticità connessa al prolungamento della galleria San Massimo riguarda il rispetto dei requisiti di sicurezza previsti per le gallerie ferroviarie. In particolare, qualora la galleria superasse i 2.000 metri di sviluppo, si renderebbe necessaria l'adozione di specifici apprestamenti aggiuntivi, quali l'inserimento di uscite di emergenza laterali e/o verticali. Tali interventi comporterebbero la realizzazione di ulteriori opere civili e un conseguente incremento delle aree da espropriare, con la probabile necessità di procedere alla demolizione di numerosi edifici, considerato l'alto grado di urbanizzazione della zona. Premesso quanto sopra, si ritiene doveroso precisare che, nonostante in quel tratto il tracciato si sviluppi all'aperto, gli studi ambientali condotti nel PFTE, come ad esempio lo studio di impatto ambientale (SIA), lo studio acustico e vibrazionale, dimostrano come tutte le componenti ambientali soddisfano i limiti imposti dalle normative vigenti. Infine, si rappresenta che gli ulteriori elementi che hanno condizionato la progettazione dell'attuale tracciato ferroviario in località La Sorte sono: a est della linea, evitare l'interferenza con l'unica viabilità di accesso alla località stessa, a ovest, ridurre l'impatto sull'azienda agricola Corte Ca' Nova. L'osservazione di rivedere il tracciato in località La Sorte non può pertanto essere accolta per gli stringenti vincoli piano-altimetrici del tracciato ferroviario e del contesto limitrofo. Si ricorda, peraltro, che l'intero tracciato è stato definito sulla base degli esiti degli studi condotti dal Gruppo di Lavoro attivato a seguito del Protocollo di Intesa sottoscritto in data 15/04/2013 tra RFI S.p.A., Regione Veneto, Provincia di Verona e Comune di Verona esteso successivamente in data 27/05/2021 anche ai Comuni di Pescantina e San Pietro in Cariano. Con l'intervento previsto sull'ingresso nord a Verona, verrà liberata l'attuale linea ferroviaria nell'area di Parona. Nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra RFI, il Comune di Verona, San Pietro in Cariano, Pescantina e Regione Veneto, RFI ha espresso disponibilità a rendere fruibili le aree dismesse a favore di interventi utili alla collettività. Il progetto del Lotto 4 è stato concepito in modo da non precludere usi futuri di tali aree dismesse, prevedendo la compatibilità con possibili riqualificazioni ambientali, parchi o piste ciclabili, lasciando aperta la possibilità di valutare con gli enti soluzioni diverse, anche legate al trasporto pubblico locale, in un'ottica di valorizzazione territoriale. |
| 57 | | | FERMATA SAN MASSIMO | Si ritiene che la fermata FS di San Massimo, con l'attuale servizio di treni regionali ed interregionali, sia di scarsa utilità. Troverà utilità nella stazione chi risiede nelle vicinanze e deve andare verso Trento con un treno regionale. Chi deve andare in altre direzioni, è presumibile preferisca l'autobus per andare a Verona PN. Si ritiene quindi fondamentale che venga rivisto il quadro complessivo dei mezzi pubblici afferenti alla zona Ovest della città, al fine di rendere strategico, oltre che comprensibile ai cittadini, l'investimento nella realizzazione di una fermata FS a San Massimo. Si ritiene che la Stazione di San Massimo possa essere anche il capolinea del filobus (o in alternativa di linee tranviarie), e che quindi vada in tal senso infrastrutturata, ad esempio con un parcheggio scambiatore, da realizzarsi nelle vicinanze della rotonda di Croce Bianca. | Accolta | Il progetto del filobus esula dal perimetro del progetto ferroviario del Lotto 4 e che la proposta di allungamento dello stesso dovrà essere valutata dall'Amministrazione Comunale. Nell'ambito del tavolo tecnico che verrà istituito tra RFI ed il Comune di Verona, verranno ottimizzate le scelte progettuali legate alle viabilità per garantire il transito di mezzi TPL e la sosta davanti alla fermata ferroviaria, promuovendo l'integrazione di una mobilità intermodale. |
| 58 | | | SOTTOPASSI | Si chiede di inserire nel progetto il sottopasso su via Calandrino, fondamentale per la viabilità tra San Pietro in Cariano, Fumane, Lessinia e Verona. L'opera servirebbe circa 15.000 abitanti, riducendo l'uso della trafficata tangenziale in località Ospedaletto e migliorando anche l'accessibilità al futuro cantiere. | Accolta | Per quanto riguarda la richiesta di realizzare, contestualmente al progetto del Lotto 4, il sottopasso su Via Calandrino, in asse all'ex passaggio a livello al km 16+602 della linea Verona – Brennero, RFI accoglie la richiesta in quanto opera ritenuta strategica sia per il progetto del Lotto 4 che per la rete viabilistica dei comuni della Valpolicella. Il sottopasso consentirà una migliore gestione e razionalizzazione dei traffici di cantiere favorendo al contempo la fluidificazione delle attuali condizioni di traffico ordinario e la limitazione degli impatti sulle reti viarie circostanti. |
| 59 | Comune San Pietro in Cariano | Mail del 4/08/25 | VIABILITÀ | Relativamente all'uscita di via Borgo Nuovo, si chiede di trovare una soluzione più funzionale, evitando di realizzare un tratto di strada parallela a via Antonio Ferrari (soluzione poco praticabile per i mezzi ingombranti). | Accolta | A seguito di incontri specifici con il Comune di San Pietro in Cariano, è in corso lo sviluppo di una soluzione alternativa che sarà condivisa con l'Amministrazione e ingegnerizzata nell'ambito della successiva fase progettuale. |
| 60 | | | SOTTOPASSI | Si chiede che la larghezza dei nuovi sottopassi ferroviari (via XXV Aprile e via Cà Brusà) tengano conto di strada a doppio senso di marcia, con marciapiedi su entrambi i lati della larghezza di almeno mt. 1,50 e di un piccolo sottopasso ciclabile su di un lato della larghezza minima di mt. 2,50, per non precludere in futuro la realizzazione di piste ciclabili dedicate, che collegano i territori divisi dal rilevato ferroviario. | Parzialmente accolta | Le modifiche su via XXV aprile, inquadrata come strada extraurbana cat. F, prevedono la realizzazione di corsie da 3,50m e banchine da 1m su entrambi i lati della carreggiata. Su via Cà Brusà, inquadrata come strada locale cat. F, sono previste corsie da 2,75 m con relativi marciapiedi da 1,50m su entrambi i lati della carreggiata. Si osserva che una efficace qualificazione degli spazi urbani e rurali attraverso il potenziamento del sistema di piste e percorsi ciclabili dovrebbe includere la riconfigurazione dell'intero tessuto viabilistico circostante i sottopassi. RFI concorderà con l'Amministrazione comunale la predisposizione di corsie ciclabili/ciclopoidonali limitatamente alle sagome dei sottopassi interessati da un più ampio progetto di riqualificazione in capo all'Amministrazione. |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|---|---|---|--|--|--|
| 61 | Comune San Pietro in Cariano | Mail del 4/08/25 | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si chiede di prevedere ogni accorgimento utile e necessario per arrecare il minimo impatto paesaggistico ambientale della nuova infrastruttura ferroviaria, inserendo opere di mitigazione, anche in considerazione che nelle immediate vicinanze sono presenti due ville venete (villa Amistà e villa Cedrare) e la Chiesetta romanica di San Martino, inoltre si rammenta che tutto il territorio del Comune di San Pietro in Cariano è soggetto a vincolo paesaggistico di cui al Decreto Ministeriale del 23 Maggio 1957 (Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona della Valpolicella). | Accolta | Gli interventi di progetto non coinvolgono direttamente le ville e la chiesetta citate, tuttavia nel Comune di San Pietro in Cariano sono previsti vari interventi mitigativi, che fungono in generale da schermatura dell'infrastruttura. In particolare, in corrispondenza della Chiesa di S. Martino, prevedono l'inserimento di un filare arboreo arbustivo di estensione pari a 250 m. Si precisa che tutti gli interventi di progetto sono stati realizzati secondo la normativa vigente a tutela dell'interesse ambientale e paesaggistico, garantendone la salvaguardia ed il rispetto. |
| 62 | | | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si chiede di prevedere ogni accorgimento utile e necessario per arrecare il minimo impatto acustico della nuova infrastruttura ferroviaria, nel rispetto delle norme vigenti in materia, inserendo opere di mitigazione lungo la linea, anche in considerazione che nelle immediate vicinanze in via Claudia Augusta, è presente un Centro diurno per ragazzi-giovani disabili e l'abitato di Corrubbio (1500 abitanti circa). | Accolta | In relazione alla mitigazione acustica, al fine di limitare ogni disagio e di mitigare l'impatto dell'opera in oggetto sui fabbricati che si trovano nelle immediate vicinanze della linea ferroviaria, è stato condotto all'interno del PFTE un approfondito Studio Acustico a valle del quale è stata prevista la realizzazione di barriere fonoassorbenti come previsto dal DM Ambiente n.141 del 29/11/2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore". È altresì prevista, durante le fasi realizzative, l'adozione di opportuni interventi mitigativi alla cantierizzazione. Nello specifico, per il tratto prospiciente l'abitato di Corrubbio, è prevista l'installazione di barriere antirumore H3-H5 per un tratto di estensione pari a circa 1 km. La chiesa romanica di San Martino e il vicino Istituto delle Poverette della Casa di Nazareth sono schermati da barriere H5. |
| 63 | | | ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | Si chiede di prevedere ogni accorgimento utile e necessario per contenere gli espropri e l'occupazione temporanea di terreno, in quanto trattasi di zona particolarmente pregiata, per la presenza di vigneti della Valpolicella Classica, dove vengono prodotti i vini Valpolicella DOCG. | Accolta | Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, la cui impostazione è stata discussa e definita sulla base degli esiti degli studi condotti dal Gruppo di Lavoro attivato a seguito del protocollo di Intesa sottoscritto in data 15/04/2013 tra RFI S.p.A., Regione Veneto, Provincia di Verona e Comune di Verona esteso successivamente in data 27/05/2021 anche ai Comuni di Pescantina e San Pietro in Cariano, è stato sviluppato in modo tale da minimizzare le espropriazioni, individuando le aree strettamente necessarie alla realizzazione dell'opera. |
| 64 | | | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si chiede uno studio idrogeologico del territorio posto a monte della nuova linea ferroviaria, per garantire il normale deflusso delle acque meteoriche verso Sud di tutti i torrenti e scoli presenti, con particolare attenzione alla "Prognetta delle Cedrate", che raccoglie le acque piovane dell'abitato di Corrubbio. | Accolta | Per lo sviluppo del progetto ferroviario del Lotto 4 è già stato condotto uno studio idrogeologico, secondo quanto previsto dall'art. 8 comma 3 dell'Allegato I7 del D. Lgs. 50/2016 ed è stata individuata l'interferenza con il canale di scolo denominato "Prognetta delle Cedrate". Allo stato attuale, a nord della ferrovia è presente un canale in ciottoli cementati, mentre a valle un fosso in terra. Come comunicato dal Consorzio di Bonifica Veronese, i due tratti non risultano in comunicazione tra loro. Per garantire la continuità idraulica, il progetto del Lotto 4 prevede la risoluzione dell'interferenza mediante la realizzazione di un tombino di attraversamento con una condotta DN1500. |
| 65 | | | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | Nell'ipotesi che la linea dismessa venga ceduta al Comune di San Pietro in Cariano per il tratto di competenza (da via Cà Brusà al confine con Verona), si chiede la bonifica e l'asporto del rilevato ferroviario a cura e spesa di RFI, compreso la demolizione dei tre sottopassi ferroviari su via Cà Brusà, via Quar e via Terminus. | Non accolta | Con l'intervento previsto sull'ingresso nord a Verona, verrà liberata l'attuale linea ferroviaria nell'area di Parona, compresa la fermata esistente, prevedendo la rimozione della sola sovrastruttura ferroviaria e la demolizione dell'attuale sottopasso di via Ca Brusà che verrà sostituito con uno più ampio in corrispondenza della nuova linea. Nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra RFI, il Comune di Verona, San Pietro in Cariano, Pescantina e Regione Veneto, RFI ha espresso disponibilità a rendere fruibili le aree dismesse a favore di interventi utili alla collettività. Il progetto del Lotto 4 è stato concepito in modo da non precludere usi futuri di tali aree dismesse, prevedendo la compatibilità con possibili riqualificazioni ambientali, parchi o piste ciclabili, lasciando aperta la possibilità di valutare con gli enti soluzioni diverse, anche legate al trasporto pubblico locale, in un'ottica di valorizzazione territoriale. |
| 66 | | | OPERE COMPENSATIVE | Si chiede un tavolo tecnico tra RFI ed i tre Comuni (Verona, San Pietro in Cariano e Pescantina), per concordare e stabilire le opere compensative a favore delle Comunità interessate dalla nuova infrastruttura ferroviaria. | Parzialmente accolta | Come previsto dal D. Lgs. 36/2023, il quadro economico dell'opera del Lotto 4 prevede fino al 2% del valore delle opere da destinare alla realizzazione di opere compensative. Tale somma andrà opportunamente suddivisa tra i comuni impattati dall'opera, con il coinvolgimento di Regione Veneto. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio. |
| 67 | | | INTERFERENZE | Considerato che l'area oggetto di intervento ricade nel territorio comunale di San Pietro in Cariano è stata oggetto di bombardamenti e attività militari dell'ultimo conflitto è opportuno un particolare studio con previsione di bonifica bellica. | Accolta | L'osservazione è già accolta in progetto in quanto la bonifica bellica da ordigni esplosivi è compresa nella normale prassi progettuale/realizzativa |
| 68 | Sindaci dei Comuni della Valpolicella (Negar, San Pietro in Cariano, Pescantina, Fumane, Marano, Sant'Ambrogio) | | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | Si chiede: - per il servizio ferroviario metropolitano, di riattivare la stazione di Parona come porta di accesso ferroviaria per la Valpolicella, valutando in futuro anche la riattivazione della stazione di Balconi. Si chiede al Comune di Verona di promuovere un Accordo di Programma con Regione e Provincia finalizzato alla creazione del sistema ferroviario metropolitano (SFM) integrato con il trasporto pubblico locale su gomma. - per il sistema filoviario, l'estensione della rete verso la Valpolicella; - per il sistema infrastrutturale, di valutare, in considerazione dell'obiettivo del PAT di ridurre del 40% la quota modale dell'auto, l'inserimento della strada di gronda, come previsto dal PTCP, per alleggerire il traffico urbano dai flussi da e verso la Valpolicella. | Fuori perimetro | Il tema della riattivazione della stazione di Parona e del potenziamento del trasporto locale non rientra direttamente nell'ambito del progetto dell'Alta Capacità ferroviaria del Lotto 4. Rete Ferroviaria Italiana dispone di uno strumento interno denominato "Tavolo di Ascolto", pensato per raccogliere proposte e richieste provenienti dal territorio attraverso gli enti istituzionali, in particolare le Regioni. Questo canale potrebbe essere lo strumento adatto per portare avanti una riflessione strategica sulla mobilità locale e sulle opportunità di riattivazione delle stazioni storiche, come quella di Pescantina. |
| 69 | PERCORSI CICLOPEDONALI | | Si chiede, per il sistema delle ciclabili, la promozione di un protocollo di intesa con la Regione e i comuni contermini per la realizzazione della dorsale della Valpolicella. | Fuori perimetro | L'osservazione esula dal perimetro di competenza del Lotto 4. | |
| 70 | Circoscrizione III | OSSERVAZIONI - Comune di Verona 1 del 4/08/25 pag.9/488 | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | 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 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 gli stessi non vengano abbattuti. | Accolta | L'area di stoccaggio prevista in corrispondenza del Parco dell'Amicizia sarà ricollocata in aree alternative da individuare di concerto con l'Amministrazione. L'area di cantiere operativo risulta, invece, indispensabile per l'esecuzione delle lavorazioni della galleria S. Massimo - canna Ovest al fine di garantire la realizzabilità dell'opera in progetto. RFI rimodulerà in riduzione l'area di cantiere operativo in adiacenza all'attuale linea ferroviaria, per una fascia parallela di circa 30m dalle aree di lavoro, permettendo la fruibilità di maggior parte dell'area verde per tutta la durata dei lavori. La nuova localizzazione dell'area di cantiere operativo permette di allontanare le lavorazioni dagli edifici residenziali circostanti; durante tutta la durata dei lavori saranno installate barriere antirumore sul perimetro dell'area di cantiere operativo. E' in corso di definizione con l'Amministrazione comunale l'individuazione del collegamento tra la suddetta area di lavoro con la viabilità pubblica. La durata di occupazione dell'area di cantiere operativo su Parco dell'Amicizia è stimata in circa 3 anni, periodo di realizzazione della "canna ovest-Galleria San Massimo". L'abbattimento di alberi nell'area parco sarà limitato al minimo necessario e, comunque, nel rispetto delle norme e dei vincoli urbanistici (in particolare con quanto previsto dal DPR 753/80), si garantisce il ripristino allo stato ante operam dei luoghi mediante il reimpianto delle essenze espiantate ove possibile e, in alternativa, l'impianto di nuovi alberi con le stesse caratteristiche di quelle espiantati, garantendo pertanto inalterata la quotaparte di verde urbano al termine dei lavori. |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|---|--------------------|--------------------------------------|--|--|---|
| 71 | | | FERMATA SAN MASSIMO | 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 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 adiacenti e relativi perimetri, sono da escludere in modo assoluto e non rientrano tra le ipotesi di 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. | Accolta | RFI chiuderà al pubblico l'accesso di Via Del Fortino, mantenendovi comunque le necessarie funzioni di emergenza ad esso connesse e che quindi permetterà il solo esodo dalla fermata in situazioni straordinarie/emergenziali. RFI studierà la delocalizzazione della funzione di accesso pubblico, in una posizione alternativa preferibilmente alla stessa quota altimetrica di San Massimo in modo da permettere la fruizione della stazione anche da parte del bacino di utenza del quartiere stesso. Tuttavia, per garantire le funzioni di accesso/uscita di emergenza, su Via del Fortino dovranno comunque essere realizzati tutti gli attrezzaggi tecnologici ed il piazzale di emergenza, in quanto rispondenti ai requisiti minimi di norma per la sicurezza in galleria. |
| 72 | | | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | 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 ques'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. | Accolta | Con l'intervento previsto sull'ingresso nord a Verona, verrà liberata l'attuale linea ferroviaria nell'area di Parona, compresa la fermata esistente. Nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra RFI, il Comune di Verona, San Pietro in Cariano, Pescantina e Regione Veneto, RFI ha espresso disponibilità a rendere fruibili le aree dismesse a favore di interventi utili alla collettività. Il progetto del Lotto 4 è stato concepito in modo da non precludere usi futuri di tali aree dismesse, prevedendo la compatibilità con possibili riqualificazioni ambientali, parchi o piste ciclabili, lasciando aperta la possibilità di valutare con gli enti soluzioni diverse, anche legate al trasporto pubblico locale, in un'ottica di valorizzazione territoriale. |
| 73 | OSSERVAZIONI - Comune di Verona 1 del 4/08/25 pag.9/488 | Circoscrizione III | GALLERIA SAN MASSIMO | 5) Si richiede di valutare il prolungamento della Galleria 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. | Non Accolta | La richiesta di prolungamento non può essere accolta, in quanto nel tratto di interesse il profilo altimetrico della linea ferroviaria risale per ricollegarsi alla quota attuale in corrispondenza della Centrale Elettrica di Chievo. Pertanto, pur essendo in trincea, il prolungamento in galleria artificiale comporterebbe la realizzazione dell'opere parzialmente fuori terra e, considerati i vincoli del contesto territoriale (abitazioni di via Bionde e pertinenze di Villa Pullè) posti in stretto affiancamento della linea, non sarebbe realizzabile il ricoprimento a verde che permetterebbe una mitigazione paesaggistica dell'opera. Un'ulteriore criticità connessa al prolungamento della galleria San Massimo riguarda il rispetto dei requisiti di sicurezza previsti per le gallerie ferroviarie. In particolare, qualora la galleria superasse i 2.000 metri di sviluppo, si renderebbe necessaria l'adozione di specifici apprestamenti aggiuntivi, quali l'inserimento di uscite di emergenza laterali e/o verticali. Tali interventi comporterebbero la realizzazione di ulteriori opere civili e un conseguente incremento delle aree da espropriare, con la probabile necessità di procedere alla demolizione di numerosi edifici, considerato l'alto grado di urbanizzazione della zona. Premesso quanto sopra, si ritiene doveroso precisare che, nonostante in quel tratto il tracciato si sviluppi all'aperto, gli studi ambientali condotti nel PFTE, come ad esempio lo studio di impatto ambientale (SIA), lo studio acustico e vibrazionale, dimostrano come tutte le componenti ambientali soddisfano i limiti imposti dalle normative vigenti. |
| 74 | | | VIABILITÀ | 5) Si richiede di fornire un chiarimento circa l'eventuale allargamento di Via Bionde, se e dove venga previsto, e siano previsti marciapiedi. Ci riserviamo di esprimerci in merito una volta ottenuta più puntuale documentazione e effettuato un confronto con i residenti. | Forniti chiarimenti | Il rifacimento di via Bionde prevede un intervento di adeguamento della sede stradale impostando una strada di tipo F locale urbana caratterizzata dalla presenza di marciapiedi di 1,50 m. Partendo dall'intersezione con via Turbina, l'intervento avrà un'estesa di circa 230 m. |
| 75 | | | PERCORSI CICLOPEDONALI | 5) Si richiede inoltre di mantenere la continuità di un collegamento ciclopedonale tra via Monte e Via Bionde. | Accolta | Il collegamento pedonale ubicato tra via Bionde e via Monte risulta interferente con la configurazione in trincea tra palificate della nuova linea ferroviaria di progetto. Per accogliere l'osservazione, si inserirà un nuovo percorso ciclo-pedonale sopraelevato compatibile con le opere in progetto e con i vincoli territoriali. |
| 76 | | | ESPROPRII E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | 5) Si chiede per questa zona (via Monte) 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. | Forniti chiarimenti | Nell'area di via Monte è previsto l'esproprio di quotaparte delle particelle identificate ai numeri 109-110-112 foglio 184 destinate alla collocazione di vasche disperdenti a cielo aperto, nelle quali vengono collettati i deflussi provenienti dalla rete di smaltimento delle acque meteoriche della linea ferroviaria, e l'occupazione temporanea delle aree di cantiere strettamente necessarie alla realizzazione delle stesse. Si precisa che tali vasche saranno naturalizzate con piantumazione di specie palustri ad elevata efficacia depurativa delle acque, ma le stesse non diventeranno aree di fruizione pubblica. |
| 77 | | | VIABILITÀ | 5) Si richiede in tale punto (zona Chievo) 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. | Non Accolta | L'andamento piano-altimetrico del tracciato ferroviario a nord della galleria San Massimo non è modificabile in quanto vincolato alla presenza della centrale idroelettrica del Chievo. Tale vincolo, unitamente alle caratteristiche geometriche (pendenza, raggi di curvatura) necessarie a garantire la prestazionalità della nuova linea AC, ha imposto il punto di stacco della nuova linea dalla Linea Storica. Inoltre, si rappresenta che gli ulteriori elementi che condizionano la progettazione dell'attuale tracciato ferroviario in località La Sorte sono: a est della linea, evitare l'interferenza con l'unica viabilità di accesso alla località stessa, a ovest, ridurre l'impatto sull'azienda agricola Corte Ca' Nova. L'osservazione di rivedere il tracciato in località La Sorte non può pertanto essere accolta per gli stringenti vincoli piano-altimetrici del tracciato ferroviario e del contesto limitrofo. |
| 78 | | | VIABILITÀ | 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 pianimetrie utilizzate è ancora un vecchio rudere) e consentirebbe un'alternativa più economica, visto che tale tracciato si avvicina molto a tutte le abitazioni ed alle diramazioni della Via Monte Crocetta. Si richiede di fare una valutazione in merito. | Parzialmente accolta | L'osservazione non è accoglibile nella parte del Canale S Giovanni, in quanto destinato alla realizzazione di una pista ciclabile. Tuttavia RFI studierà una soluzione alternativa che salvaguardi le edificazioni recenti. |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|---|-----------|--------------------------------------|--|--|--|
| 79 | Circoscrizione III OSSERVAZIONI - Comune di Verona 1 del 4/08/25 pag.9/488 | | ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | 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 PFT. 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. | Accolta | Tutte le procedure espropriative e di occupazione temporanea avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001). Le aree di cantiere sono state individuate in funzione delle esigenze operative legate alla realizzabilità dell'opera. La posizione delle aree di cantiere è stata studiata tenendo conto di diversi fattori: disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare, distanza da zone densamente abitate o sensibili, facile accesso alla viabilità principale, minimizzazione del consumo di suolo e dell'impatto ambientale e paesaggistico. |
| 80 | | | PERCORSI CICLOPEDONALI | 8) Si richiede un collegamento ciclopeditonale (passerella) tra Via Randaccio (circa in prossimità del civico 70) e la copertura della Galleria San Massimo, in corrispondenza dell'inizio della galleria stessa. In tale punto, infatti, la copertura dovrebbe risultare a 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 Iato 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. | Non accolta | Il collegamento ciclopeditonale che permette l'accesso a Borgo Milano sarà garantito dall'intervento previsto su via San Marco all'incrocio con via della Spianà. L'intervento su via San Marco prevede le caratteristiche di tipo F urbana con due corsie da 3,50 m, banchine da 0,50 m, marciapiede da 1,50 m e ciclabile da 2,5 m. La realizzazione della proposta pista ciclabile di collegamento via Randaccio/via Spianà comporterebbe maggiori espropri e interferenze con le aree di emergenza collocate in adiacenza agli imbocchi sud della galleria San Massimo. Per tali ragioni, non si ritiene opportuno accogliere la proposta. |
| 81 | | | FERMATA 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 di fronte alla nuova fermata ferroviaria, e si richiede di valutare la realizzazione di una rotonda all'incrocio tra le 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. | Parzialmente accolta | La richiesta di predisporre un collegamento ciclo-pedonale tra via Pitagora e via Fava sarà accolta come proposta migliorativa e valutata nell'ambito dell'ingegnerizzazione del progetto, al fine di migliorare l'accessibilità della fermata. Nell'ambito del tavolo tecnico che verrà istituito tra RFI ed il Comune di Verona, verranno ottimizzate le scelte progettuali legate alle viabilità per garantire il transito di mezzi TPL e la sosta davanti alla fermata ferroviaria, promuovendo l'integrazione di una mobilità intermodale. |
| 82 | | | VIABILITÀ | 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 Lotto 4. Una parte rilevante del traffico sarebbe infatti invitata e troverebbe gioventù nel bypassare i quartieri e portarsi direttamente sulla tangenziale T4-T9 con ingresso appunto all'uscita di San Massimo in Via Ferrari. | Parzialmente accolta | E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità. |
| 83 | | | SOTTOPASSI | 11) Viste le implicazioni che i cantieri comporteranno sul traffico in ingresso e in uscita al 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. | Forniti chiarimenti | Il sottopasso di via Carnia è realizzato nell'ambito di intervento del "Nodo AV/AC di VR: ingresso Ovest". L'appalto ha avuto la consegna lavori in data 15/07/2025, l'opera di interesse viene realizzata durante tutto l'arco temporale dell'appalto, pertanto il termine delle lavorazioni attualmente è previsto entro 2029. La programmazione dei lavori del Lotto 4 verrà modulata in modo tale da non interferire con l'effettiva disponibilità del sottopasso. |
| 84 | | | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | 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 ciclopeditonalità; si rileva infatti che, stando l'attuale quadro, tali binari si interrompono presso località La Sorte in corrispondenza del civico 13/1. 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 | Non accolta | L'andamento piano-altimetrico del tracciato ferroviario a nord della galleria San Massimo non è modificabile in quanto vincolato alla presenza della centrale idroelettrica del Chievo. Tale vincolo, unitamente alle caratteristiche geometriche (pendenza, raggi di curvatura) necessarie a garantire la prestazionalità della nuova linea AC, ha imposto il punto di stacco della nuova linea dalla Linea Storica. L'intero tracciato, peraltro, è stato definito sulla base degli esiti degli studi condotti dal Gruppo di Lavoro attivato a seguito del Protocollo di Intesa sottoscritto in data 15/04/2013 tra RFI S.p.A., Regione Veneto, Provincia di Verona e Comune di Verona esteso successivamente in data 27/05/2021 anche ai Comuni di Pescantina e San Pietro in Cariano. Con l'intervento previsto sull'ingresso nord a Verona, verrà liberata l'attuale linea ferroviaria nell'area di Parona. Nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra RFI, il Comune di Verona, San Pietro in Cariano, Pescantina e Regione Veneto, RFI ha espresso disponibilità a rendere fruibili le aree dismesse a favore di interventi utili alla collettività. Il progetto del Lotto 4 è stato concepito in modo da non precludere usi futuri di tali aree dismesse, prevedendo la compatibilità con possibili riqualificazioni ambientali, parchi o piste ciclabili, lasciando aperta la possibilità di valutare con gli enti soluzioni diverse, anche legate al trasporto pubblico locale, in un'ottica di valorizzazione territoriale. |
| 85 | | | VIABILITÀ | 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 capeczagne 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 ciclopeditonale 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. | Parzialmente accolta | RFI ottimizzerà la soluzione progettuale sulla viabilità di via Boscomantico. La viabilità di via Boscomantico, che attualmente permette l'accesso all'area monumentale/ricreativa di Forte Parona ("Parco Ottocento") e contestualmente garantisce la continuità delle viabilità rurali presenti nell'area di interesse, al fine di limitare il consumo di suolo e frammentare i fondi agricoli, può essere adeguata mediante un declassamento della stessa a "strada a destinazione particolare" conferendo alla viabilità caratteristiche di tipo ponderale/rurale. Con l'intervento previsto sull'ingresso nord a Verona, verrà liberata l'attuale linea ferroviaria nell'area di Parona, compresa la fermata esistente. Nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra RFI, il Comune di Verona, San Pietro in Cariano, Pescantina e Regione Veneto, RFI ha espresso disponibilità a rendere fruibili le aree dismesse a favore di interventi utili alla collettività. E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità e orientare il futuro utilizzo delle aree dismesse. |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|--|-----------|---|--|--|---|
| 86 | | | INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ESISTENTI | 14) Si richiede ad RFI di fornire adeguate ulteriori spiegazioni relative : a. abbandono del tracciato A esterno al quartiere, in favore dell'attuale soluzione B con quadruplicamento ed interramento del percorso storico; b. alla scelta di realizzazione della fermata San Massimo (studi relativi a futuri flussi di passeggeri, fruibilità, ecc..); c. un quadro chiaro delle fasi di cantiere. | Forniti chiarimenti | <p>a. I due corridoi, A e B, sono stati confrontati sulla base di aspetti tecnici quali la lunghezza e le caratteristiche del tracciato, le interferenze con le infrastrutture esistenti e i corsi d'acqua, i volumi di terra da movimentare, e aspetti operativi quali le soggezioni all'esercizio ferroviario necessarie per realizzare i lavori, i tempi di realizzazione, nonché le difficoltà realizzative. Il corridoio A è risultato tecnicamente ed economicamente meno vantaggioso (es. maggiori volumi di terre scavate, minor riutilizzo interno delle stesse, difficoltà realizzative legate al collegamento con Quadrante Europa che avrebbero comportato l'inaccessibilità allo scalo per almeno 6 mesi con conseguenti pesanti ripercussioni economiche-commerciali, maggiori costi, impatti su un maggior numero di unità immobiliari/famiglie). Si rappresenta inoltre che l'impostazione delle opere previste nel Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica è stata definita sulla base degli esiti degli studi condotti dal Gruppo di Lavoro attivato a seguito della sottoscrizione, nel 2013, del protocollo di Intesa tra RFI S.p.A., Regione Veneto, Provincia di Verona e Comune di Verona, il quale è stato esteso nel 2021 anche ai Comuni di Pescantina e San Pietro in Cariano;</p> <p>b. La fermata San Massimo, introdotta dal protocollo di intesa tra RFI, Comune di Verona, Provincia di Verona, Regione Veneto, Comune di San Pietro in Cariano, Comune di Pescantina siglato nel 2021, insieme a tutte le predisposizioni funzionali ad essa correlate quali, ad esempio, il numero di stalli per autovetture e biciclette, gli spazi di attesa e le aree di servizio, sono state progettate sulla base dello studio dei bacini di captazione della fermata stessa. Dall'analisi territoriale condotta emerge in modo evidente come la fermata si configuri come un importante nodo per il quadrante nord ovest di Verona;</p> <p>c. La realizzazione delle opere in progetto è suddivisa in 2 macrofasi distinte che prevedono le seguenti lavorazioni: MACROFASE I (durata di circa 4 anni) <ul style="list-style-type: none"> • Quadruplicamento di Bivio San Massimo; • realizzazione della sola linea Est nel tratto in affiancamento all'esistente compreso fra Bivio San Massimo e l'inizio del tratto in variante; • realizzazione di entrambe le nuove linee (4 binari) nel tratto in variante rispetto alla linea storica; • realizzazione del quadruplicamento del tratto nord, dal punto in cui la linea si stacca dall'esistente fino a Bivio Pescantina; • realizzazione del collegamento provvisorio fra la nuova linea Est e le direttive verso Milano e Bologna; • attivazione della nuova Linea Est, sulla quale viene deviata l'intera circolazione ferroviaria. Nella MACROFASE II della durata di circa 3 anni viene spostata la circolazione ferroviaria dalla linea storica alla nuova linea est realizzata in Macrofase I. Viene quindi completata la nuova linea ovest, con realizzazione della canna ovest della galleria artificiale San Massimo e interramento della linea nel tratto interessato.</p> |
| 87 | Circoscrizione III OSSERVAZIONI - Comune di Verona 1 del 4/08/25 pag.9/488 | | CANTIERIZZAZIONE | 15) Si richiede ad RFI di meglio chiarire quali siano le altezze delle paratie provvisionali sorrette da pali, anche utilizzando prospetti/sezioni nei punti chiave del cantiere (Via San Marco, Parco della Fratellanza, ...); alcuni cittadini temono paratie molto elevate, e grandi 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. | Forniti chiarimenti | <p>Le opere provvisionali destinate al sostegno degli scavi raggiungeranno le massime altezze in corrispondenza della fermata San Massimo. In linea con il livello progettuale di fattibilità, si stima che, in punti specifici e per periodi molto brevi, si possano avere altezze libere di scavo di massimo 8-10 metri, opportunamente stabilizzate mediante tirantature o puntellature. Per la realizzazione della fermata San Massimo è previsto l'impiego del metodo "Bottom-up". Tale metodologia prevede, in prima fase, l'esecuzione di diaframmi perimetrali in cemento armato. Successivamente, si procede con il primo scavo fino al raggiungimento della quota del primo ordine di puntoni, con conseguente installazione dei puntoni metallici temporanei, per poi approfonidire lo scavo fino alla quota prevista per il secondo ordine di puntoni. Il procedimento continua mediante scavi successivi, realizzati per step, fino al raggiungimento della quota di progetto, in corrispondenza della quale vengono eseguiti il getto del magrone, la posa dell'impermeabilizzazione e la realizzazione del solettone di fondazione. A seguire, si procede con la costruzione delle strutture definitive poste a quota intermedia, fino alla realizzazione del solettone superiore della fermata ipogea. Si precisa che gli elaborati progettuali di dettaglio verranno trasmessi alle amministrazioni nell'ambito dell'iter autorizzativo.</p> |
| 88 | | | CANTIERIZZAZIONE | 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 valori, al fine di un utilizzo a parco pubblico, come secondo le attuali previsioni dell'amministrazione comunale. | Forniti chiarimenti | <p>La posizione delle aree di cantiere è stata studiata tenendo conto di diversi fattori: disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare, distanza da zone densamente abitate o sensibili, facile accesso alla viabilità principale, minimizzazione del consumo di suolo e dell'impatto ambientale e paesaggistico. Relativamente all'area della Spianà, la cantierizzazione prevista nel progetto del Lotto 4 risulta compatibile con il progetto di realizzazione del nuovo parco Polisportivo della Spianà già approvato dal Comune di Verona con Delibera Rep. 1130/2022.</p> |
| 89 | | | OPERE COMPENSATIVE | 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 della gallerie ferroviarie, ai fini di un ottimale utilizzo per ciclabilità, pedonalità e trasporto pubblico locale, a seconda delle future pianificazioni comunali. | Parzialmente accolta | <p>Come previsto dal D. Lgs. 36/2023, il quadro economico dell'opera del Lotto 4 prevede fino al 2% del valore delle opere comprese nel progetto ferroviario da destinare alla realizzazione di opere compensative. Tale somma andrà opportunamente suddivisa tra i comuni impattati dall'opera, con il coinvolgimento di Regione Veneto. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio. E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità e orientare il futuro utilizzo delle aree dismesse.</p> |
| 90 | | | OPERE COMPENSATIVE | 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 | Parzialmente accolta | <p>E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità. Relativamente al percorso ciclabile da prevedere nel sottopasso di Via Berardi/Via Turbina, al fine di poterne verificare la realizzabilità e l'impatto sul PFTE sviluppato, RFI si confronterà con il Comune al fine di chiarire i limiti e individuare i vincoli alla base dell'aggiornamento progettuale, con particolare riferimento alle attuali caratteristiche funzionali della viabilità esistente (franco verticale ridotto a 3,50m e percorrenza di TPL che richiederebbe dimensioni minime per le corsie carabili) e alle caratteristiche funzionali della ciclabile, da compatibilizzare con il futuro andamento piano-altimetrico della viabilità di progetto.</p> |
| 91 | | | OPERE COMPENSATIVE | 19) Attualmente in 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. | Non accolta | <p>RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio.</p> |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|--|--|---------------------------|--|--|---|
| 92 | Consigliera Comunale - Carla Padovani - Comune di Verona | OSSERVAZI ONI - Comune di Verona 1 del 4/08/25 pag 469/488 | PERCORSI CICLOPEDONALI | Si chiede di: Via Monte Crocetta (NV06): Prolungare via Monte Crocetta verso nord fino a via Gardesana. Corso Milano (NV14): Realizzare pista ciclabile sul lato nord fino a via Fava. Via Fava (NV05): Inserire un percorso ciclabile lungo tutta la via. Via Casarini (NV03): Aggiungere pista ciclabile nella nuova sede stradale. Via San Marco (NV11): Prevedere ciclabile lungo la nuova sede stradale dopo demolizione del sottopasso. Via della Spianà (NV02): Integrare pista ciclabile nel progetto di riprofilamento. Via Sogare (NV02.1): Inserire percorso ciclabile nell'adeguamento viario. Nuove vie: Prevedere piste ciclabili su tutte le nuove strade progettate. Aree di cantiere: Rivalutare le aree individuate nella Relazione di Progetto come alternativa all'uso del Parco dell'Amicizia. | Parzialmente accolta | E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità. Aree di cantiere: l'area di stoccaggio prevista in corrispondenza del Parco dell'Amicizia sarà ricollocata in aree alternative da individuare di concerto con l'Amministrazione. L'area di cantiere operativo risulta, invece, indispensabile per l'esecuzione delle lavorazioni della galleria S. Massimo - canna Ovest al fine di garantire la realizzabilità dell'opera in progetto. Tale area sarà ridotta e collocata in adiacenza all'attuale linea ferroviaria, per una fascia parallela di circa 30m dalle aree di lavoro, permettendo la fruibilità di maggior parte dell'area verde del parco per tutta la durata dei lavori. La durata di occupazione dell'area di cantiere operativo su Parco dell'Amicizia è stimata in circa 3 anni, periodo di realizzazione della "canna ovest-Galleria San Massimo". |
| 93 | Infrastrutture Viarie e Mobilità - Comune di Verona | OSSERVAZI ONI - Comune di Verona 1 del 4/08/25 pag 487/488 | INTERFERENZE | Gli adeguamenti di alcune strade interferite dall'opera necessitano di modifiche riguardanti la viabilità, piste ciclabili, ponti e sottopassi, con attenzione alla sicurezza, alla continuità dei percorsi ciclopedinali. Si chiede di: Via Piatti (NV01) – Due corsie da almeno 3 m ciascuna + marciapiedi e pista ciclabile esistente. Ponte di via Piatti (SL01) – Proprietà e manutenzione (ordinaria/straordinaria) a carico di RFI per tutta la vita utile. Via della Spianà (NV02) – Allargamento fino a corsie da 3,5 m + banchine, dall'intersezione con via Albere fino a PK 0+100, incluso sovrappasso T4-T9. Via Sogare (NV02.1) – Due corsie da almeno 3 m + banchine. Via San Marco (NV11) – Collegamento ciclopedinale lato est ferroviario verso quartiere San Massimo. Via Casarini (NV03) – Due corsie da almeno 3 m + banchine. Corso Milano (NV14) – Mantenere almeno una corsia per senso di marcia durante i lavori (eccetto notturni o luglio-agosto). Via Monte Crocetta (NV06) – Due corsie da almeno 3 m + banchine. Via Fava (NV05) – Tenere conto del PUA convenzionato CEMS srl già realizzato (parcheggio P2 pubblico) + due corsie da almeno 3 m + banchine. Via Turbina / Via Bionde (NV07) – Allargamento sottopassi per garantire continuità alla pista ciclabile Biffis-Camuzzoni (minimo 3 m). | Parzialmente accolta | E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità. |
| 94 | | | PERCORSI CICLOPEDONALI | Si chiede 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 | Parzialmente accolta | E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità e orientare il futuro utilizzo delle aree dismesse. |
| 95 | | | INTERFERENZE | Tutte le strade oggetto di modifiche alla viabilità dovranno essere ripavimentate. | Accolta | Come da prassi |
| 96 | | | CANTIERIZZAZIONE | Durante la fase di progettazione e di esecuzione delle lavorazioni dovrà essere coinvolta la Polizia Locale per la discussione e il coordinamento della cantierizzazione. | Accolta | Come da prassi |
| 97 | | | CARENZE DOCUMENTALI | Si chiede di pubblicare gli elaborati principali del PFTE in scala idonea (tavole complete), per consentire la valutazione urbanistica-attuativa lungo tutto il tracciato. | Non accolta | Sul sito del Dibattito Pubblico, oltre alla Relazione contenente il progetto dell'opera, documento previsto dall'art. 40 comma 3 del D. Lgs. 36/2023, è stata caricata la documentazione ritenuta da RFI sufficientemente esaustiva a descrivere il progetto ai fini del Dibattito Pubblico. Il PFTE, nella totalità dei suoi elaborati, verrà nuovamente inviato all'Amministrazione comunale nell'ambito dell'iter autorizzativo cui verrà sottoposto il progetto. |
| 98 | | | CARENZE DOCUMENTALI | Sul sito del Dibattito Pubblico non è stato caricato l'Elenco delle ditte che saranno interessate da espropri, occupazioni, servitù, ecc. tra le quali figura anche il Comune. | Non accolta | Per ragione di riservatezza il documento "Elenco ditte" non è stato pubblicato sul sito del Dibattito Pubblico. |
| 99 | | | INTERFERENZE | Riqualificazione via Sogare – via della Spianà – via Piatti : riqualifica parti di Sogare/Spianà/Piatti, ma non i primi tratti da via Albere, pur critici per sezione/visibilità. Si ritiene che la complessiva riqualificazione viaria di via Sogare, via della Spianà, via Piatti non possa prescindere dall'inserimento nel progetto della sistemazione e adeguamento di tali tratti stradali. | Parzialmente accolta | E' in fase di avvio un tavolo tecnico tra RFI e l'Amministrazione comunale per ottimizzare le scelte progettuali legate alle viabilità e orientare il futuro utilizzo delle aree dismesse. |
| 100 | Direzione Attuazione Urbanistica e PEBA - Comune di Verona | OSSERVAZI ONI - Comune di Verona 2 del 4/08/25 pag 10/51 | INTERFERENZE | Valutare l'allargamento dei 4 sottopassi di Via Albere (eventualmente come opera compensativa) | Non Accolta | L'adeguamento dei sottopassi di via Albere non rientra nel perimetro di intervento del Lotto 4. Nell'ambito dei progetti del Nodo AV/AC di Verona (Ingressi Est ed Ovest) sono stati svolti studi e approfondimenti a riguardo e l'intervento di ampliamento di via Albere sulla sede esistente non risulta realizzabile per i pesanti impatti sulle abitazioni esistenti nel tratto Sud della viabilità, per le pesanti chiusure della viabilità stessa e per le impattanti soggezioni all'esercizio ferroviario. Per forti incompatibilità con viabilità/esercizio/accessibilità/demolizioni di edifici non si ritiene opportuno inserirle come opere compensative. La realizzazione della nuova rotatoria in corrispondenza dell'intersezione di Via Albere, via della Spianà e l'uscita di S. Lucia della Bretella T4-T5 è prevista come opera compensativa dell'intervento del Nodo AV/AC di Verona. |
| 101 | | | PERCORSI CICLOPEDONALI | Si richiede un collegamento quanto meno ciclabile tra la rotatoria della nuova fermata e la via Pitagora | Accolta | La richiesta di predisporre un collegamento ciclo-pedonale tra via Pitagora e via Fava sarà accolta come proposta migliorativa e valutata nell'ambito dell'ingegnerizzazione del progetto, al fine di migliorare l'accessibilità della fermata. |
| 102 | | | INTERFERENZE | Scheda Norma n. M1-11 via Boscomantico / Forte Albrecht (PUA "Parco Ottocento"): compatibilità con Galleria Parona GA02 e vincoli/criticità geologiche. | Accolta | RFI ha svolto incontri con i legali rappresentati della Società addivenendo ad una soluzione condivisa che prevede l'impostazione di una servitù in luogo dell'esproprio sull'ingombro della galleria Parona e la disponibilità del Parco Ottocento a ridurre le proprie attività nel periodo di realizzazione del Lotto 4. E' stato inoltre rilevato che via Boscomantico, prevista come viabilità di cantiere nel progetto del Lotto 4, non interferisce con la realizzazione dei parcheggi ad uso pubblico previsti nell'ambito del suddetto PUA. Con nota del 22/01/2025, la DOIT Verona ha espresso alla Direzione Attuazione Urbanistica PEBA il proprio parere favorevole al PUA "Parco Ottocento". |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|--|---|---------------------|--|--|---|
| 103 | Direzione Attuazione Urbanistica e PEBA - Comune di Verona | OSSERVAZI ONI - Comune di Verona 2 del 4/08/25 pag 10/51 | INTERFERENZE | Scheda Norma n. 403 via Barucchi: impatti limitati, nessuna compromissione all'attuazione della Scheda Norma. Si riserva di formulare eventuali osservazioni in sede di parere sul PFTE | Accolta | / |
| 104 | | | INTERFERENZE | Scheda Norma n. M1 -13 Piazza Chievo / Via Monte / Via A. Berardi (compendio monumentale di Villa Pullè e suo Giardino Storico) Si richiede che sia preliminarmente acquisita l'autorizzazione ex art. 21 del D. Lgs. 42/2004 da parte della Soprintendenza ABAP di Verona | Accolta | Il potenziamento della linea ferroviaria del Brennero posto in stretto affiancamento alla linea storica interferisce con le pertinenze di Villa Pullè. In particolare, si prevede la demolizione del muro di recinzione sul lato ovest e l'occupazione di aree boscate marginali. Al termine delle lavorazioni si prevede la ricostruzione del confine ed il ripristino allo stato ante operam delle aree occupate. Il PFTE sviluppato non interferisce, invece, con il progetto di valorizzazione e recupero della villa. L'autorizzazione ex art. 21 del D. Lgs. 42/2004 da parte della Soprintendenza ABAP di Verona verrà acquisita nell'ambito dell'iter autorizzativo. |
| 105 | | | INTERFERENZE | Scheda Norma n. 291 via Fava lato ovest (PUA "Le Rivare"): si evidenzia che lo spostamento dell'Area di Stoccaggio AS08 nell'area agricola posta a nord dell'ambito della SN 291 potrebbe consentire alla ditta Le Rivare srl di elaborare una nuova soluzione di PUA, in riduzione rispetto alle previsioni della SN 291, recuperando parte della potenzialità edificatoria. Si osserva pertanto l'opportunità che RFI approfondisca nuovamente tale ipotesi interloquendo con la ditta Le Rivare srl. | Accolta | Così come comunicato nell'incontro del 16/09/2025 presso il Comune di Verona - Settore "Urbanistica" le aree di cantierizzazione sono state rimodulate per ottimizzare la compatibilità dell'intervento in oggetto. Resta da risolvere l'interferenza dell'intervento PUA Le Rivare in ultima configurazione con la fase realizzativa del Lotto 4, in quanto l'area individuata per la viabilità di accesso agli edifici e le sistemazioni a parcheggio esterne interferiscono con il cantiere operativo funzionale alla realizzazione della galleria San Massimo e della trincea ferroviaria di prosecuzione verso nord. |
| 106 | | | INTERFERENZE | Scheda Norma n. 246-RA27 via Fava lato est: L'infrastruttura in progetto e le sue pertinenze non paiono compromettere l'attuazione della Scheda Norma, essendo prevista una modesta area di esproprio sul lato sud ovest dell'ambito di PUA, destinata ad allargamento stradale | Accolta | / |
| 107 | | | INTERFERENZE | Scheda Norma n. M1-3 via Fava lato est (Clamar srl): Questa Direzione auspica che possa essere trovata una soluzione progettuale intermedia che possa soddisfare sia le previsioni del PFTE del quadruplicamento della linea Verona - Fortezza, sia le proposte del soggetto attuatore Clamar srl. Ci si riserva comunque di formulare eventuali osservazioni in sede di parere sul PFTE | Accolta | La viabilità di via Fava sarà perfezionata organicamente considerando sia le esigenze connesse all'accesso carrabile della Fermata San Massimo, sia la nuova configurazione delle aree esterne della ditta Clamar, sia le ulteriori osservazioni formulate nell'ambito del dibattito pubblico, sempre nel rispetto delle normative vigenti. |
| 108 | | | INTERFERENZE | Scheda Norma n.215 via del Fortino / Corso Milano (Finanziaria dell'Alimentazione srl): Questa Direzione auspica che possa essere trovata una soluzione progettuale intermedia che possa soddisfare sia le previsioni del PFTE del quadruplicamento della linea Verona Fortezza, sia le proposte del soggetto attuatore Finanziaria dell'Alimentazione srl. Ci si riserva comunque di formulare eventuali osservazioni in sede di parere sul PFTE. | Non Accolta | La delocalizzazione del cantiere non è perseguitibile in quanto l'area di interesse risulta essere l'unica superficie libera, in prossimità di Corso Milano, esclusa dalle lavorazioni durante tutta la fase di cantiere. |
| 109 | | | INTERFERENZE | Scheda Norma n. 567 via del Fortino: L'infrastruttura in progetto e le sue pertinenze non paiono compromettere l'attuazione della Scheda Norma | Accolta | / |
| 110 | | | INTERFERENZE | Scheda Norma n. 219 via del Fortino (PUA "Dario Valbusa"): Si osserva che sul lato sud ovest della lottizzazione in corso di realizzazione, sul Foglio 241 mapp. 925 sono il PPE del progetto di quadruplicamento ferroviario prevede un'area parte in esproprio per allargamento stradale, un'area parte in esproprio per interventi di mitigazione ambientale, e parte di area da occupare temporaneamente. Si evidenzia che tali aree corrispondono quasi totalmente all'area destinata a standard urbanistici (Parcheggio pubblico e marciapiede) previsti dal PUA quale dotazione obbligatoria di legge. Dovrà pertanto essere trovata una soluzione nel PFTE che consenta il mantenimento di tale area a standard. | Accolta | Le aree di cantierizzazione, ove possibile, saranno opportunamente rimodulate per ottimizzare la compatibilità dell'intervento in oggetto |
| 111 | | | INTERFERENZE | Scheda Norma n. 294 via della Fratellanza (PUA "La Fratellanza"): Il PPE prevede una piccola striscia di terreno a confine con l'attuale ferrovia da occupare temporaneamente. A fine occupazione tale area dovrà essere ripristinata, restituendola all'uso pubblico, ripiantando le eventuali essenze arboree danneggiate/rimosse | Accolta | L'area a verde sarà ripristinata alle condizioni antecedenti l'utilizzo come area temporanea, nel pieno rispetto di quanto previsto dal DPR 753/80. |
| 112 | | | INTERFERENZE | Scheda Norma n. 532 via della Fratellanza (PUA "Giardino Verde"): Il PPE prevede una piccola striscia di terreno a confine con l'attuale ferrovia da occupare temporaneamente. Tale occupazione non dovrà compromettere la realizzazione dell'area a verde pubblico da cedere al Comune di Verona. RFI dovrà ripristinare integralmente, a fine lavori, le opere pubbliche e di urbanizzazione previste dal PUA che saranno state già eseguite dal soggettoattuatore del PUA "Giardino Verde" su area di proprietà privata. | Accolta | L'area a verde sarà ripristinata alle condizioni antecedenti l'utilizzo come area temporanea, nel pieno rispetto di quanto previsto dal DPR 753/80. |
| 113 | Soprintendenza | PEC del 01/08/25 | CARENZE DOCUMENTALI | In considerazione degli ampi ambiti di tutela culturale e paesaggistica (ai sensi sia della parte II che della parte III del D.lgs. 42/2004) interessati dai futuri interventi, dovrà essere redatta una preliminare e accurata verifica della situazione vincolistica esistente, in base alla quale prevede una attenta strategia di minimizzazione e mitigazione degli interventi (inclusi quelli temporanei relativi agli apprestamenti di cantiere) ricadenti all'intero dei predetti immobili tutelati. | Accolta | Come da prassi |

SINOTTICO OSSERVAZIONI E RISCONTRI

| N° prog r. | SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE | Rif. Atto | ARGOMENTO | DESCRIZIONE | ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO | RISCONTRO |
|------------------|---|-----------|-----------------------------------|---|--|---|
| 114 | Soprintendenza PEC del 01/08/25 | | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | Si evidenzia che la prevista realizzazione di percorsi di raccordo della viabilità (di colore marrone) al confine con il comune di San Pietro in Cariano in corrispondenza della "Strada Statale 1 dell'Abetone e del Brennero" interferiscono per un ampio tratto con il perimetro di vincolo del bene monumentale denominato "Villa Mirandola con parco e annessi rustici" sottoposto alle disposizioni di tutela della Parte Seconda del D. Lgs. 42/2004 e s.m. e i. in forza del D.M. 24/11/2011, interessando una consistente porzione del muro di cinta e del parco. Ciò premesso, pare opportuno prevedere la modifica del tracciato viario individuato al fine di rispettare il vincolo monumentale mantenendone integri perimetro e consistenza; | Parzialmente accolta | In merito alla tutela delle murature storiche in sasso lungo la SP, si conferma che l'intervento viabilistico previsto in corrispondenza dell'area NV09 sarà ottimizzato al fine di ridurre al minimo l'impatto sul fronte murario. In particolare, non sono previste demolizioni in corrispondenza del tratto ricadente all'interno dell'area vincolata. |
| 115 | | | INTERFERENZE | Mantenimento della percorribilità degli argini interessati dall'intervento e riordino degli stessi una volta completate le opere. Sia inoltre garantita la visibilità delle sponde e l'intervisibilità delle stesse tra un lato e l'altro dell'opera in progetto. | Accolta | Si conferma che il PFTE prevede di garantire la percorribilità dell'argine del fiume Adige anche durante i lavori di realizzazione delle opere. |
| 116 | | | TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO | L'area agricola Guggesmantico compresa all'interno dell'ansa dell'Adige tra il predetto ponte e l'aeroporto di Boscomantico risulta connotata da una eccezionale integrità, ormai assai rara nel più ampio contesto fluviale in argomento: si auspica che la nuova infrastruttura possa conservare tale integrità, limitando al massimo le opere di modifica morfologica dei terreni; | Non Accolta | La scelta del tracciato sull'area agricola "Guggesmantico" è vincolata, a nord, dal ponte Nassar e a sud dall'imbocco della galleria Parona, che hanno imposto l'andamento piano-altimetrico del tracciato. |
| 117 | | | INTERFERENZE | il tracciato dell'infrastruttura risulta interno all'ambito della "Centrale idroelettrica del canale Biffis" e, inoltre, sovrapposto al vicino "Monumento a Umberto Boccioni", entrambi tutelati ex lege ai sensi della parte II del D. Lgs. 42/2004 (Beni Culturali), con opere che potrebbero produrre significativi impatti sui beni, ovvero per il Monumento la necessità di un suo spostamento. | Accolta | La nuova linea ferroviaria risulta interferente con le canalizzazioni esistenti della centrale elettrica, per la quale si prevede la realizzazione di strutture a presidio delle suddette opere. Il monumento a Umberto Boccioni sarà ricollocato in posizione da concordare con la Soprintendenza e si procederà a chiedere la relativa autorizzazione come previsto dalla normativa, tenendo conto che l'attuale assetto di via Boscomantico sarà significativamente modificato per consentire la realizzazione del quadruplicamento verso ovest della linea ferroviaria. |
| 118 | | | INTERFERENZE | Il tracciato dell'infrastruttura risulta interno all'ambito di "Villa Pullè - ex sanatorio INPS", tutelato ai sensi della parte II del D. Lgs. 42/2004 (Beni Culturali) con D.M. 23/02/1998, D.M. 03/11/2009 e D.M. 25/05/2015. Si chiede di prevedere una minimizzazione delle opere di modifica con taglio delle alberature, accompagnate dai necessari ripristini e mitigazioni. | Accolta | Il tracciato è stato progettato per ridurre al minimo l'impatto sul parco di Villa Pullè, in corrispondenza della quale la linea si colloca in trincea per ridurre la visibilità e il disturbo. Dalla Villa Pullè l'intervento non risulterà visibile, come non risulta visibile la ferrovia esistente, grazie alla presenza della fitta vegetazione presente nell'area di pertinenza che ne maschererà completamente la visuale. Essendo l'opera non visibile, l'intervento non genererà alcuna alterazione della percezione visiva del contesto paesaggistico interessato. Relativamente all'eventuale taglio di alberature, il progetto prevede un rilievo dello stato ante operam e il ripristino dello stesso a fine lavori, al netto di quelle aree che verranno espropriate come sede stabile della sede ferroviaria su cui insisterà la galleria e per cui non è compatibile la presenza di alberature ad alta fusto. |
| 119 | | | ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE | Si sottolinea che le opere di occupazione temporanea, per apprestamento del cantiere e aree di lavoro, del "Parco della Fratellanza" appaiono possibili di riduzione. In ogni caso il parco dovrà essere conservato integro, evitando il taglio delle alberature e l'alterazione morfologica dei terreni e quindi inserendo le strutture necessarie in modo integrato nel contesto, nonché prevedendo il ripristino a regola d'arte dell'intera area al termine dei lavori. Si suggerisce, inoltre, di studiare una strategia compensativa temporanea per il verde pubblico a beneficio degli abitanti del quartiere. | Parzialmente accolta | L'area di stoccaggio prevista in corrispondenza del Parco dell'Amicizia sarà ricollocata in aree alternative da individuare di concerto con l'Amministrazione. L'area di cantiere operativo risulta, invece, indispensabile per l'esecuzione delle lavorazioni della galleria S. Massimo - canna Ovest al fine di garantire la realizzabilità dell'opera in progetto. Tale area sarà ridotta e collocata in adiacenza all'attuale linea ferroviaria, per una fascia parallela di circa 30m dalle aree di lavoro, permettendo la fruibilità di maggior parte dell'area verde del parco per tutta la durata dei lavori. La durata di occupazione dell'area di cantiere operativo su Parco dell'Amicizia è stimata in circa 3 anni, periodo di realizzazione della "canna ovest-Galleria San Massimo". L'abbattimento di alberi nell'area parco sarà limitato al minimo necessario e, comunque, nel rispetto delle norme e dei vincoli urbanistici (in particolare con quanto previsto dal DPR 753/80), si garantisce il ripristino allo stato ante operam dei luoghi mediante il reimpianto delle essenze espiantate ove possibile e, in alternativa, l'impianto di nuovi alberi con le stesse caratteristiche di quelli espiantati, garantendo pertanto inalterata la quotaparte di verde urbano al termine dei lavori. |
| 120 | | | INTERFERENZE | Si evidenzia che il tracciato dell'infrastruttura risulta interno all'ambito del "Forte Parona", tutelato ai sensi della parte II del D. Lgs. 42/2004 (Beni Culturali) con D.M. 27/06/1998, con opere che potrebbero produrre un significativo impatto sul bene. | Forniti chiarimenti | Il progetto del Lotto 4 è stato redatto compatibilmente con la presenza del bene tutelato. |