

> Spettabile Ministero,

>

> allego alla presente le osservazioni che alcuni cittadini residenti nel Comune di Verona, interessati direttamente al futuro sviluppo dell'ambito di Via Fenilon, intendono sottoporre alla Vostra attenzione al fine di evitare che si possano in futuro concretizzare varie criticità riscontrate nel progetto preliminare in oggetto.

>

> Distinti saluti,

> Daniele Madella

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI REALIZZAZIONE DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA DI ALTA CAPACITÀ (AC), CON INDICAZIONE DELLE CRITICITÀ DA CORREGGERE NELL'AMBITO DI VERONA, QUARTIERI SAN MASSIMO - SANTA LUCIA, VIA FENILON, VIA XXIV GIUGNO, VIA CARNIA VERONA, 13/11/2016



<u>1 - ASPETTI URBANISTICI</u>	2
1.1 - ITINERARIO DELLA CINTURA DEI FORTI - TUTELA DEL PAESAGGIO	2
<u>2 - CRITICITÀ AMBIENTALI</u>	4
2.1 - BARRIERE ANTI RUMORE	4
2.2 - NUOVO ELETTRODOTTO IN LOCALITÀ FENILON	6
2.3 - VIBRAZIONI E SOLLECITAZIONI CAUSATE DALLA NUOVA LINEA	8
<u>3 - FUTURO ASSETTO VIABILISTICO</u>	9
3.1 - PERCORSI DEDICATI A PEDONI E CICLISTI E MEZZI AGRICOLI	9
3.2 - TRANSITO NELL'AMBITO DI CORTE FENILON	12
3.3 - DISCORDANZA CON LE PREVISIONI DEL P.I.	14
<u>4 - CANTIERI PREVISTI PER LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA</u>	16

1 - ASPETTI URBANISTICI

1.1 - ITINERARIO DELLA CINTURA DEI FORTI - TUTELA DEL PAESAGGIO



Il piano degli interventi del Comune di Verona prevede all'articolo n. 57 che:

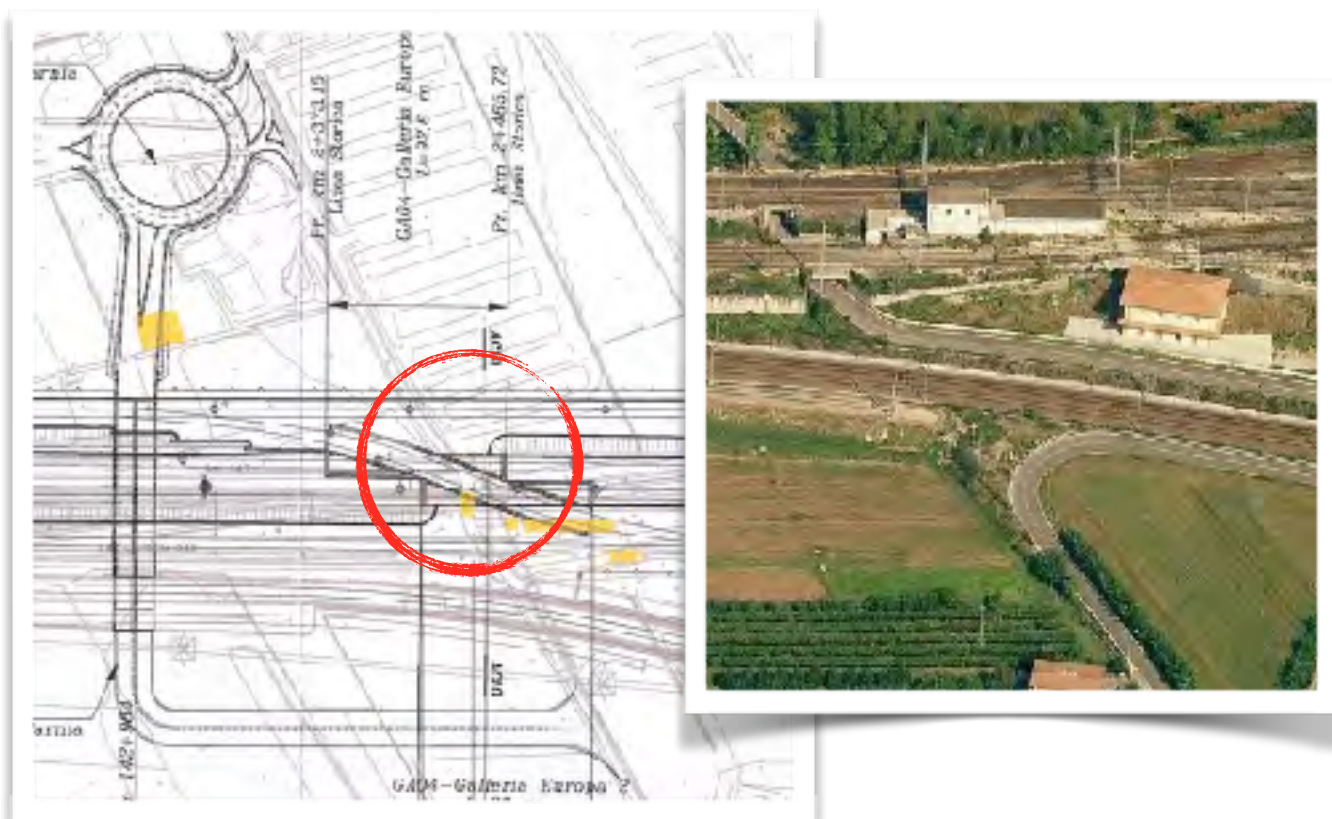
"Ogni intervento nel territorio aperto deve considerare i fronti e i profili del perimetro urbano dichiarato sito dell'Unesco (perimetro e zona cuscinetto), centro storico, centri storici minori e tessuti storici, come elementi da tutelare e valorizzare, mantenendo integra la loro visibilità e rigenerando scorci o scenari panoramici occlusi da incongrue operazioni di trasformazione. (...)

I forti austriaci con la loro area di pertinenza, compresi quelli non più rilevabili, rappresentano un ulteriore valore del paesaggio aperto che deve essere non solo tutelato ma soprattutto riqualificato nella sua visibilità e mediante un percorso pedo-ciclabile che, utilizzando anche tratti di riva dei canali industriali, ne permetta un facile accesso e costruisca un tracciato verde (greenway) che connette tra loro i vari quartieri periferici (dal Chievo a San Michele/Pestrino). Sono spazi da destinare ad attività che ne permettano un'apertura al pubblico anche periodica con possibilità di installare attrezzature temporanee per spettacoli e giochi.

Dove interventi passati ne hanno distrutto non solo la struttura ma anche l'area di pertinenza, ogni intervento di trasformazione deve essere preceduto da un'indagine storicopaesaggistica e da

sondaggi, in modo da mettere in rilievo, attraverso un attento progetto, quanto ancora esistente e/o il segno di quanto era visibile."

Le tavole tecniche riguardanti la progettazione della linea di alta velocità nell'ambito della località Fenilon mostrano con chiarezza come una volta chiusa la strada che oggi permette anche ai pedoni ed ai ciclisti di raggiungere da via Fenilon via Carnia, interromperà questo percorso previsto dalla normativa urbanistica.



Prima osservazione:

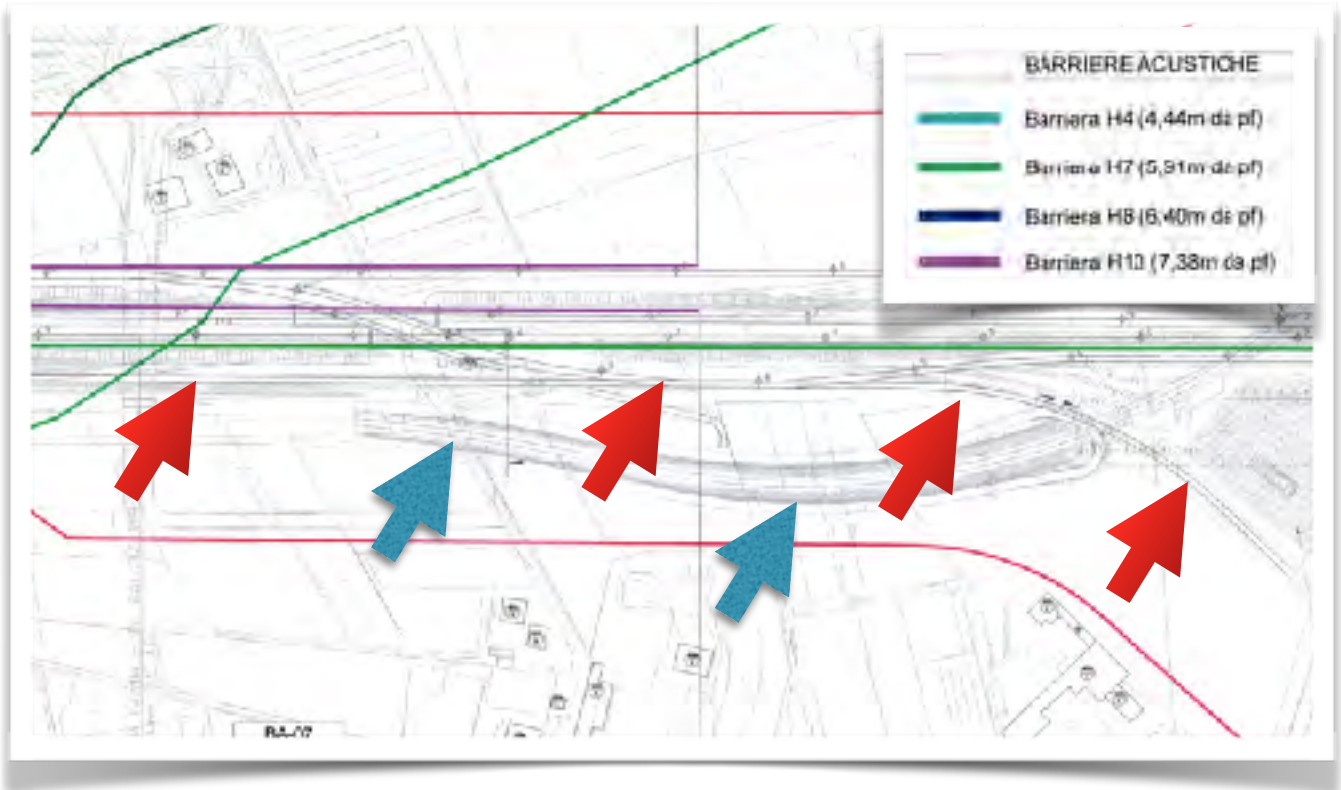
La prevista realizzazione del nuovo svincolo in prossimità di via Carnia e quindi del sottopasso viario verso il Fenilon non prevede infatti marciapiedi e piste ciclabili di alcun genere, senza alcuna soluzione alternativa o compensativa.

Per evitare ciò il progetto dovrà pertanto essere rettificato con la realizzazione di un sottopasso idoneo anche sotto il profilo altimetrico e dell'illuminazione al transito dei pedoni e ciclisti; solo qualora ciò non fosse tecnicamente possibile si dovrà dedicare a questo tipo di transito una delle due canne del sottopassaggio già previsto ed in parte realizzato, limitando quindi il traffico veicolare solamente a due corsie nell'ambito di una sola delle gallerie e dedicando l'altra al ripristino dell'itinerario della cintura dei forti.

2 - CRITICITA' AMBIENTALI

2.1 - BARRIERE ANTI RUMORE

La seguente immagine riporta il contenuto della “PLANIMETRIA DI LOCALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE ACUSTICA TAVOLA 1/2”.



Pur essendo previste in prossimità dell'attuale innesto tra via Carnia e via Fenilon le barriere di protezione acustica sul fronte nord della nuova linea ferroviaria, a protezione dell'impatto che si andrà a creare con la realizzazione della linea di Alta Velocità e con la nuova linea di transito merci, dalla documentazione analizzata risulta come verso il fronte sud della ferrovia non sia prevista alcuna barriera di isolamento acustico per la nuova merci che si andrà ad innestare ad una quota inferiore rispetto al tracciato dedicato all'Alta Capacità, così come per la linea attuale che permette il collegamento in trincea con lo scalo del Quadrante Europa.

A riprova di tale considerazione vi sono anche due fotografie (la prima riguardante lo stato attuale della massicciata ferroviaria e la seconda rappresentante lo stato futuro dell'opera) contenute nello studio di impatto ambientale alle pagine 55 e 56 (documento IN0910R22RGSA0000001C) che permettono di osservare come a valle della linea AC/AV il binario merci sopra menzionato non sarà protetto da alcuna barriera anti rumore. Per maggior chiarezza si evidenzia con frecce rosse e blue i punti di criticità appena menzionati sia sulla planimetria di progetto, sia sul foto inserimento di cui allo studio di impatto ambientale (vedasi pagina seguente).



Figura 15. Fotografia dal punto di ossevazione n. 1 - ante operam



Figura 16. Fotoinserimento dal punto di ossevazione n. 1.

Seconda osservazione:

Non risulta prevista alcuna barriera anti rumore a protezione delle abitazioni poste in prossimità dell'ipotetico futuro tratto merci (progettato a sud della linea Alta Velocità / Alta Capacità), né risulta essere stata progettualmente ipotizzata alcuna protezione dell'attuale tratto in trincea il quale, essendo in pendenza, richiede spesso ai convogli merci di frenare, con conseguente disturbo della quiete pubblica soprattutto nelle ore notturne.

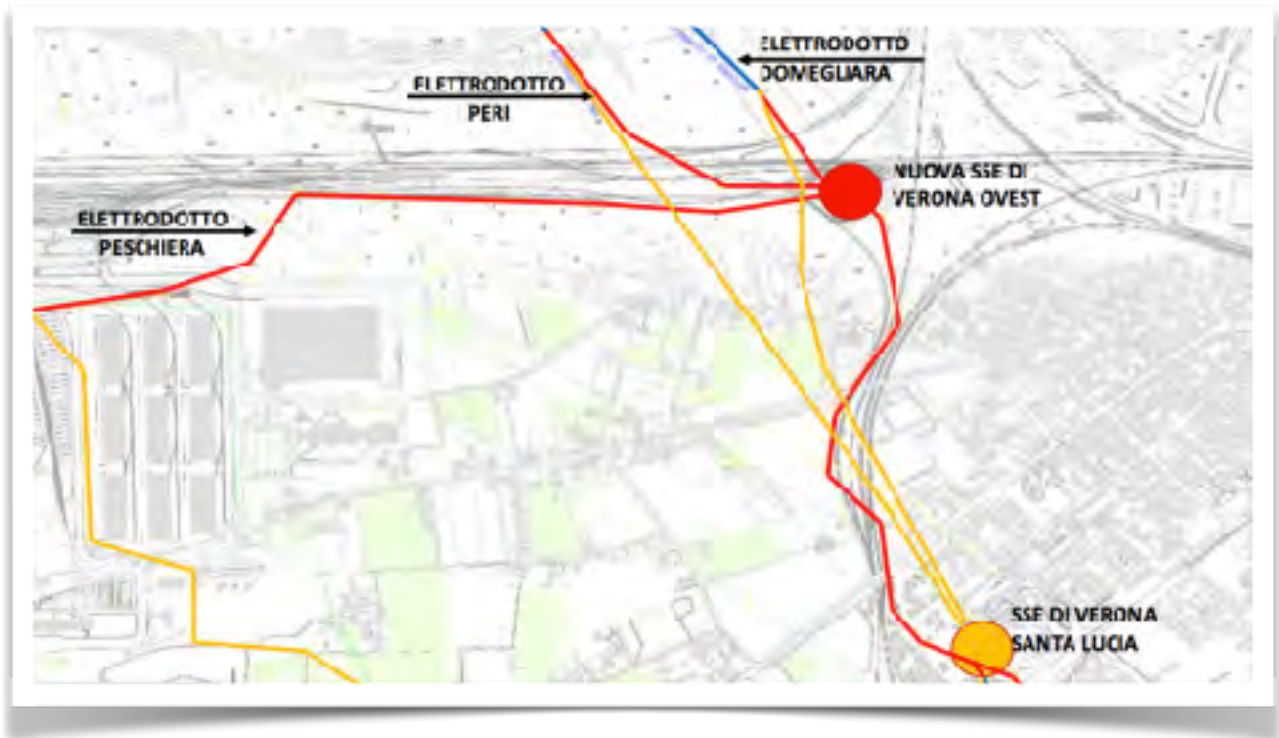
Essendovi abitazioni poste ad una distanza inferiore a 100 mt in linea d'aria, ed in assenza di qualsivoglia ostacolo acustico tra queste e le tratte ferroviarie sopra dette, si ritiene che il progetto dovrà essere rettificato con la realizzazione delle necessarie barriere acustiche per tutta la lunghezza delle due linee merci, sino al superamento dell'ambito della località Fenilon.

2.2 - NUOVO ELETTRODOTTO IN LOCALITA' FENILON



Il progetto di di realizzazione della nuova linea ferroviaria di Alta Capacità prevede, tra le varie infrastrutture, la realizzazione di una nuova Sotto Stazione Elettrica (SSE) “Verona Ovest” in prossimità dell'attuale cavalca-ferrovia di Via Fenilon - Via XXIV Giugno.

Questa sotto stazione è il punto di partenza dei nuovi tratti di elettrodotto in direzione nord ed ovest, denominati elettrodotto Domegliara, elettrodotto Peri ed elettrodotto Peschiera.

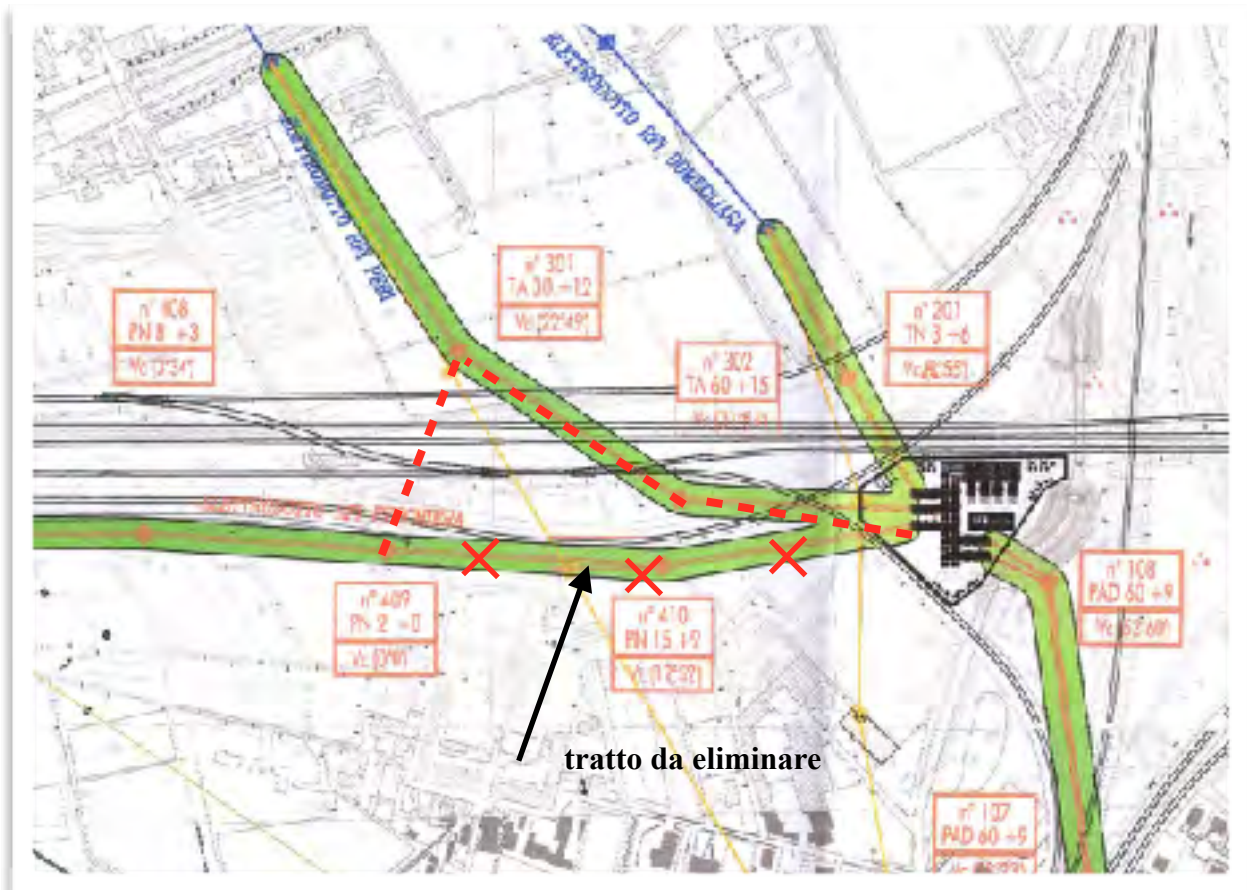


Più precisamente il nuovo “Elettrodotto Peschiera” interessa il fronte sud della linea ferroviaria e nelle previsioni progettuali la sua realizzazione determinerà l’asservimento a servitù di elettrodotto di buona parte del terreno agricolo posto a nord della nota Villa Fenilon, edificio residenziale di indiscussa valenza storica ed architettonica, già sottoposto a vincolo monumentale di assoluto livello, così come è sottoposta a vincolo architettonico di rispetto la prospiciente corte Fenilon.



Terza osservazione:

Per evitare di danneggiare irreparabilmente il cono ottico visivo sul fronte nord della Villa Fenilon, con l'installazione di pali di tipo PN15 e PN2 di altezza variabile tra 23 e 23,50 metri, si ritiene sia necessario modificare il tracciato iniziale dell'elettrodotto "Peschiera", deviandolo inizialmente sul tracciato Peri (e quindi sui tralicci n. 302 e n. 301), attraversando successivamente la linea ferroviaria sino ad innestarsi sul palo n. 409, il tutto come da immagine seguente.



2.3 - VIBRAZIONI E SOLLECITAZIONI CAUSATE DALLA NUOVA LINEA

Vista l'ubicazione dei cantieri prevista nel progetto e vista la vicinanza della linea ferroviaria alle abitazioni di Via Fenilon, si ritiene che questo ambito sarà soggetto a pesanti disagi dovuti sia dalle vibrazioni causate dal potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, sia dal transito dei mezzi pesanti durante le fasi di cantiere.

Già ora le abitazioni distanti circa 90 metri dagli attuali binari sono soggette a vibrazioni in occasione del passaggio dei vari convogli ferroviari e si immagina che il disagio relativo potrà solo

aumentare, rammentando comunque il fatto che questi immobili risultano in parte edificati prima della creazione della strada ferrata.

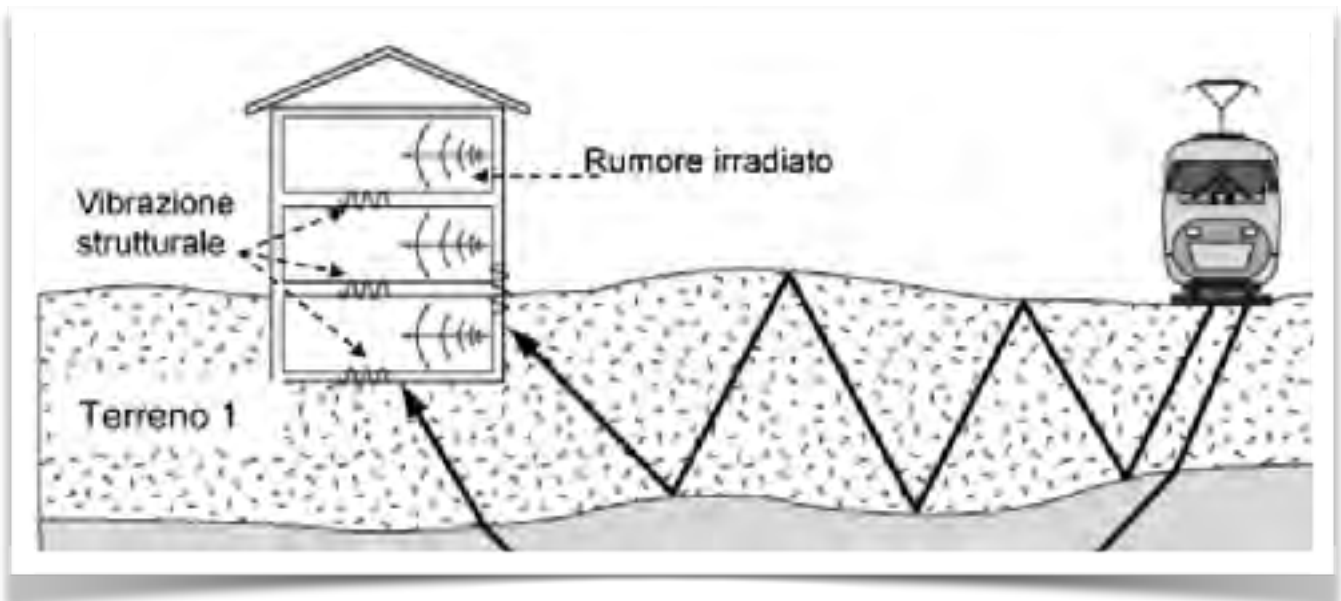


immagine esemplificativa tratta da studi di settore

Quarta osservazione:

Le abitazioni prossime alla linea ferroviaria dovranno essere prima di tutto monitorate durante l'esecuzione dei lavori ed al termine degli stessi, per stabilire se sia o meno necessario realizzare apposite trincee o barriere interrato che le possano salvaguardare dalla propagazione di vibrazioni nel suolo in occasione del passaggio dei convogli passeggeri e merci.

3 - FUTURO ASSETTO VIABILISTICO

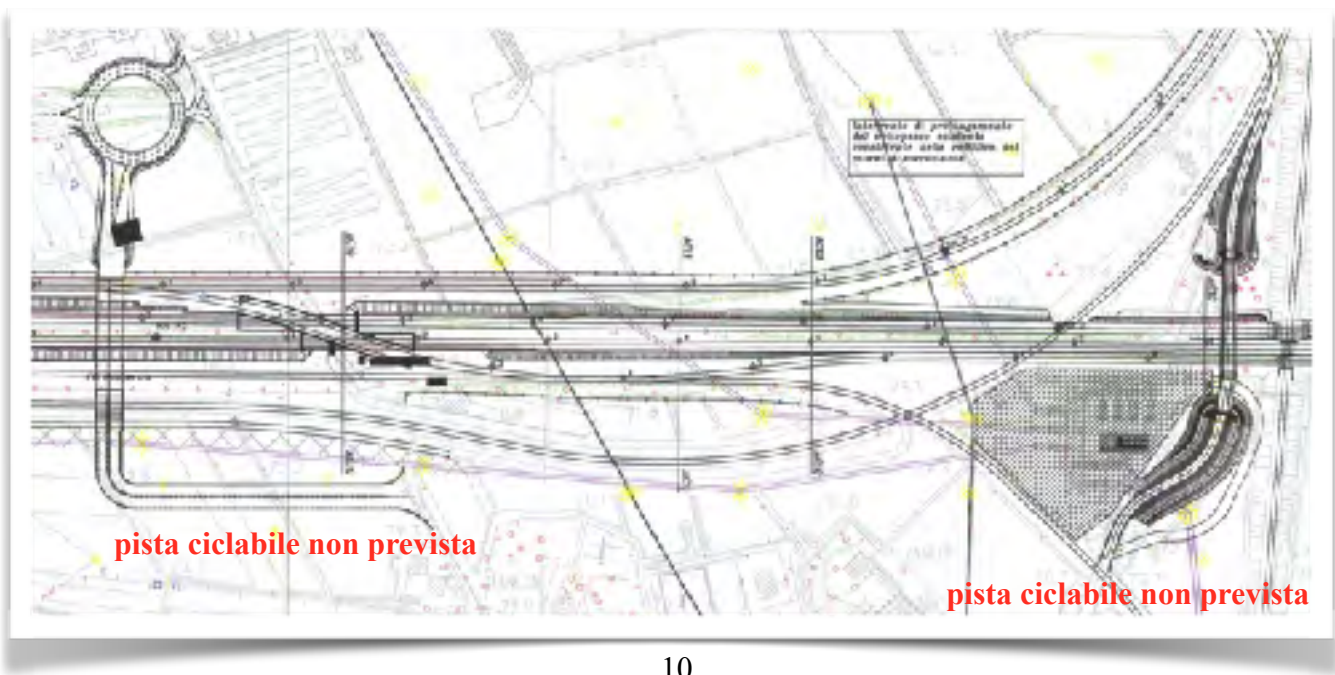
3.1 - PERCORSI DEDICATI A PEDONI E CICLISTI E MEZZI AGRICOLI

Come già segnalato nel primo capitolo, risulta ormai indispensabile prevedere nell'attuale progettazione di nuovi tratti stradali la presenza di tragitti ciclo-pedonali dedicati, non potendosi più prescindere da tale aspetto, proprio per la necessità di rendere le aree urbane sempre più fruibili ai ciclisti e pedoni e quindi interconnesse grazie ad una rete ciclabile che risulti funzionale e priva di interruzioni. Si osservi, poi, come la zona in esame sia tutt'oggi a destinazione anche agricola e spesso Via Fenilon, sul tratto che conduce a Via Carnia, è percorsa da mezzi agricoli di alcuni residenti.



Tali premesse appaiono ancora più rilevanti essendo completamente assente la connessione ciclo pedonale tra i quartieri di San Massimo e Santa Lucia e non potendosi immaginare su tale tratto il transito di mezzi agricoli (qualora il collegamento con Via Carnia venisse a mancare anche per questi).

Le proposte di modifica dell'attuale viabilità stradale cittadina, così come concepite da RFI, risultano incidere molto negativamente, eliminando l'unica possibilità oggi in essere di raggiungere



Via Carnia (quartiere San Massimo) da Via Fenilon (quartiere Santa Lucia) a piedi o in bicicletta, mediante il tratto di strada (tra l'altro non dedicato a pedoni o ciclisti ma comunque non eccessivamente congestionato dal traffico veicolare) che si prevede appunto eliminare per necessità connesse alla nuova linea di Alta Capacità / Alta Velocità.

Anche la modifica alla viabilità di Via Fenilon - Via XXIV Giugno, con la realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia, non prevede la creazione di alcun tratto ciclabile sul viadotto, dato a dir poco preoccupante stante il fatto che su tale tragitto dovrebbe essere portato a compimento il terzo lotto della pista ciclabile già realizzata dal Comune di Verona tra i quartieri Croce Bianca - San Massimo.

Quinta osservazione:

Le modifiche all'attuale viabilità stradale non prevedono la possibilità di transito alcuno sia per pedoni, che per ciclisti, che per mezzi agricoli, dato che la documentazione tecnica riguardante il previsto sottovia in prossimità di Via Carnia ed il previsto cavalcaferrovia in corrispondenza di Via XXIV Giugno non descrive la futura realizzazione di tali percorsi.

Si ritiene che tale previsione dovrà essere evidentemente rettificata, in primis nell'ottica di ottenere una corretta progettazione stradale che contempli i dettami della più logica e moderna visione urbanistica dei trasporti urbani, ed in secondo luogo nel rispetto del previsto completamento della pista ciclabile tra i quartieri di San Massimo e Santa Lucia.



planimetria del nuovo tracciato stradale tra Via Carnia e Via Fenilon

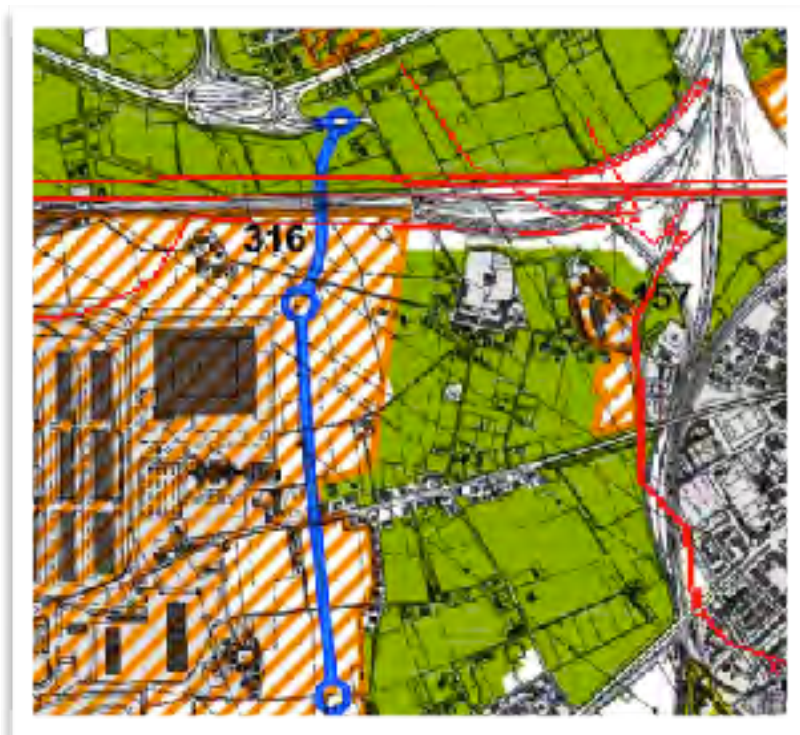
3.2 - TRANSITO NELL'AMBITO DI CORTE FENILON



Il tracciato stradale che nelle previsioni di progetto dovrà sostituire l'attuale percorso che da Via Carnia conduce alla località Fenilon, attraverso il sotto-passo ferroviario che sarà rimosso e che oggi limita il transito a mezzi di altezza inferiore a 2,85 metri, risulta ipotizzato con caratteristiche viabilistiche incompatibili con il resto della rete stradale caratterizzante la zona in questione.



Pur comprendendo come tale tronco viario sia da intendersi provvisorio (in futuro dovrebbe essere sostituito dal rettilineo che collegherà Via Carnia direttamente con Via Sommacampagna), ipotizzare l'uscita dei mezzi in Via Fenilon, attraverso il nuovo sotto-passo di altezza interna minima prevista in 5,30 ml, significa permettere "l'impossibile" ingresso nella zona ad autoarticolati.



In questo caso si determineranno gravi problematiche alla viabilità, dato che in prossimità della Corte Fenilon non vi sono carreggiate ed allargamenti stradali sufficienti al transito di mezzi pesanti ed utili ad una possibile manovra di inversione di marcia.

Sesta osservazione:

Le modifiche all'attuale viabilità stradale prevedono la possibilità di transito per autoarticolati ed autotreni da Via Carnia sino in Via Fenilon, e ciò è rilevabile sia dalla planimetria di progetto che dalla sezione longitudinale rappresentante il nuovo sottopassaggio.

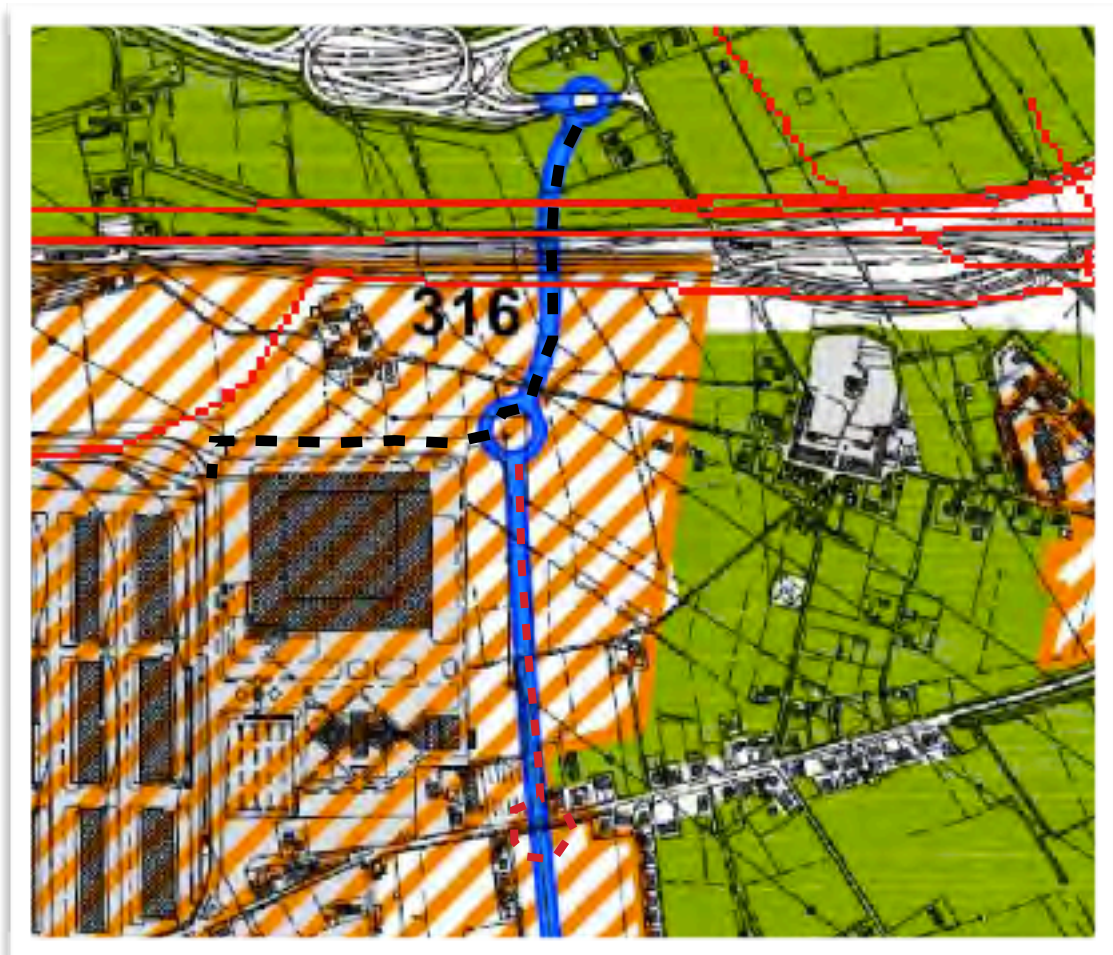
Si reputa che ciò non sia compatibile con la viabilità di Via Fenilon, essendo la stessa caratterizzata da una carreggiata di dimensioni ridotte, dall'assenza di allargamenti stradali utili per una eventuale manovra di inversione di marcia e dalla presenza di svolte ad angolo retto di ridotta ampiezza.

Sarà quindi fondamentale (per evitare gravi blocchi del traffico) dirottare il traffico proveniente da Via Carnia direttamente verso il Quadrante Europa e Via Sommacampagna.

3.3 - DISCORDANZA CON LE PREVISIONI DEL P.I.

Il Piano degli Interventi del Comune di Verona alla tavola 6.0 - Tavola Programmatica - individua il nuovo tratto di raccordo stradale dallo svincolo della tangenziale in uscita su Via Carnia allo svincolo in prossimità di Strada dell'Alpo.

La stessa relazione generale predisposta da RFI richiama nella propria grafica la presenza di tale tragitto.



Appare pertanto illogico ed incoerente con le previsioni di piano realizzare la variante al tratto tra Via Carnia e Via Fenilon, con uscita su quest'ultima; creando una carreggiata della medesima lunghezza, ma in direzione sud, sarebbe possibile scaricare il flusso viario direttamente in prossimità del Quadrante Europa, con vantaggio per la logistica interna allo stesso e conseguente sgravio di traffico dalla zona residenziale del Fenilon.

Inoltre appare un'inutile esborso economico prevedere questo tronco stradale dotato di due corsie in senso di marcia, trattandosi di una strada di breve lunghezza, con andamento non orizzontale (si ricorda che il transito al di sotto della linea ferroviaria avverrebbe attraverso un sottopasso con

pavimentazione stradale impostata ad una quota inferiore fino a tre metri rispetto all'attuale quota di Via Carnia) e con andamento non rettilineo.

Accogliendo questo ragionamento sarebbe quindi possibile trasformare l'uscita su Via Fenilon in pista ciclabile, coerentemente con quanto già esposto in questa relazione al primo capitolo.

Settima osservazione:

Il previsto tronco stradale tra Via Carnia e Via Fenilon risulta in contrasto con quanto previsto dalla disciplina programmatica del Piano degli Interventi del Comune di Verona.

La coerenza a dette previsioni, con evidente risparmio di denaro pubblico, potrebbe essere ottenuta modificando il percorso in previsione, ovvero facendo sì che il traffico possa defluire da Via Carnia verso la zona Quadrante Europa, come evidenziato nell'immagine che segue, oppure, in accordo con il Consorzio Zai, potrebbe essere dirottato anche su Via Sommacampagna grazie alla realizzazione di una uscita sulla stessa.

Ottava osservazione:

Inoltre appare un'inutile esborso economico prevedere questo tronco stradale dotato di due corsie in senso di marcia, trattandosi di una strada di breve lunghezza, con andamento non orizzontale e con andamento non rettilineo. Accogliendo questo ragionamento sarebbe quindi possibile trasformare l'uscita su Via Fenilon in pista ciclabile, ricostruendo il percorso dei forti, così come già esposto in questa relazione al primo capitolo.

4 - CANTIERI PREVISTI PER LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA



Sulla base di quanto esposto nella relazione generale doc. IN0910R22RGSA000G001B al capitolo 3.3.2, la zona Fenilon sarà sostanzialmente circondata da cantieri logistici ed operativi i quali diverranno fonti di inquinamento ambientale ed acustico e poli attrattori di traffico veicolare pesante. Si osservi poi come i cantieri B1 e C2-2 siano previsti addirittura a ridosso di abitazioni e di un asilo nido denominato "Gatto Miao" (vedasi immagine seguente).



Inoltre si deve ancora una volta sottolineare come le caratteristiche viarie della zona non siano confacenti al transito di automezzi pesanti, stante le ridotte dimensioni delle carreggiate e la presenza di svolte ad angolo retto.



Vi è poi da considerare il fatto che le antiche abitazioni frontistanti la Via Fenilon sono a contatto con la carreggiata stradale ed il continuo passaggio di mezzi di cantiere non potrebbe che creare danni oltre che al manto stradale stesso, anche alle loro strutture, a causa delle vibrazioni che saranno provocate. L'accesso ai cantiere non potrà quindi avvenire da Via Fenilon ed al fine di salvaguardare il patrimonio edilizio della zona l'ente appaltante dovrà preliminarmente accertare in contraddittorio con i residenti lo stato conservativo dello stesso, per provvedere ad eventuali risarcimenti in caso di effettivo danneggiamento degli immobili.

Nona osservazione:

La zona della Corte Fenilon e delle circostanti abitazioni dovrà essere salvaguardata sia nell'interesse della salute dei residenti, sia nell'interesse del mantenimento del patrimonio edilizio ivi esistente, vietando qualsivoglia accesso ai previsti cantieri dall'attuale Via Fenilon, dislocando il cantiere B1 in altro ambito (così da rispettare la tranquillità delle abitazioni e dell'asilo nido che si troverebbero a contatto con questa zona di lavorazione).

L'ente appaltante dovrà preliminarmente accertare in contraddittorio con i residenti lo stato conservativo dei fabbricati, per provvedere ad eventuali risarcimenti in caso di effettivo danneggiamento degli edifici.