



**Dibattito Pubblico**  
**Ingresso a Verona da Nord**

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

*[www.dpingressoveronanord.it](http://www.dpingressoveronanord.it)*

*Documento conclusivo del Dibattito Pubblico del progetto*

***“Lotto 4 – Ingresso a Verona da nord”***

***Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.***

***Allegato 5***

*Sinottico osservazioni e riscontri (privati cittadini comune di Pescantina)*

**DIBATTITO PUBBLICO**  
**Lotto 4 - Ingresso a Verona da nord**  
**Osservazioni pervenute al Comune di Pescantina**

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO	RISCONTRO
1	Avv. Luisa Rolandi	TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO	<p>Il tracciato e le spalle del nuovo viadotto Nassar sull'Adige sono molto prossimi al Complesso Monumentale "Villa Mariani-Calabi-Negri" (borgo Nassar, affaccio su ansa Adige), con area di cantiere prevista in esproprio temporaneo con deposito materiali, transiti mezzi e attività rumorose/vibranti. Il sito ricade nell'area SIC/ZPS e rientra in un contesto agricolo-fluviale di alto pregio; l'edificio è storico (origini tra '500/'600). Inoltre l'asse ferroviario e il cantiere risultano in fascia di pertinenza con potenziali superamenti dei limiti (DPR 459/1998) e con zonizzazione acustica Classe 1. Si chiede il riesame localizzativo per valutare alternative di tracciato e del sito di cantiere. In subordine, si chiede di spostare il cantiere sul lato ovest dell'area d'intervento e di mantenere l'impianto irriguo del Consorzio, nonché di adottare misure per mitigare l'immissione di polveri. Inoltre si richiede indagini tecniche su rumore e vibrazioni quali 1) Studio di fattibilità per massimizzare la distanza tra linea/cantiere e ricettori sensibili; 2) Valutazione previsionale di impatto acustico per il cantiere; 3) Condivisione ante operam con i residenti (impatti e cronoprogramma); 4) Sopralluogo congiunto (strutturisti/geologi del proponente + tecnici della proprietà/enti) per il tema vibrazionale; 5) Valutazione previsionale vibrazionale (cantiere + esercizio) con mitigazioni; 6) Condivisione di traffico ferroviario previsto (merci/passeggeri, velocità) e tempistiche; 7) Verifiche in esercizio (acustica/vibrazioni); 8) Piano di monitoraggio ambientale (misure in continuo o sulle fasi gravose) con restituzione trasparente dei risultati agli occupanti.</p>	Parzialmente accolta	<p>Il complesso è stato individuato come ricettore nello studio acustico il quale considera le condizioni pre e post realizzazione dell'intervento ferroviario. In tale studio, al fine di censire i ricettori impattati, è stato analizzato il territorio nella condizione attuale (ante operam) identificando una fascia di estensione pari a 250 m per lato a partire dal binario esterno (fascia di pertinenza acustica ai sensi del DPR 459/98) in tutti i tratti di linea ferroviaria allo scoperto. L'indagine è stata estesa anche oltre tale fascia, fino a circa 300 metri, in caso di fronti edificati prossimi alla stessa. Nel tratto interessato, saranno installate barriere antirumore (H=2,98m) in grado di abbattere considerevolmente i livelli sonori di esercizio prodotti dall'infrastruttura di progetto in esame in corrispondenza dei ricettori impattati, garantendo ovunque il rispetto dei limiti in facciata per i ricettori residenziali e quelli interni per i ricettori particolarmente sensibili. Si evidenzia infine che gli interventi di mitigazione acustica saranno soggetti a collaudo acustico che prevede la verifica dell'efficienza e del rispetto dei limiti normativi con specifici rilievi fonometrici presso i ricettori mitigati.</p> <p>Per la componente vibrazionale è stato effettuato uno studio che ha evidenziato la necessità di predisporre interventi mitigativi alla sorgente (materassino antivibrante) per il contenimento delle emissioni vibrazionali e quindi dei livelli di accelerazione all'interno di alcuni edifici prospicienti la linea ferroviaria di progetto.</p> <p>Tuttavia, si precisa che la distanza della Villa dalla futura linea ferroviaria è tale per cui lo studio non ha rilevato superamenti dei valori di soglia definiti dalla UNI9614:1990.</p> <p>Comunque, lungo tutto il tratto ferroviario di progetto, il Piano di Monitoraggio Ambientale prevede su alcuni ricettori rappresentativi il controllo e la verifica del rispetto della normativa vigente sia in fase ante, corso e post operam di varie componenti ambientali, tra cui il rumore e le vibrazioni.</p>