



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 4

Sinottico osservazioni e riscontri (privati cittadini comune di San Pietro in Cariano)

DIBATTITO PUBBLICO
Lotto 4 - Ingresso a Verona da nord
Osservazioni pervenute al Comune di San Pietro in Cariano

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO	RISCONTRO
1	Cottini Davide	Cantierizzazione/Espropri	Si richiede di valutare lo spostamento dell'area di cantiere e la delocalizzazione della cabina TE nelle aree di proprietà ferroviaria adiacenti alla stazione di Balconi, al fine di salvaguardare i diritti di impianto e la qualità agronomica del vigneto di proprietà (rif. Particella MN105 Fg. 21 Comune San Pietro in Cariano)	Parzialmente accolta	<p>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 ricollegano 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.</p> <p>Non è accogibile la richiesta di sfruttare la stazione di Balconi e le sue pertinenze per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Eventuali procedure espropriative e di occupazione temporanea avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001)</p>
2	Bletzo Carlo	Espropri/Viabilità	1) Si chiede di ampliare l'area oggetto di esproprio al fine di includere il reliquo. 2) Viene chiesta indicazione delle viabilità attraverso cui avverrà l'accesso per l'esecuzione dei lavori nel tratto situato sul Foglio 21 del comune di San Pietro in Cariano.	Forniti chiarimenti	<p>1) 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 risulti una disagievole utilizzazione ovvero siano necessari considerevoli lavori per disporne una agevole utilizzazione".</p> <p>2) La viabilità individuata per l'accesso alle aree di lavoro nel tratto situato sul Foglio 21 del comune di San Pietro in Cariano è via Calandrine.</p>
3	Zambon Alessandro e Righetti Teresa	Espropri/Vibrazioni	1) Viene richiesto un adeguato indennizzo correlato all'esproprio del vigneto di proprietà e alla mancata produzione di vino DOC. 2) Viene richiesto di realizzare un muro di contenimento in sostituzione della scarpata del rilevato al fine di ridurre l'area oggetto di esproprio. 3) Viene richiesto che vengano prese tutte le precauzioni necessarie al fine di evitare danni strutturali al fabbricato di residenza. 4) Viene richiesto di riconoscere un indennizzo all'affittuario del vigneto.	Forniti chiarimenti	<p>1) 4) Tutte le procedure espropriative e di occupazione temporanea avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001).</p> <p>2) 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 con opere di sostegno in c.a. ridurrebbe l'occupazione di suolo, a scapito di conseguenti impatti ambientali e paesaggistici.</p> <p>3) 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.</p>
4	Giorgio Riolfi per Gamp srl	Tutela ambiente e paesaggio	1) Si chiede la realizzazione di un sopravvia in cemento armato al fine di consentire una maggiore permeabilità fisica del territorio ed una riduzione dell'impatto ambientale. 2) Si propone la traslazione verso nord-est della prevista rotatoria su viabilità provinciale al fine di minimizzare l'impatto sul verde storico e per la salvaguardia e la conservazione della muratura in sasso.	Parzialmente accolta	<p>1) 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 sopravvia in c.a. comporta una maggiore attività di scavo per l'allungamento delle fondazioni delle pile a fronte del mancato reimpegno 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 configurazione 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.</p> <p>2) L'intervento viabilistico, progettato nel rispetto delle norme vigenti, sarà ottimizzato al fine di ridurre al minimo l'impatto sul contesto.</p>
5	Leonello Carneri (Coordinatore Forza Italia – sez. San Pietro in Cariano)	Viabilità/sottopassi/inea dismessa	1. SL07 SOTTOVIA VIA CEDRARE Nell'ambito dell'adeguamento progettuale del ponte ferroviario su via Cedrare, è richiesta la valutazione di un nuovo marciapiede all'interno del tunnel per un accesso in sicurezza di pedoni e biciclette; 2. NV10.1 Via Borgonuovo Nell'ambito dell'adeguamento progettuale di via Borgonuovo, è richiesta l'adozione delle migliori condizioni per il transito in sicurezza di mezzi e pedoni, sia in entrata sia uscita; 3. DISMISSIONE TRATTO FERROVIARIO VIA DEL BRENNERO E' richiesta la valutazione di una nuova pista ciclabile in sostituzione del tratto ferroviario che verrà dismesso, considerando la nuova direzione della futura linea ferroviaria; 4. NUOVA ROTONDA PRESSO MORO FREONI E' richiesta la valutazione di una nuova rotonda nel tratto viario tra SP1 e Via Brennero; 5.Come noto, il nostro territorio soffre di una criticità permanente e cioè il traffico veicolare sempre più pressante sulla SP4 di San Pietro in Cariano, situazione che probabilmente verrà aggravata con i prossimi insediamenti produttivi e logistici nella zona artigianale – industriale (Z.A.I.). In questo contesto, sarebbe auspicabile la valutazione di una nuova bretella che possa alleggerire il traffico attuale ed essere alla base di un'alternativa significativa; 6. ORGANIZZAZIONE DEI CANTIERI Come descritto nella RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE, si sottolinea l'importanza di uno studio approfondito di cantierizzazione, che possa implementare una mitigazione delle probabili ricadute sulla rete stradale esistente.	Parzialmente accolta	<p>1) Relativamente all'inserimento dei marciapiedi/ciclabili all'interno dei sottopassi, 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. Coerentemente con i piani di sviluppo della rete ciclo-pedonale delle amministrazioni, inquadrabile peraltro come opera compensativa, RFI valuterà la modifica della geometria dei sottopassi attualmente previsti in progetto, prevedendo la predisposizione di corsie ciclabili/ciclopedinali limitatamente alle sagome dei sottopassi. Si precisa inoltre la totale disponibilità di RFI a proseguire i confronti con le amministrazioni anche durante la fase di sviluppo del PTFE da porre a base di gara;</p> <p>2) 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;</p> <p>3) 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 e 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;</p> <p>4)+5) La realizzazione della rotatoria nel tratto viario tra SP1 e Via Brennero, così come il nuovo collegamento con la zona industriale Z.A.I., esulano dal perimetro di progetto del Lotto 4, tuttavia, tali opere potrebbero inquadrarsi come opere compensative, fermo restando che RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle competenti Amministrazioni del territorio;</p> <p>6) In fase realizzativa RFI concorderà 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.</p>
6	Sofia Santina Bussola, Cristian Alfredo Arduini	espropri	Proprietari del terreno agricolo al foglio 26 mappali 101 e 102, si richiede: 1) L'area in rosso "Aree da occupare temporaneamente necessarie per l'esecuzione dell'opera", situata tra la via pubblica e il terreno agricolo, non prevede un accesso adeguato alla proprietà. Si chiede il mantenimento dell'accesso al fondo in corrispondenza del mappale 102; 2) Si richiede l'inserimento di adeguati interventi di drenaggio per assicurare il corretto deflusso delle acque; 3) Planimetria area di cantiere: si propone una sagoma rettangolare per ridurre la rimozione del numero di filari; 4) Si propone di traslare l'area di cantiere principale verso sud-ovest	Parzialmente accolta	<p>Tutte le procedure espropriative e di occupazione temporanea avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001) e ogni confronto con i proprietari verrà avviato a seguito della Dichiaraione di Pubblica Utilità dell'opera.</p> <p>1) l'accesso alla proprietà sarà sempre garantito e l'ubicazione dello stesso sarà concordato con la proprietà; 2) il progetto prevede già adeguate misure di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma ferroviaria; 3) l'area di cantiere può essere risagomata per limitare al massimo l'interferenza con i filari di vigneti, purché garantisca le funzionalità necessarie per la realizzabilità delle opere; 4) l'area di cantiere può essere traslata verso le aree di lavoro, purché garantisca le funzionalità necessarie per la realizzabilità delle opere.</p>

7	Marchesini Stefano, Bogoni Margherita e Bellini Francesco, in qualità di consiglieri comunali e rappresentanti della Lista Civica "San Pietro sei tu"	Viabilità/sottopassi/ opere compensative	<p>Si richiede:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Nuovo sottopasso Via Calandrine; 2) Via Ferrari/Via Giovanni XXIII/Via Borgo Nuovo: chiarimenti sul progetto della nuova viabilità; 3) Incrocio "Moro Freoni" tra SP1/Via Ferrari/Via Nazionale del Brennero: 'incrocio attuale è pericoloso e da molti anni si discute con il confinante Comune di Pescantina per la realizzazione di una rotonda; visto le grandi dimensioni dell'area interessata chiediamo, come opera compensativa, la realizzazione di una rotonda in questo punto; 4) Nuovo sottopasso Via XXV Aprile: chiediamo che venga prevista una larghezza adeguata al passaggio ciclo/pedonale su ambo i lati; 5) Nuovo sottopasso Via Cà Brusà: chiediamo che venga prevista una larghezza adeguata al passaggio ciclo/pedonale su ambo i lati e che venga allargato anche il tratto a nord tra linea ferrovia e intersezione con Via Quar (circa 400 mt); 6) Riutilizzo del tratto ferroviario dismesso: si ritiene opportuno di riutilizzare il tratto dismesso per realizzare un adeguato prolungamento del suddetto percorso ciclabile fino a Corrubbio. Si chiede, pertanto, a RFI la completa rimozione del sottopasso esistente su Via Cà Brusà e la realizzazione della rampa di raccordo tra l'attuale livello strada e il nuovo percorso ciclabile in rilevato esistente. Si ritiene importante, comunque, ribadire che RFI dovrà bonificare il tratto dismesso, togliendo i binari e ogni altro elemento ferroviario; 7) Sottopasso dismesso Via Terminon: un'ulteriore opera compensativa dovrà riguardare il completo rifacimento del sottopasso; 8) Come opera compensativa per il rilevante impatto sul nostro territorio, chiediamo che RFI si occupi della copertura della piastra San Floriano; 9) Per ridurre l'impatto sonoro, conseguente al potenziamento della linea ferroviaria, chiediamo che vengano installate barriere antirumore sul tratto di competenza del nostro territorio. 	Parzialmente accolta	<p>1) 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 sulla rete viaria circostante.</p> <p>2) 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;</p> <p>3) La realizzazione della rotatoria nel tratto viario tra SP1 e Via Brennero esula dal perimetro di progetto del Lotto 4, tuttavia, l'opera potrebbe inquadrarsi come opera compensativa, fermo restando che RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, nè entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio;</p> <p>4)+5) Relativamente all'inserimento dei marciapiedi/ciclabili all'interno dei sottopassi, 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 ciclopipedonali adiacenti alla sede stradale. Coerentemente con i piani di sviluppo della rete ciclo-pedonale delle amministrazioni, inquadrabile peraltro come opera compensativa, RFI valuterà la modifica della geometria dei sottopassi attualmente previsti in progetto, prevedendo la predisposizione di corsie ciclabili/ciclopipedonali limitatamente alle sagome dei sottopassi;</p> <p>6) 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.</p> <p>Si rappresenta inoltre che per tutta l'estesa della linea dismessa verrà rimossa la sovrastruttura ferroviaria, nonché verrà demolito l'attuale sottopasso di via Ca Brusà, che verrà sostituito con uno più ampio in corrispondenza della nuova linea;</p> <p>7)+8) Relativamente alle opere compensative si rappresenta che 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, nè entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio;</p> <p>9) 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.</p>
8	Maistri Marta Maria, Olivieri Maria Teresa, Fondelli Enrico e Fondelli Margherita	Espropri	<p>Proprietari terreno censito nel comune di San Pietro in Cariano foglio 25 , mapp. 1014 in Via Cedrare 107 Corrubbio di San Pietro in Cariano. Si richiede :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) la parte del terreno oggetto dell'esproprio dovrà essere pagato in maniera adeguata; 2) dovrà inoltre essere calcolata la svalutazione dell'immobile a seguito della diminuita distanza che verrà a crearsi con la nuova linea ferroviaria; 3) tenere presente la stabilità dell'immobile ed eventuali danni strutturali; 4) che venga realizzato sul confine tra la proprietà della ferrovia e la nostra proprietà un muro di contenimento del terreno e non una " scarpata " che verrebbe a togliere ulteriore terreno alla nostra proprietà; 5) che per mitigare il rumore della nuova linea vengano installate delle barriere fonoassorbenti al fine di attenuare il crescente rumore dovuto al potenziamento della nuova linea. 	Forniti chiarimenti	<p>1)+2) Tutte le procedure espropriative e di occupazione temporanea avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001) e ogni confronto con i proprietari verrà avviato a seguito della Dichiarazione di Pubblica Utilità dell'opera;</p> <p>3) 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.</p> <p>4) 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 con opere di sostegno in c.a.ridurrebbe l'occupazione di suolo, a scapito di conseguenti impatti ambientali e paesaggistici.</p> <p>5) 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.</p>