

Quadruplicamento della linea Fortezza – Verona

INGRESSO A VERONA DA NORD

LE RAGIONI DELL'OPERA E GLI ASPETTI TRASPORTISTICI



19 Giugno 2025

INDICE

- 03** IL DIBATTITO PUBBLICO
- 08** INQUADRAMENTO DELL'OPERA
- 11** ASPETTI TRASPORTISTICI
- 17** ALTERNATIVE DI PROGETTO E ANALISI MULTI-CRITERIA
- 23** IL VALORE GENERATO DAL PROGETTO
- 32** LA NUOVA FERMATA SAN MASSIMO



Il Dibattito Pubblico

Luigi De Amicis



Cos'è il DP?

E' un percorso di **informazione, partecipazione e confronto pubblico**, su un'opera di interesse strategico che consente di far emergere osservazioni e proposte sul progetto da parte di una pluralità di attori e soggetti diversi.

Qual è l'obiettivo?

Ha lo scopo di:

- Presentare al pubblico il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) relativo alla **realizzazione del Progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord"** che si inserisce nell'ambito del più ampio intervento di **Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona**;
- Raccogliere le osservazioni e le proposte che consentiranno ad RFI di approfondire e migliorare la soluzione a valle del Dibattito Pubblico che risulterà **tecnicamente e socialmente più sostenibile da realizzare**;
- Di permettere alle **Amministrazioni statali**, alla **Regione** e agli altri **Enti territoriali** interessati alla realizzazione dell'opera, **nonché ai portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni e comitati**, che in ragione degli scopi statuari, sono interessati dall'intervento, di presentare osservazioni e proposte (art.40 c.4 D.lgs. 36/2023).

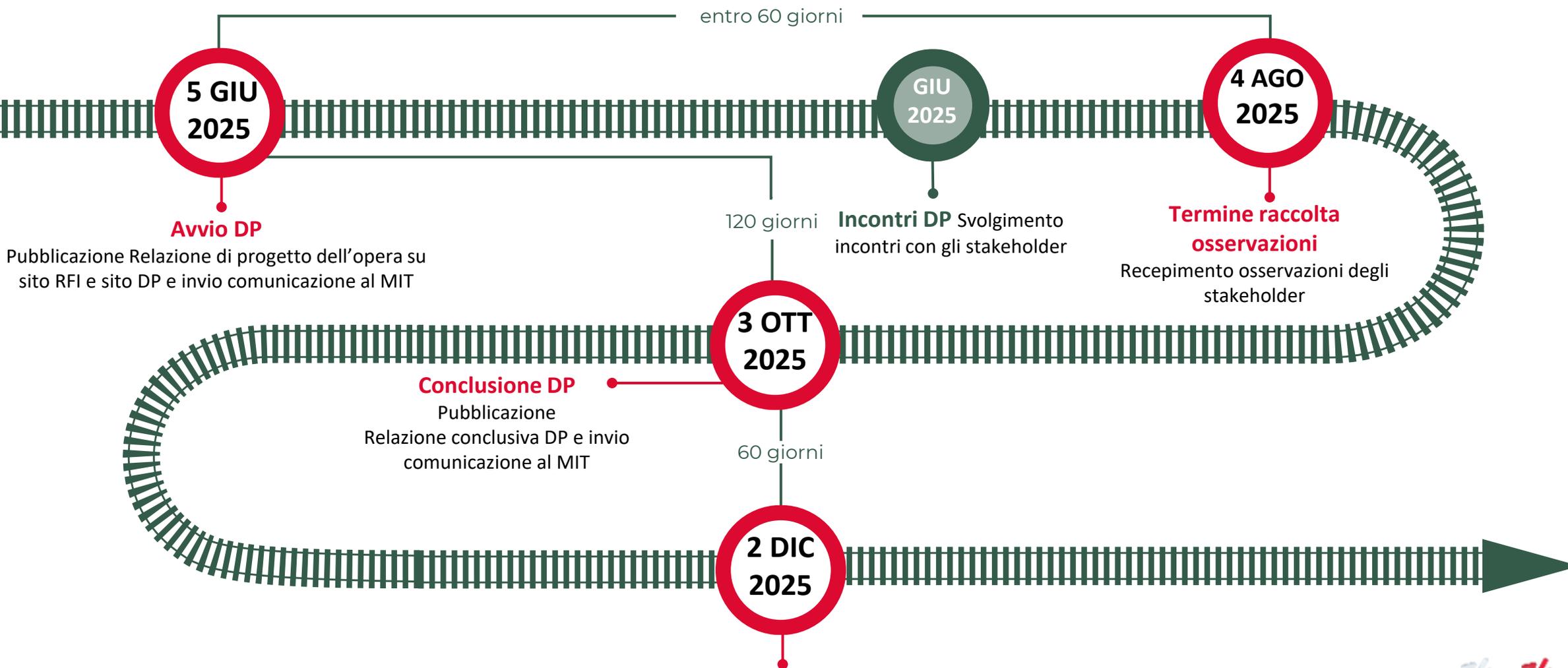
Chi può proporre osservazioni?

Le amministrazioni statali, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall'opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati che, in ragione degli scopi statuari, sono interessati dall'intervento. (**D.Lgs. 36/2023 – Art. 40, c. 4**)

Si può prendere parte al Dibattito Pubblico in varie forme:

- »» partecipando attivamente agli appuntamenti del 18-19-20-24-25-26 giugno 2025, che sono organizzati sia in presenza che online;
- »» consultando il sito del Dibattito Pubblico (www.dpingressoveronanord.it), dove è possibile trovare informazioni di dettaglio sull'intervento e inviare richieste di chiarimento;
- »» presentando proposte e osservazioni, tramite i canali di comunicazione dedicati, entro 60 giorni dall'avvio del DP.

L'iter del Dibattito Pubblico



Calendario degli incontri

GIUGNO 2025						
LUN	MAR	MER	GIOV	VEN	SAB	DOM
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
		Presentazioni e dell'opera (modalità ibrida) - ore 17	Le ragioni dell'opera e gli aspetti trasportistici (webinar) - ore 15	Gli aspetti ambientali e gli aspetti realizzativi (webinar) - ore 15		
23	24	25	26	27	28	29
	Verona Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio - ore 15	S. Pietro in C. Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio - ore 15	Pescantina Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio - ore 15			
30						

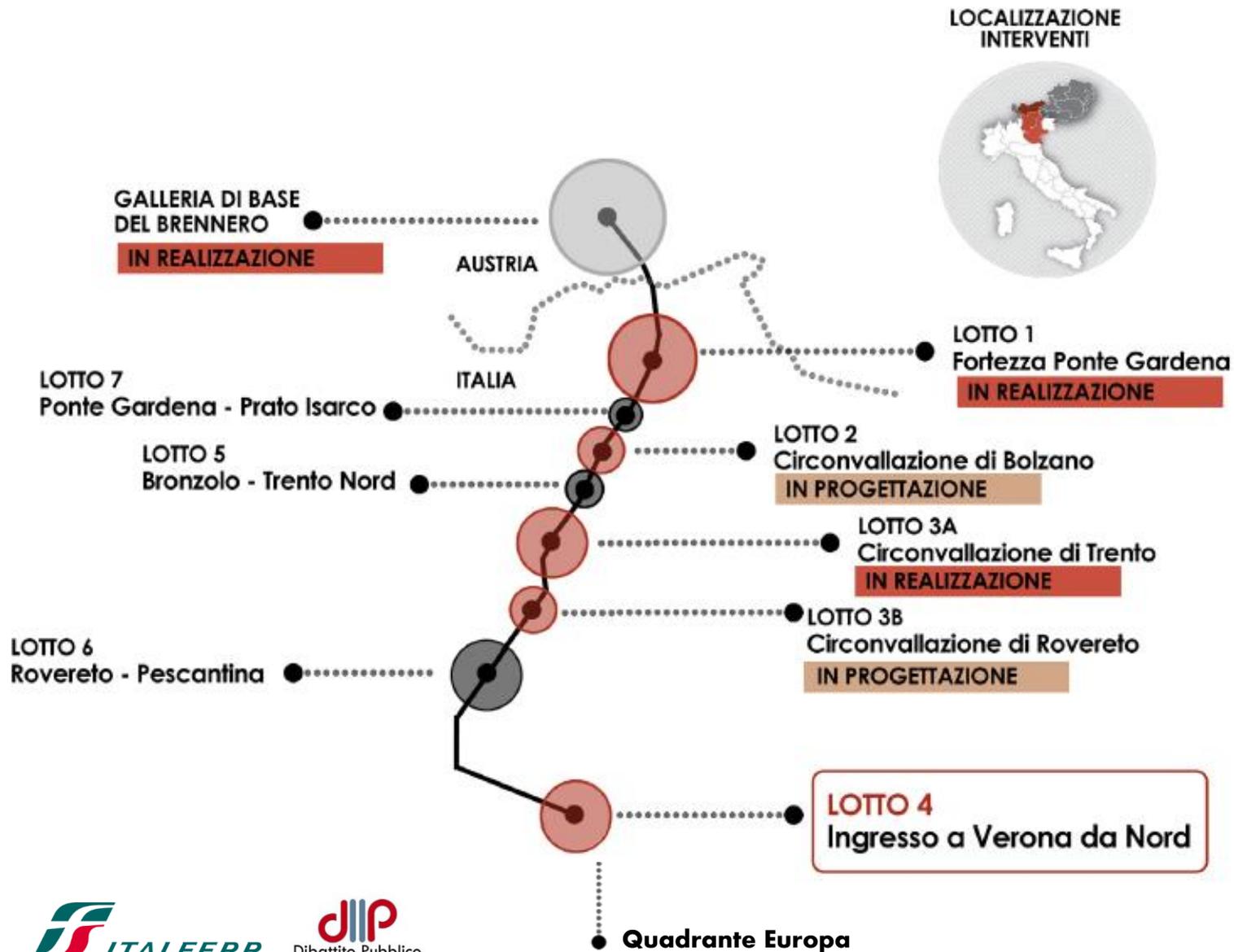
Inquadramento dell'opera

Damiano Beschin



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Inquadramento del Progetto – Accesso sud alla Galleria di Base del Brennero



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Inquadramento del Progetto

INTERVENTI DI PROGETTO

Realizzazione del **quadruplicamento** della tratta tra Pescantina e Bivio S. Massimo della linea Fortezza – Verona che si inserisce nell’ambito del potenziamento ferroviario Monaco – Verona.

Il tratto di nuova linea rappresenta il quarto lotto funzionale/costruttivo della linea di Accesso Sud alla Galleria di base del Brennero.

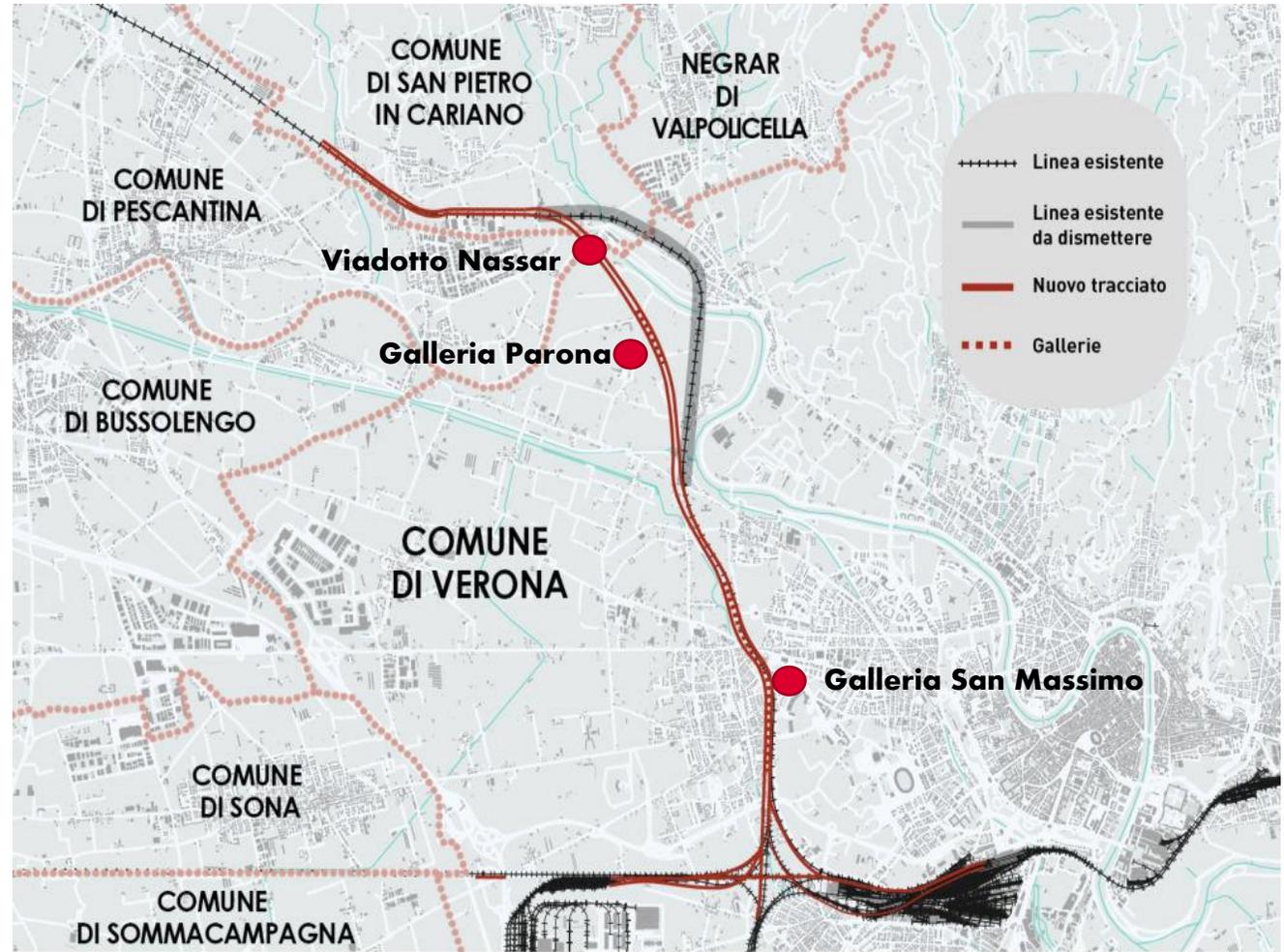
L’intervento si sviluppa per circa 9,5 Km, con inizio a sud del nuovo Bivio S. Massimo e termine lato nord dell’abitato di Pescantina.

Adeguamento della linea esistente.

- **Tratto in affiancamento:** 6,5 km
- **Tratto in variante:** 3 km
- **Viadotto Nassar:** 150 m
- **Galleria artificiale Parona:** 0,74 km
- **Galleria artificiale S. Massimo:** 1,80 km

OBIETTIVI

Incremento di capacità e velocità del corridoio e canalizzazione dei flussi, che consentirà di dedicare la nuova linea «alta capacità» principalmente al traffico merci, e potenziamento accessibilità a Verona Quadrante Europa. La velocità massima di tracciato è di **150 km/h**.



Aspetti trasportistici

Domenico Tersigni

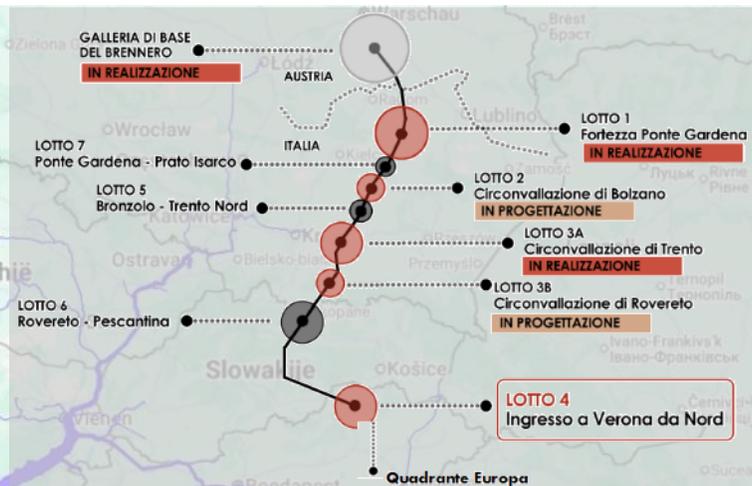


LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Obiettivi dell'intervento

L'intervento è parte integrante del *global project* di quadruplicamento della Linea Fortezza - Verona e si inserisce nell'area Nord Est dell'Italia, realtà fra le più rilevanti del Paese per il traffico merci nazionale e internazionale.

Il nodo di Verona è posizionato all'intersezione tra il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (SCAN-MED)**, di cui la linea Fortezza - Verona fa parte, ed il **Corridoio Mediterraneo della rete europea TEN-T**; vi convergono linee ferroviarie che consentono collegamenti diretti sulla direttrice Est-Ovest, con Milano e Venezia, e sull'asse Nord-Sud, verso l'Austria - tramite il Brennero - e verso Bologna, Mantova, Modena.



GLI OBIETTIVI DI MEDIO-LUNGO PERIODO DEL GLOBAL PROJECT

In tale contesto, il quadruplicamento della Fortezza - Verona mira a favorire lo sviluppo atteso dei traffici ferroviari con contestuale decongestione della rete autostradale.

GLI OBIETTIVI IMMEDIATI DELL'INTERVENTO

Alla scala locale, l'intervento pone le basi per definire un importante scenario di riconfigurazione territoriale grazie alla ricucitura del tessuto urbano fra i quartieri ad est e ad ovest dell'attuale tracciato, garantendo permeabilità continua lungo il corridoio ferroviario e creando un nuovo spazio pubblico di valore urbano e sociale.

Incremento prestazionale della linea e maggiore produttività del vettore ferroviario merci con conseguente incremento dei traffici ferroviari.

Rendere possibile lo sviluppo atteso dei servizi regionali e del traffico passeggeri di lunga percorrenza.

Ricucitura ecologica e urbana del territorio grazie all'interramento della ferrovia e interventi specifici.

Incremento dell'accessibilità e dell'intermodalità del territorio.

Lo Studio di Trasporto ha avuto il compito di quantificare i benefici prodotti da ciascun obiettivo.

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

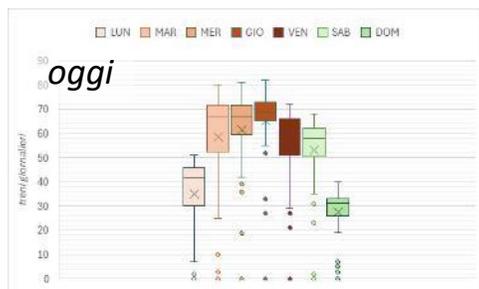
Sviluppo dei traffici lungo il corridoio

Le ipotesi di sviluppo dei traffici lungo il corridoio sono frutto di un'intensa attività portata avanti nel periodo 2018÷2021 nell'ambito del **Brenner Corridor Platform** (BCP) da un Gruppo di Lavoro formato da esperti dei Ministeri dei trasporti di Germania, Austria e Italia, dei tre Gestori Infrastruttura DB, ÖBB e RFI e della società BBT-SE.

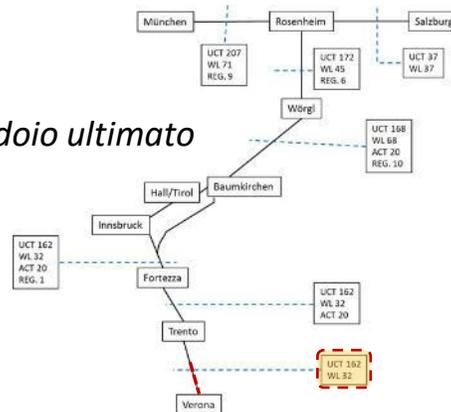
La base delle valutazioni è sostanzialmente data dai risultati riportati nei due Studi di Trasporto prodotti è disponibili nel [sito](#) di BCP.



B
C
P
BRENNER
CORRIDOR
PLATFORM

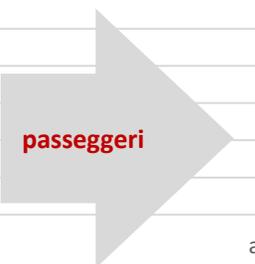
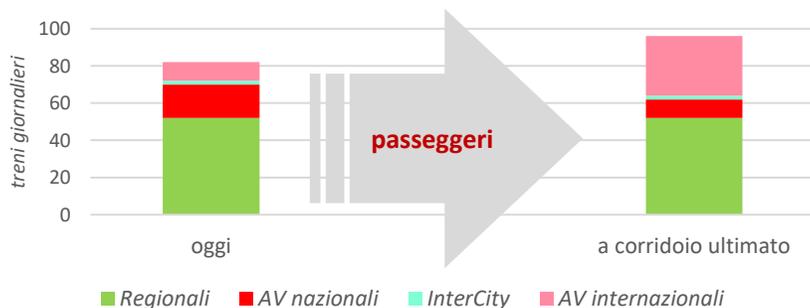


a corridoio ultimato



L'incremento previsto del traffico medio merci giornaliero a corridoio ultimato nella tratta interessata dal Lotto 4 è pari a circa il **170%**.

Evoluzione prevista traffico passeggeri



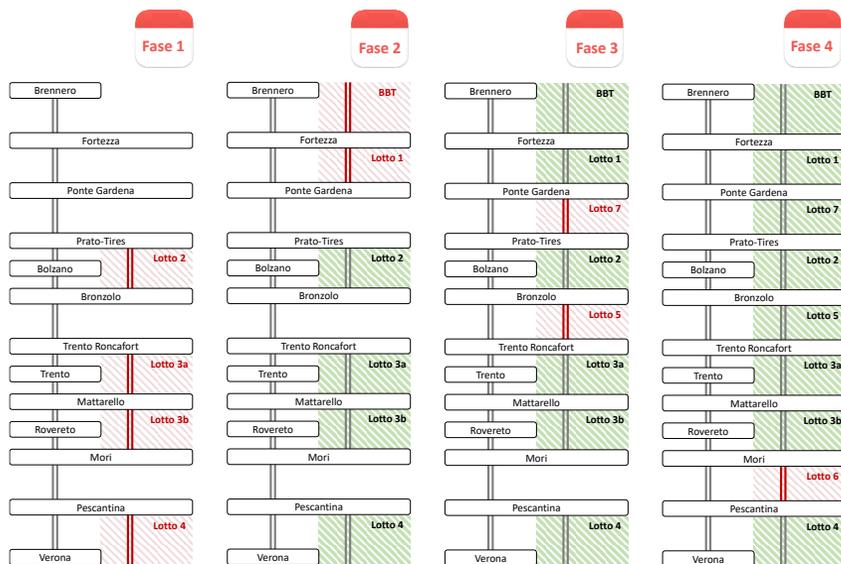
Per il traffico passeggeri si prevede un incremento per i **segmenti di lunga percorrenza** in quanto il completamento del corridoio comporta una riduzione dei tempi di percorrenza rendendo la modalità ferroviaria più attrattiva anche per gli spostamenti di lungo raggio.

Occorre prevedere un'infrastruttura in grado di: **sostenere l'elevato traffico, mitigare gli effetti derivanti dal rumore generato in particolare dal traffico delle merci nonché essere in grado di sostenere l'intenso traffico previsto con le dovute garanzie di regolarità.**

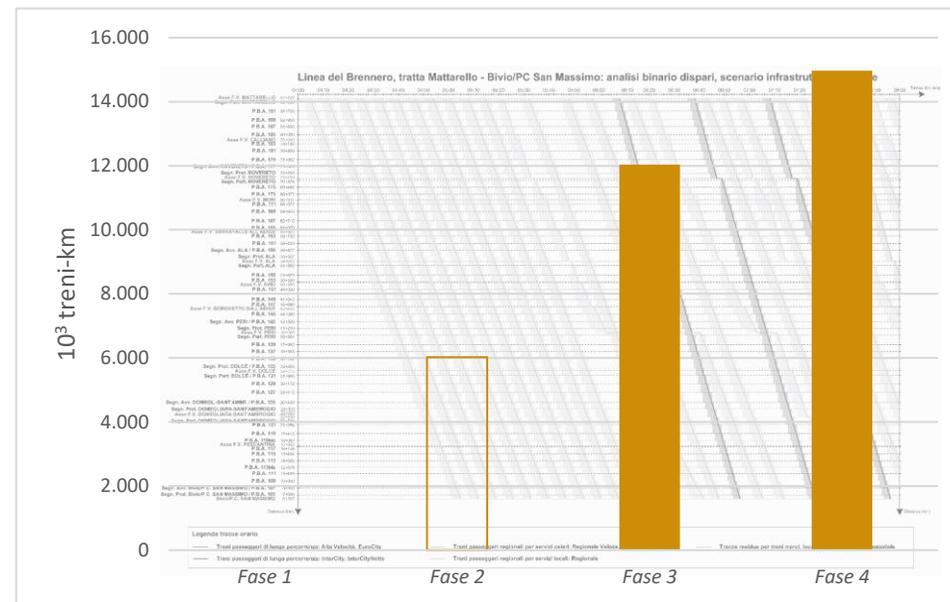
LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Quantificazione dei benefici del *global project*

Il *global project* del corridoio genererà benefici in modo progressivo in considerazione della attivazione per fasi temporali dei Lotti di cui si compone.

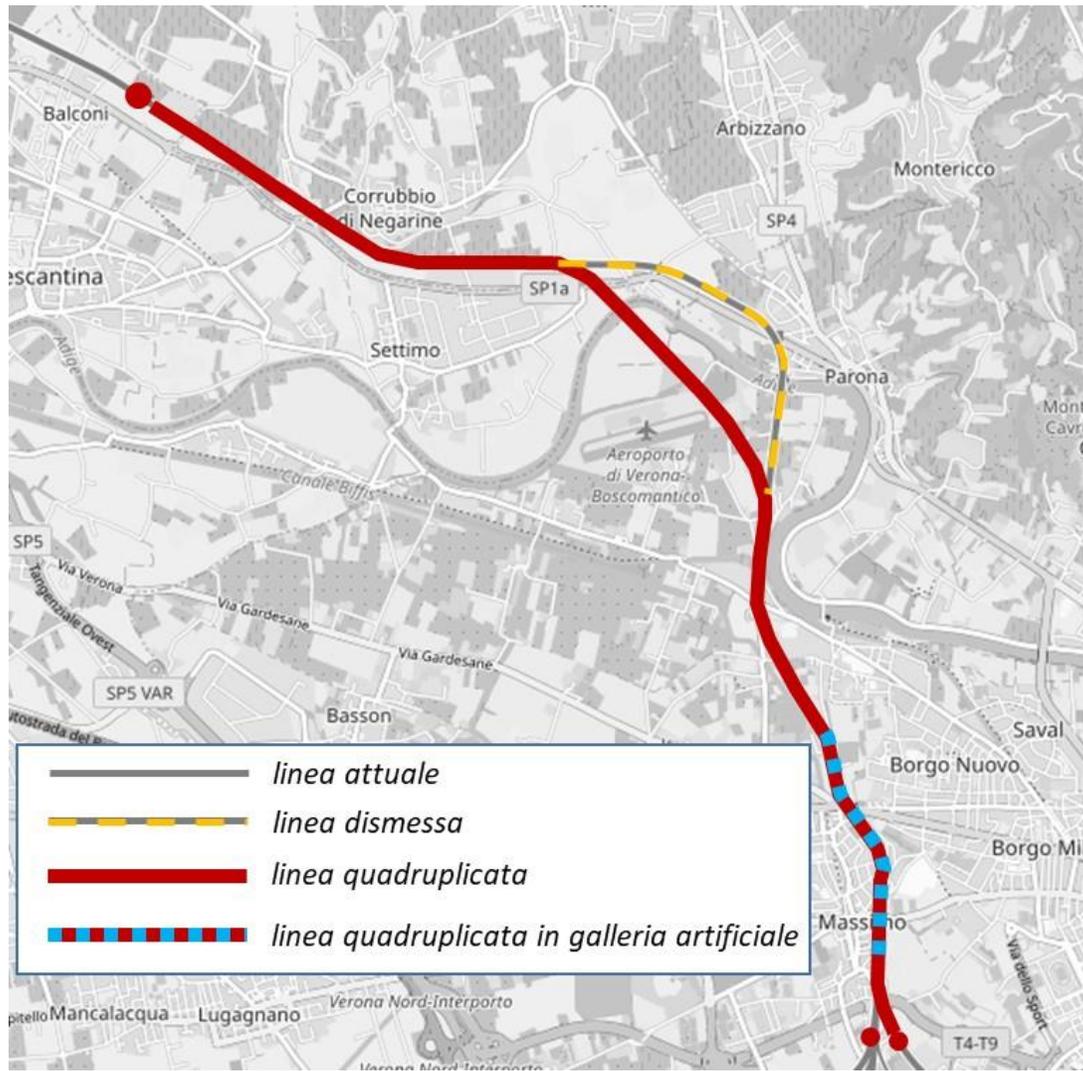


Ciascuna fase temporale darà in particolare luogo ad una diversa capacità del sistema ferroviario di sviluppare i traffici merci attesi lungo l'asse del Brennero, fermo restando l'incremento dei volumi di traffico passeggeri attesi.



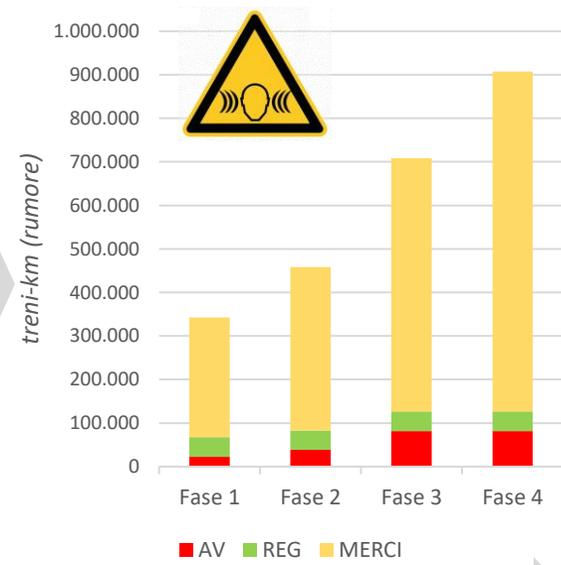
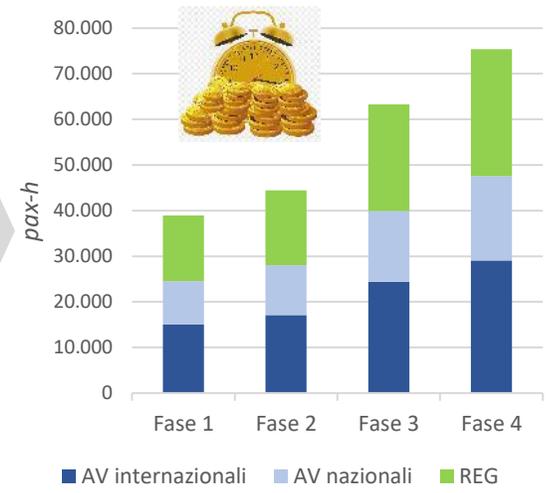
LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Altre ricadute trasportistiche prodotte dalle scelte progettuali



Il quadruplicamento della linea garantisce la possibilità di sostenere l'intenso traffico futuro previsto nonché di specializzare le due linee a doppio binario affinché l'esercizio risulti più regolare. La **regolarità produce risparmi di tempo per gli utenti ferroviari.**

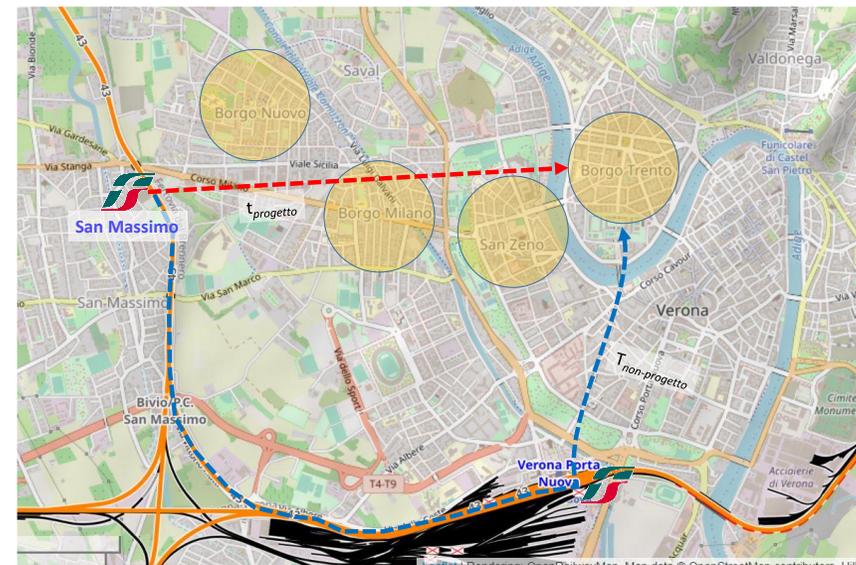
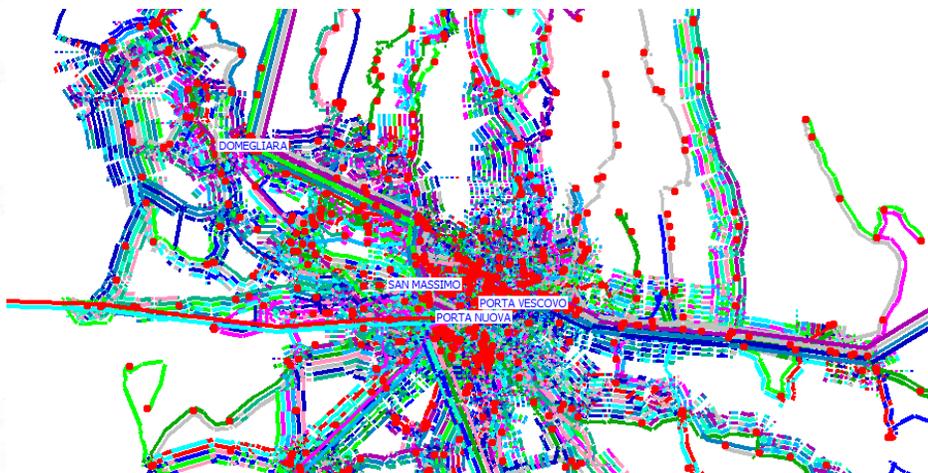
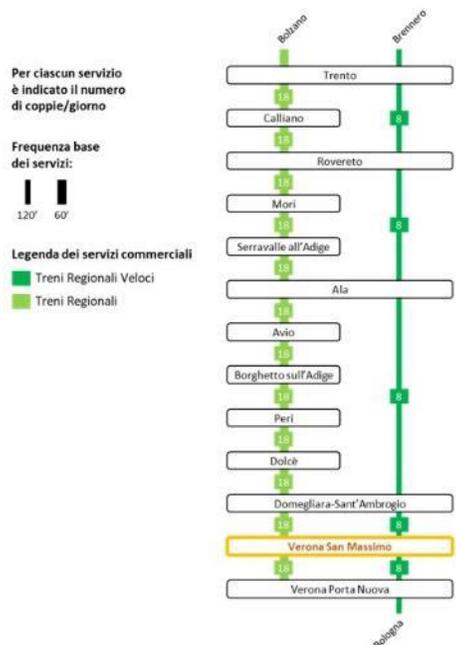
La previsione di interrare l'intera linea in corrispondenza del tratto urbano mitiga gli effetti nocivi dovuti **al rumore generato dalla circolazione ferroviaria, in particolare quella dei treni merci** che in considerazione della valenza del corridoio del Brennero è e sarà presente anche nelle ore notturne.



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

La nuova fermata di San Massimo: effetti trasportistici

L'ipotesi di realizzazione della nuova fermata di San Massimo genera un miglioramento del livello di servizio offerto dai collegamenti ferroviari tra Verona e le diverse località poste sull'asse del Brennero; più in particolare questo miglioramento sarà percepito in termini di riduzione dei tempi di percorrenza, e quindi di costo generalizzato, tra queste località ed alcune zone della città di Verona in considerazione di una maggiore integrazione dei servizi ferroviari con quelli di TPL.



La riduzione del costo generalizzato è in grado di produrre incrementi della domanda ferroviaria e contestuale riduzione di quella stradale privata che si possono tradurre in benefici di carattere ambientale.



riduzione del traffico stradale
oltre 4Mln veicoli-km annui



risparmi di tempo
oltre 32'000 ore/anno ≈ 450'000 ore/anno



Alternative di progetto e analisi multi-criteria

Silvia Nardoni



Impostazione approccio metodologico – AMC

OBIETTIVI

Confrontare gli impatti di soluzioni Alternative Progettuali

Supportare il decisore verso scelte razionali

Identificazione della Alternativa Progettuale «giustificata»

APPROCCIO METODOLOGICO

1

Costruzione della matrice di valutazione



2

Applicazione metodo Promethee e analisi di sensitività

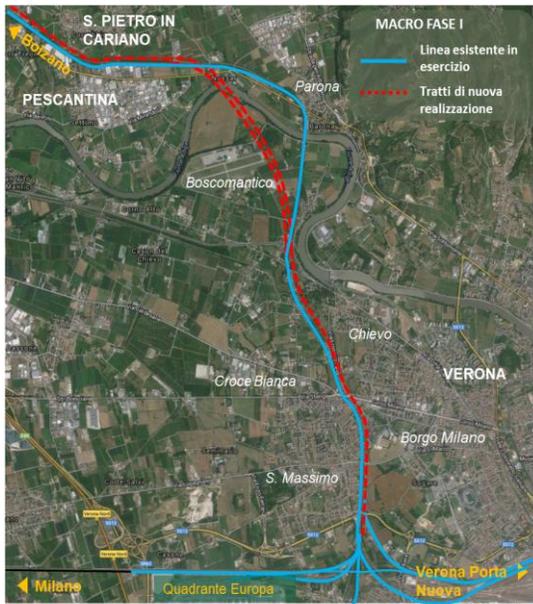


Analisi Multicriteria (AMC)

Analisi delle alternative

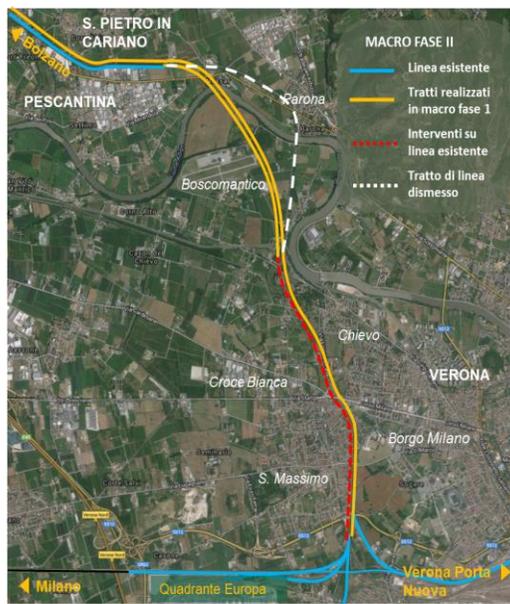
ALTERNATIVA 2014

L'alternativa 2014 è articolata in due lotti costruttivi separati temporalmente (4.1 e 4.2) e La linea storica viene modificata con una deviazione temporanea nella zona di Spianà.



Lotto costruttivo 4.1

- Realizzazione della sola Linea AC



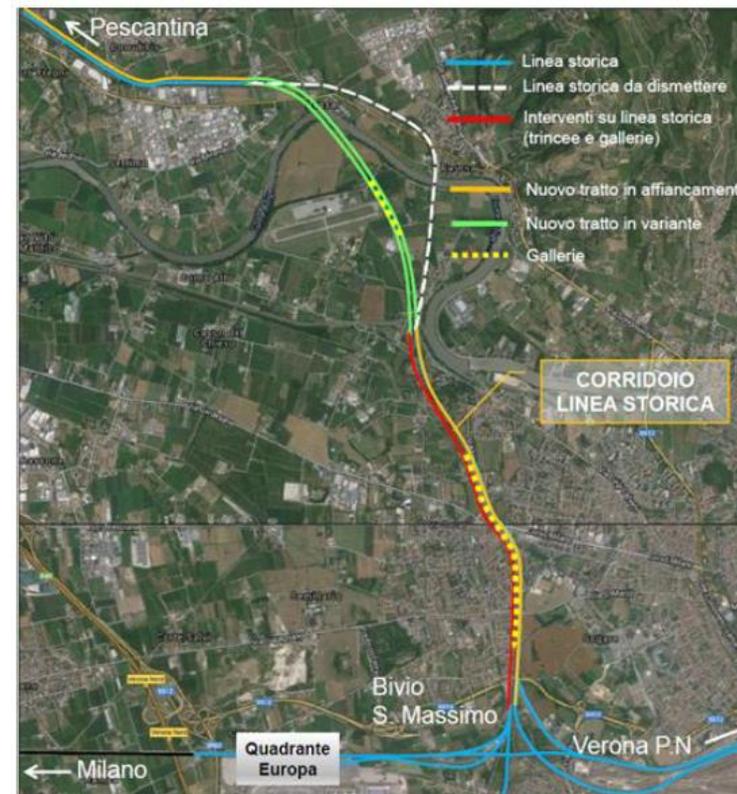
Lotto costruttivo 4.2

- Successivo interrimento della Linea esistente

ALTERNATIVA 2022

L'alternativa 2022 prevede i seguenti punti aggiuntivi:

- Realizzazione in **unico lotto costruttivo**
- **eliminazione deviazione temporanea linea storica**
- **Nuova fermata urbana San Massimo** in galleria a servizio della sola linea EST
- **Quadruplicamento del bivio S. Massimo**



Analisi Multicriteria (AMC)

Matrici di valutazione

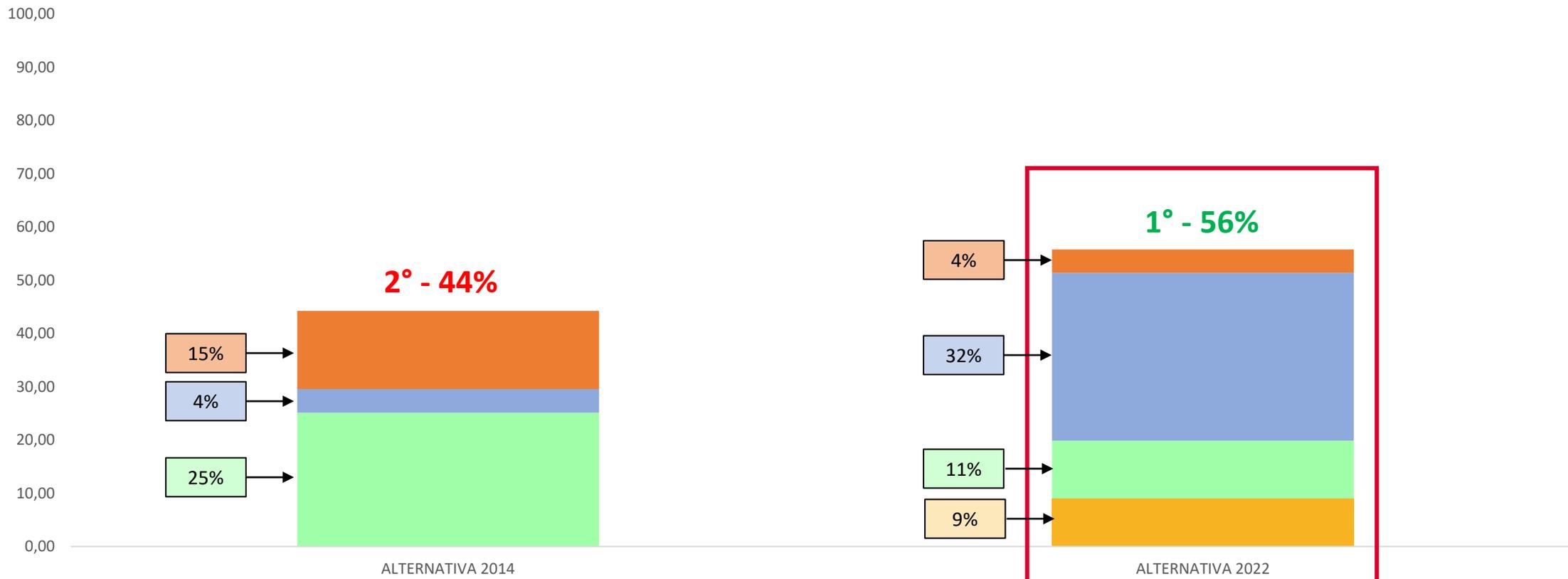
AMC Lotto 4 Verona				
CATEGORIA	CRITERIO	INDICATORE		
Definizione	Definizione	Definizione		Unità di misura
1 - COMPLESSITA' INFRASTRUTTURALE	1.1 TIPOLOGIA DI OPERA INFRASTRUTTURALE PREVISTA NELL'INTERVENTO	1.1.1	TRATTO IN VARIANTE rispetto ad un tracciato esistente (ferrovia-autostrada)	m
		1.1.2	RILEVATO	m
		1.1.3	GALLERIA	m
		1.1.4	ALLACCIO BIVIO/QUADRUPPLICAMENTO BIVIO	m
		1.1.5	ALLACCIO BIVIO/QUADRUPPLICAMENTO BIVIO	m
2. SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	2.1 SUOLO	2.1.1	AREE EDIFICABILI (residenziali, commerciali e produttive) DA ESPROPRIARE	m2
		2.1.2	AREE EDIFICABILI (Altre) DA ESPROPRIARE	m2
		2.1.3	AREE NON EDIFICABILI DA ESPROPRIARE	m ²
		2.1.4	AREE EDIFICABILI DA OCCUPARE TEMPORANEAMENTE	m ²
		2.1.5	AREE NON EDIFICABILI DA OCCUPARE TEMPORANEAMENTE	m ²
		2.1.6	IMPATTO ACUSTICO SU EDIFICI ESISTENTI	N
	2.2 SOTTOSUOLO: GEOMORFOLOGIA, IDROGEOLOGIA E IDRAULICA	2.2.1	INTERFERENZA CON RETICOLO IDROGRAFICO	N
		2.2.2	VOLUMI DI SCAVO	m3
		2.2.3	QUANTITA' DI TERRE RIUTILIZZATE	%
		2.2.4	FABBISOGNO	m3
3. EFFICACIA TRASPORTISTICA	3.1 ESERCIZIO FERROVIARIO	3.1.1	CAPACITA' DELLA LINEA	n.treni
		3.1.2	CONNESSIONI FERROVIARIE	N
		3.1.3	SOGGEZIONI ALL'ESERCIZIO	impatto
	3.2 EFFICACIA TRASPORTISTICA (Fermata S. Massimo)	3.2.1	INTERCONNESSIONE CON IL TERRITORIO	N
		3.2.2	RIDUZIONE PERCORRENZE VEICOLARI (Modalità Stradale)	Veic_Km
		3.2.3	RIDUZIONE TEMPI DI PERCORRENZA PASSEGGERI CONSERVATI (Modalità Ferroviaria)	Pax_h
		3.2.4	RIDUZIONE TEMPI DI PERCORRENZA NUOVI PASSEGGERI (Modalità Ferroviaria)	Pax_h
4. REALIZZAZIONE E ECONOMIA DEL PROGETTO	4.1 COSTRUZIONE	4.1.1	TEMPI DI REALIZZAZIONE	Giorni
		4.1.2	FASI FUNZIONALE	N
		4.1.3	COSTI DI REALIZZAZIONE	MIO EURO

Analisi Multicriteria (AMC)

Risultati analisi

RISULTATI AMC

Dai risultati dell'AMC l'Alternativa 2022 si configura come alternativa «*giustificata*».

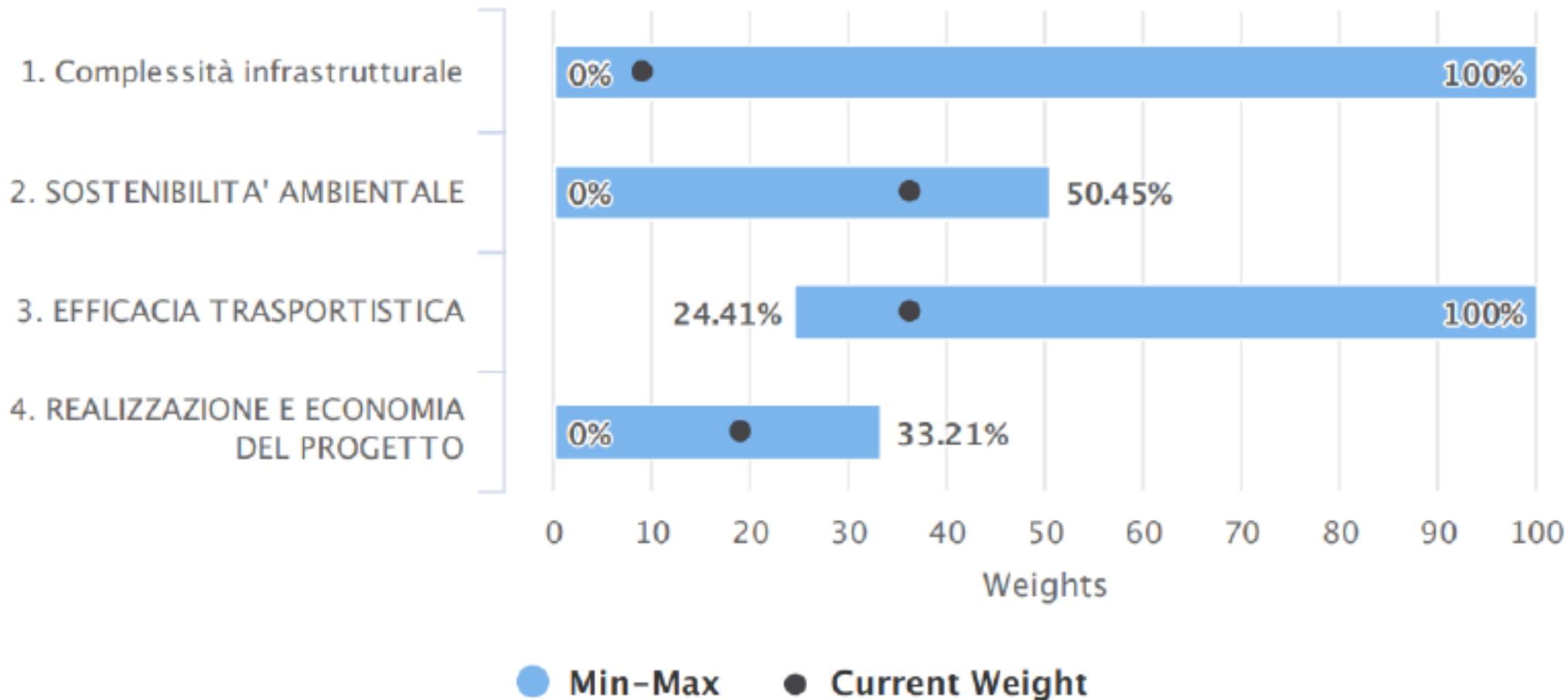


■ 1. COMPLESSITA' INFRASTRUTTURALE
 ■ 2. SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
 ■ 3. EFFICACIA TRASPORTISTICA
 ■ 4. REALIZZAZIONE ED ECONOMIA DEL PROGETTO

Analisi Multicriteria (AMC)

Risultati analisi

SENSITIVITA'



Il valore generato dal progetto

Nicoletta Antonias



Un'opportunità per generare valore

1

SVILUPPO DEL TRAFFICO FERROVIARIO SOSTENIBILE

Incremento prestazionale della linea (Nuovo tunnel del Brennero)

Miglioramento dell'offerta di trasporto ferroviario

Potenziamento del traffico merci



2

SHIFT MODALE PER IL TRASPORTO MERCI

Spostamento su ferro lungo l'asse del Brennero pari a circa il **50% del totale delle merci trasportate**



3

RIDUZIONE DELLE EMISSIONI CLIMALTERANTI

Inserimento progettuale di **opere a verde**

Riduzione degli **inquinanti atmosferici**



4

RICONFIGURAZIONE TERRITORIALE E INCREMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ

Nuova fermata **San Massimo**



Uno scenario infrastrutturale strategico

La realizzazione del Progetto del Lotto 4 rappresenta un importante tassello per il completamento di uno degli assi ferroviari strategici della rete italiana ed europea e rende più competitiva la provincia di Verona nel panorama commerciale e logistico internazionale.

Un'opportunità per

FAVORIRE LO SVILUPPO DEL TRAFFICO FERROVIARIO

- ottimizzare e migliorare la stabilità e la qualità dei servizi offerti dalla rete ferroviaria esistente;
- incrementare l'efficienza di collegamento su lungo raggio

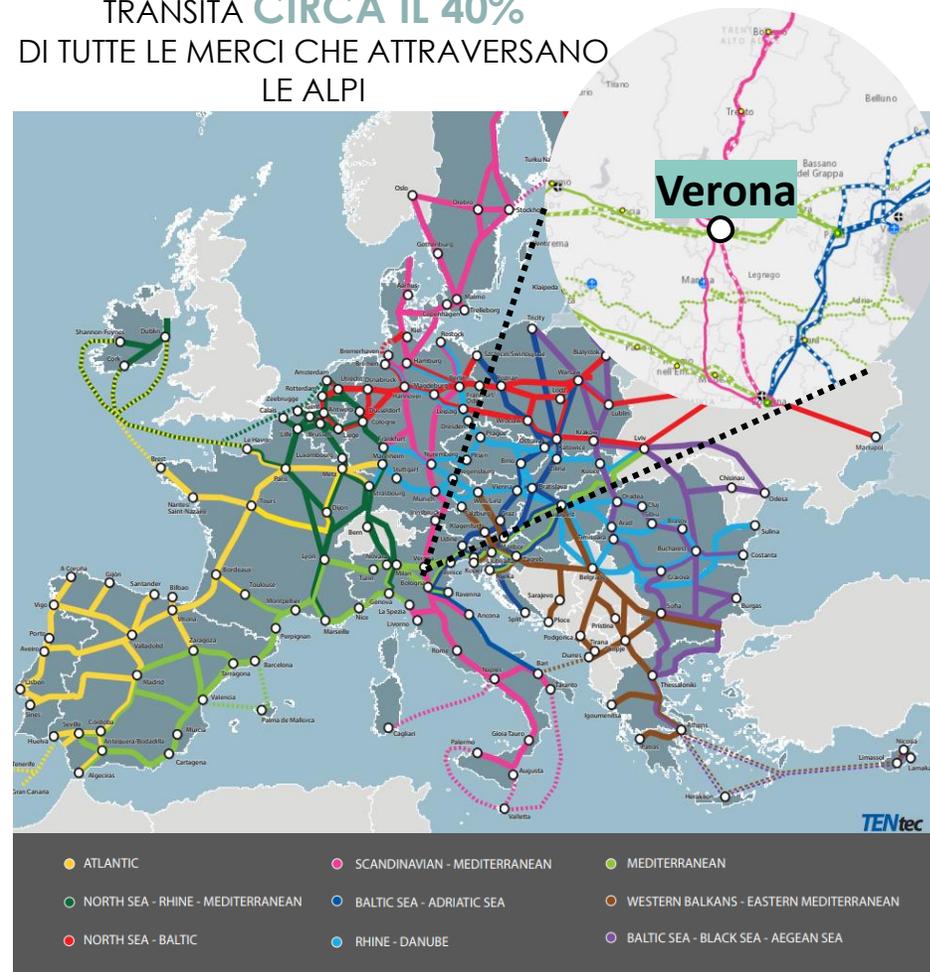
SHIFT MODALE PER IL TRASPORTO MERCI

Il Progetto porterà al 2040 uno shift modale a favore della modalità ferroviaria pari a circa il 50% del totale delle merci trasportate lungo l'asse del Brennero

RIDURRE LE EMISSIONI CLIMALTERANTI

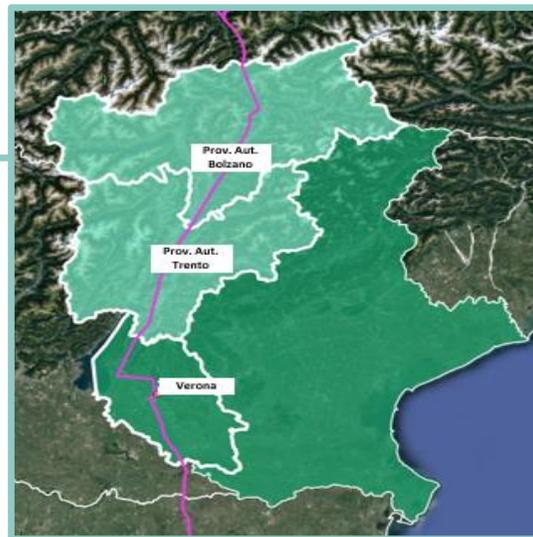
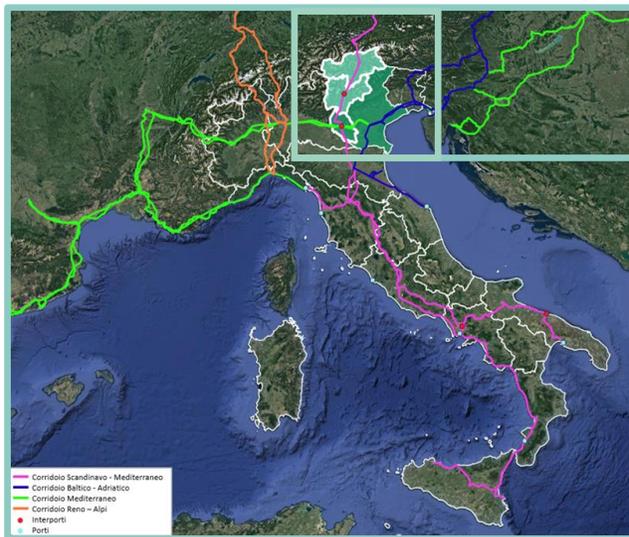
- un risparmio di 4.977.158 ton CO₂eq
- riduzione degli inquinanti atmosferici connessi al trasporto privato

LUNGO IL CORRIDOIO DEL BRENNERO
TRANSITA **CIRCA IL 40%**
DI TUTTE LE MERCI CHE ATTRAVERSANNO
LE ALPI



Il Progetto come volano per l'intermodalità logistica

Il posizionamento strategico dell'intervento nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e nel Corridoio Mediterraneo della rete TEN-T consente collegamenti diretti tra le realtà industriali tedesche ed italiane e i paesi scandinavi, rafforzando i rapporti di economia interna dell'Unione Europea ed incrementando il bacino di utenza dei porti marittimi.



I DATI DI IMPORT ED EXPORT DELLE CATEGORIE MERCEOLOGICHE ISTAT

Fonte dati: ISTAT Coeweb

IMPORT **+22%** di import tra 2019 e 2023

10° provincia italiana per valore di export esportato nel 2023

**I dati di import ed export sono espressi in valore economico (euro)*

EXPORT **+29,5%** di export tra 2019 e 2023

+27,8% di export tra 2019 e 2023 verso i paesi del corridoio Mediterraneo TEN-T

+21% di export tra 2019 e 2023 verso i paesi del corridoio SCAN-MED

FOCUS Germania

1° partner per import ed export negli ultimi 5 anni, sia per la **Provincia** che per l'Interporto "Quadrante Europa"

+40% export negli ultimi 5 anni

70% delle merci che partono dall'Interporto e transitano verso la Germania, **viaggia su ferro**

Il Progetto per abilitare una nuova fruibilità del territorio e modelli di mobilità sostenibile



Obiettivi

Alla scala locale, **l'intervento pone le basi** per definire un importante scenario di **riconfigurazione territoriale** grazie alla **ricucitura del tessuto urbano** fra i **quartieri ad est e ad ovest** della linea, garantendo **permeabilità continua** lungo il corridoio ferroviario e creando un nuovo spazio pubblico di valore urbano e sociale

Ricucitura urbana del territorio grazie all'interramento della ferrovia

Riduzione della congestione stradale dovuta alla sottrazione di veicoli pesanti dal sistema autostradale e stradale

Miglioramento della qualità dell'aria e riduzione degli inquinanti atmosferici connessi al trasporto privato

Incremento dell'accessibilità e dell'intermodalità del territorio grazie alla nuova **fermata San Massimo**



Il Progetto come opportunità di riconfigurazione territoriale

Ricucitura del territorio

Risolvere la cesura urbana esistente tra i quartieri di **S. Massimo** e **Borgo Milano**, ricollegando le aree residenziali e le zone circostanti attraverso una fascia di verde pubblico

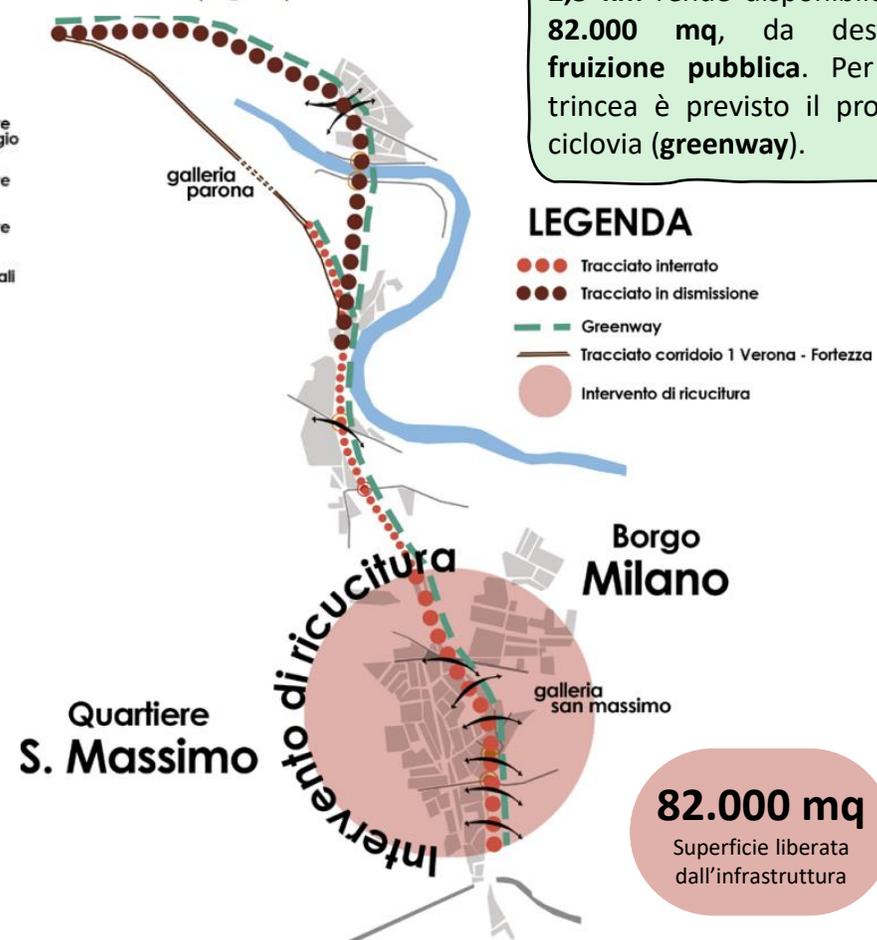
Opportunità per:

- la rigenerazione urbana a scala locale
- Garantire la **continuità** tra le località e la **valorizzazione** degli **elementi paesaggisti, ambientali e morfologici** presenti

PRIMA



DOPO



L'interramento del tracciato per circa **2,5 km** rende disponibile un'area di **82.000 mq**, da destinare alla fruizione pubblica. Per i tratti in trincea è previsto il proseguo della ciclovia (**greenway**).

82.000 mq
Superficie liberata dall'infrastruttura



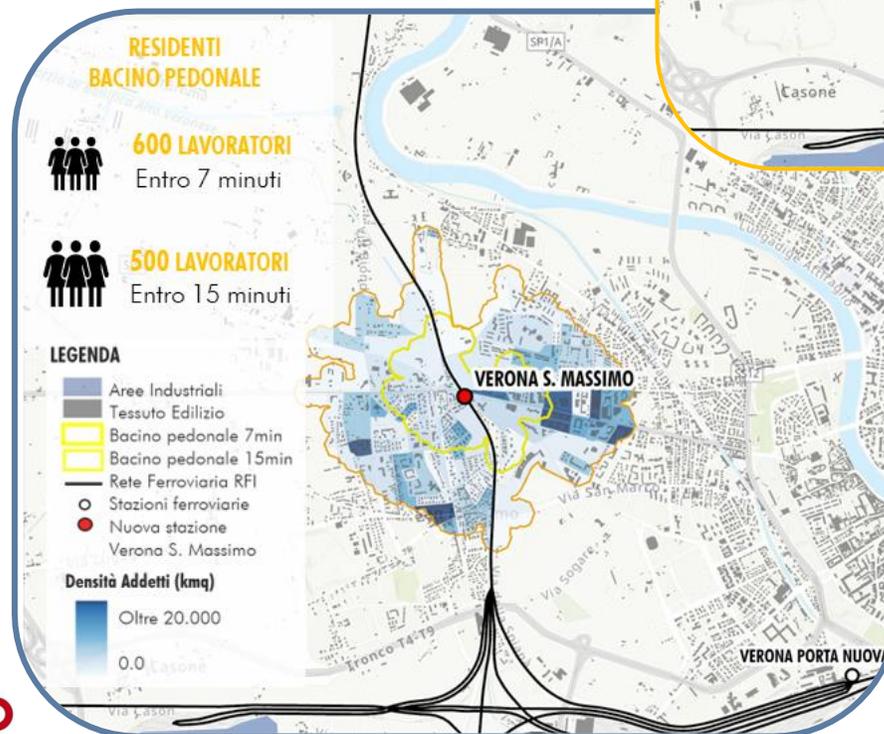
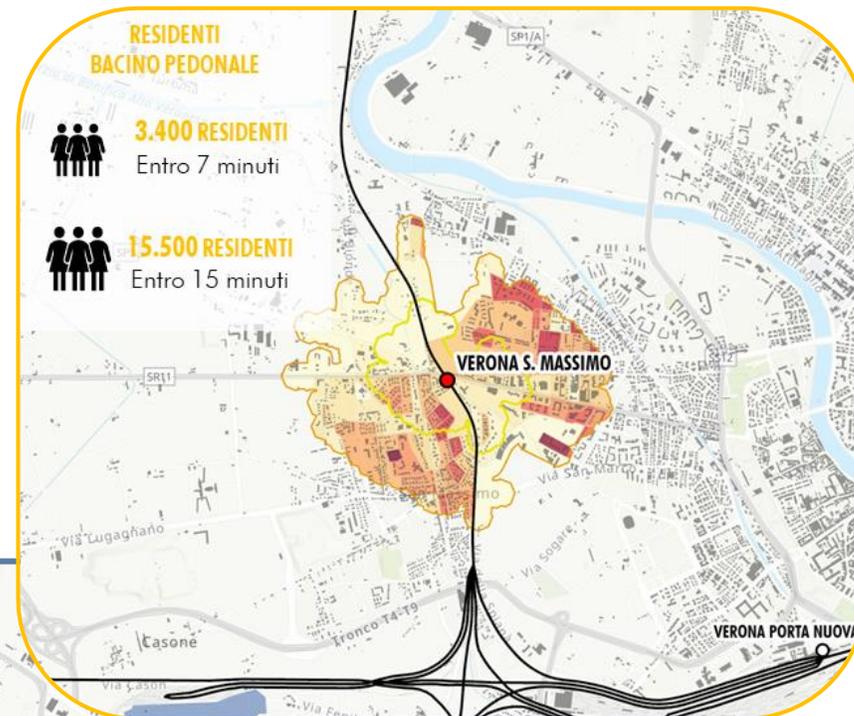
Un nuovo punto di accesso alla rete ferroviaria

La **fermata urbana San Massimo** si sviluppa in corrispondenza di Corso Milano, tra il **Quartiere San Massimo** a ovest e **Borgo Milano** a est, all'interno della **Galleria Artificiale San Massimo**.

La realizzazione della **nuova Fermata San Massimo** rappresenta un'occasione di **potenziamento** di modelli di **mobilità sostenibile**, fornendo un contributo fondamentale al processo di **incremento dell'accessibilità** del quadrante nord ovest della città di Verona, a **vantaggio** dei **residenti** e di tutte le attività produttive e commerciali presenti

La **nuova fermata** potrà essere potenzialmente raggiunta:

- a **piedi** in meno di **7 minuti** da circa 4.000 persone (3.400 residenti e 600 addetti);
- a **piedi** in **15 minuti** da 19.000 persone (15.500 abitanti e 3.500 lavoratori);
- in **bici** in **15 minuti** da 72.000 persone (57.000 residenti e 15.000 addetti)



Dalla **stazione** in **7 minuti** si possono raggiungere:

- 36 servizi al cittadino**
- 8 ristoranti**
- 5 attività commerciali**
- 1 parco**

L'accesso alla Fermata Borgo San Massimo



ACCESSO 1

Via Fava, accesso che si sviluppa da **Corso Milano in direzione nord** parallelamente alla ferrovia

ACCESSO 2

Via del Fortino, accesso in stretta connessione con il **Parco della Fratellanza**, favorendo la fruibilità del Parco e **l'integrazione tra il paesaggio e l'infrastruttura**



Fermata dotata di marciapiedi, relativi collegamenti verticali (scala e ascensore) e rampe che connettono l'area esterne all'atrio



Piazzale della fermata con ampi marciapiedi pedonali, aiuole sistemate a verde, 5 *kiss & ride* e un parcheggio con 19 posti auto di cui 2 per persone a mobilità ridotta e rastrelliere per 121 bici



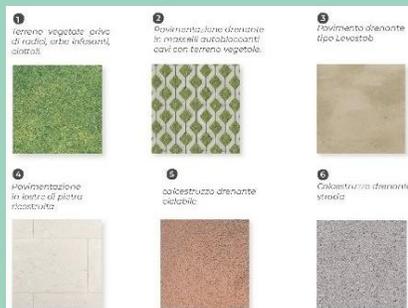
Collegamenti pedonali facilitati dalla segnaletica tattile e visiva di orientamento per i viaggiatori

Una Fermata 'sostenibile'

Fotovoltaico



Materiali e finiture per la pavimentazione



Riforestazione



Sistemazioni aree a verde



SISTEMAZIONE AREE A VERDE

Si prevedono impianti verdi di facile gestione e manutenzione:

- Impianto di specie arboree autoctone utili all'ombreggiamento e alla protezione solare negli spazi pubblici;
- Verde pubblico con specie arboree autoctone a basso potere allergenico.

RIDUZIONE CONSUMO SUOLO E MANTENIMENTO DELLA PERMEABILITÀ SUOLI RIFORESTAZIONE

Per tutelare la biodiversità e incrementare il benessere dei cittadini l'intervento prevede la creazione di nuove aree verdi con la messa a dimora di un considerevole numero di specie arboree e il riordino e riappropriazione delle aree verdi esistenti.

PAVIMENTAZIONI DRENANTI

Il progetto prevede superfici con pavimentazioni drenanti per i posti auto e per le parti pedonali delle aree esterne.

APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO

Il progetto prevede un impianto fotovoltaico installato sulla copertura piana dell'ingresso della fermata San Massimo.

Per l'illuminazione del parcheggio, nell'ottica di efficientamento degli impianti e riduzione delle emissioni di gas serra, ciascun apparecchio disporrà di batteria al litio, pannello solare e caricatore integrati.

La nuova fermata S. Massimo

Marco Strona



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Nuova fermata San Massimo – Inquadramento territoriale

In ottemperanza all'art.3, comma 4 lett. f) del Protocollo di intesa del 27 Maggio 2021 il progetto della **fermata San Massimo** si sviluppa in corrispondenza di **Corso Milano**, tra il **Quartiere San Massimo** a ovest e **Borgo Milano** a est, sotto l'impronta della Linea ferroviaria esistente e si pone l'obiettivo di connettere le due porzioni del territorio attualmente divise dalla ferrovia, consentendo un incremento e valorizzazione del Parco urbano della Fratellanza, potenziando e allacciando la rete dei percorsi presenti e futuri, attraverso una vera e propria integrazione tra il paesaggio e l'infrastruttura.



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Nuova fermata San Massimo – Area intermodale



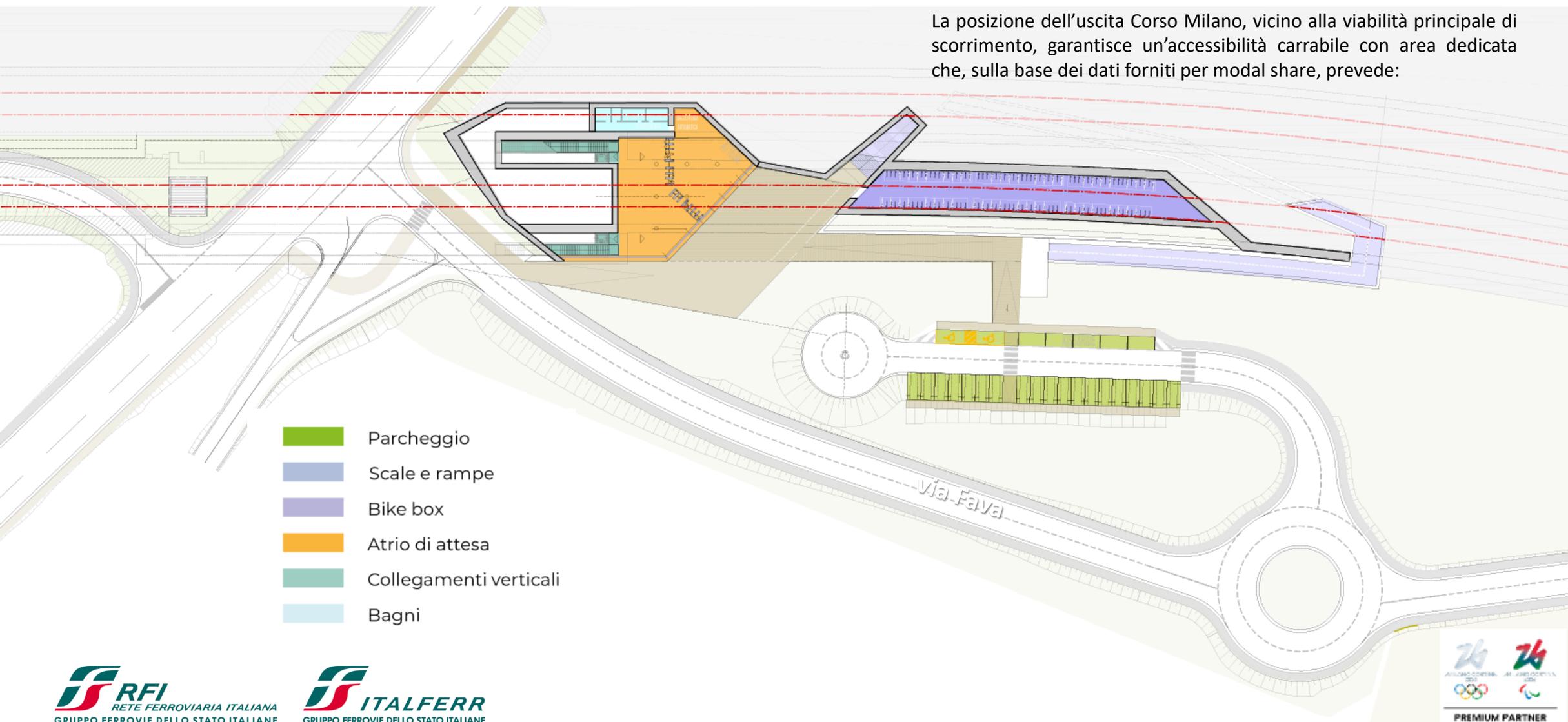
LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Nuova fermata San Massimo – livello accesso Corso Milano

Parceggio Fermata San Massimo

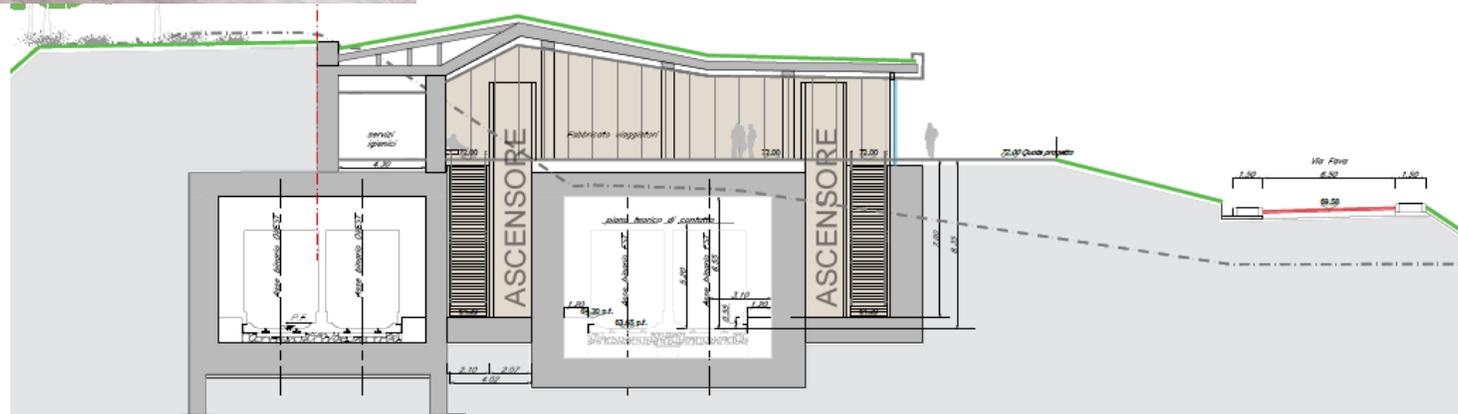
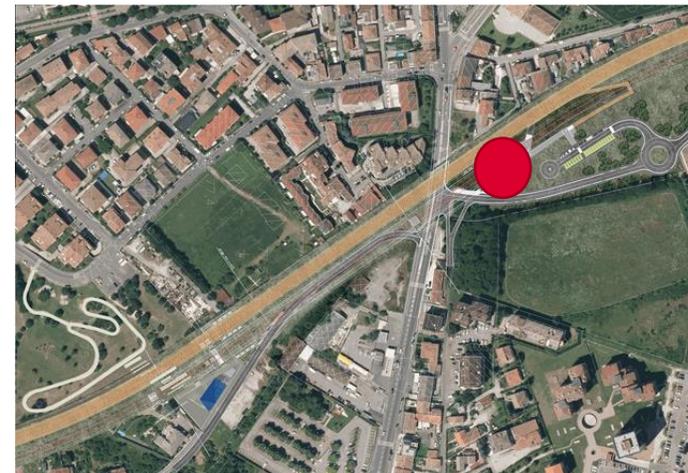


La posizione dell'uscita Corso Milano, vicino alla viabilità principale di scorrimento, garantisce un'accessibilità carrabile con area dedicata che, sulla base dei dati forniti per modal share, prevede:



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

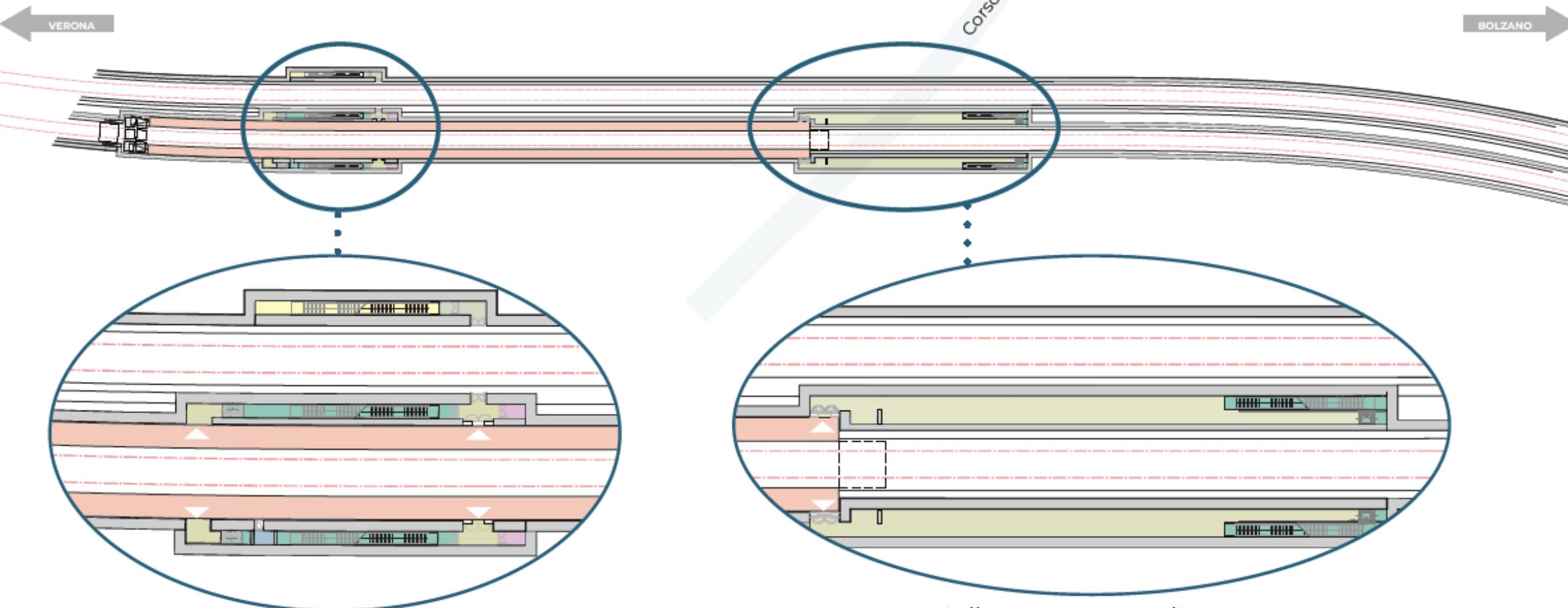
Nuova fermata San Massimo – Accesso Corso Milano



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Nuova fermata San Massimo – livello banchine

- Collegamenti verticali
- Filtri vie d'esodo
- Filtri vie d'esodo
- Banchine

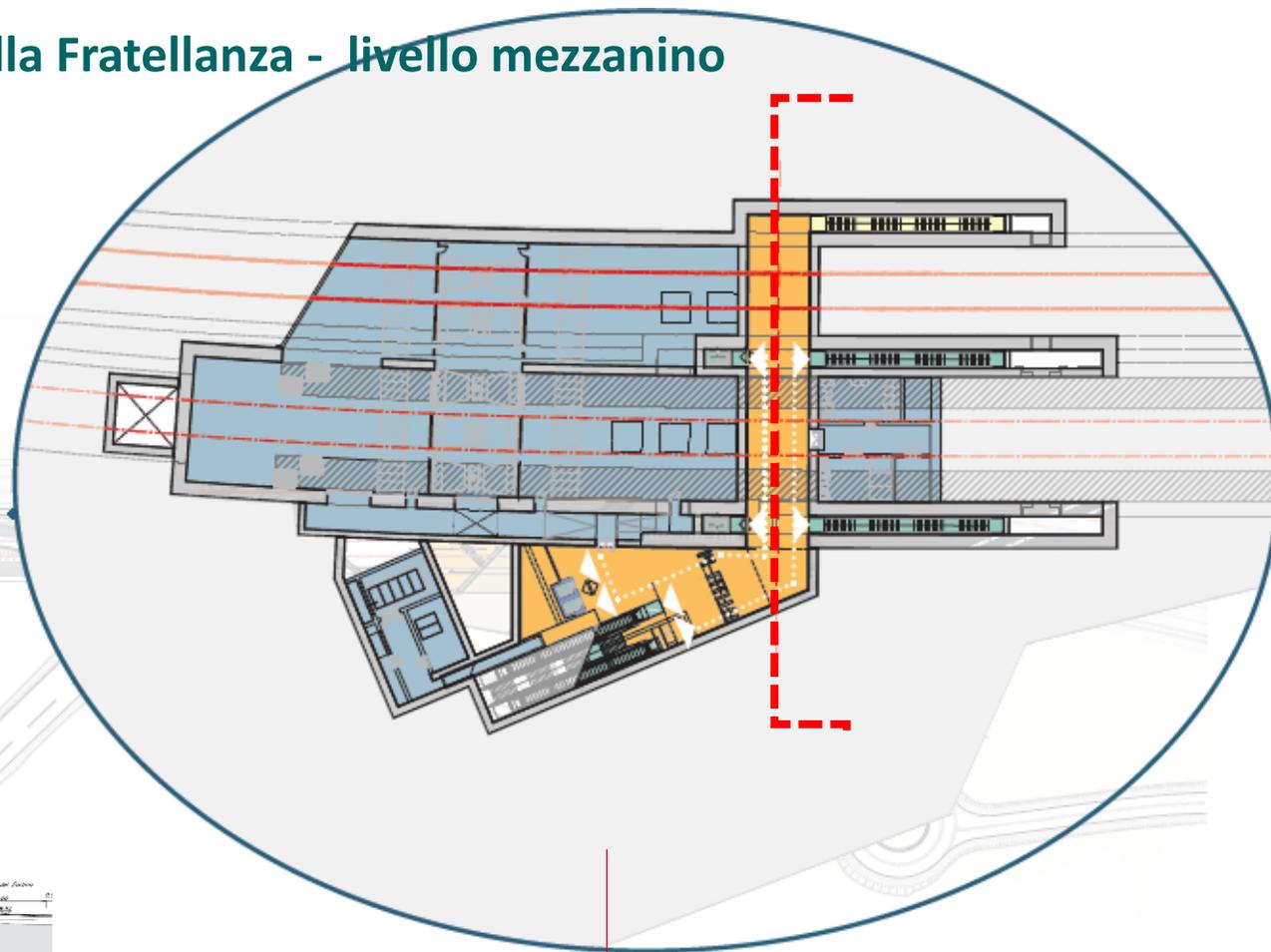
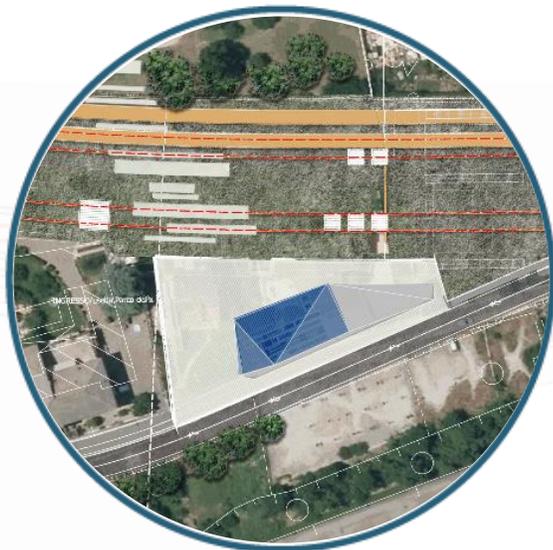


Collegamenti verticali accesso
Parco della Fratellanza

Collegamenti verticali accesso
Corso Milano

LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Nuova fermata San Massimo – accesso Parco della Fratellanza - livello mezzanino

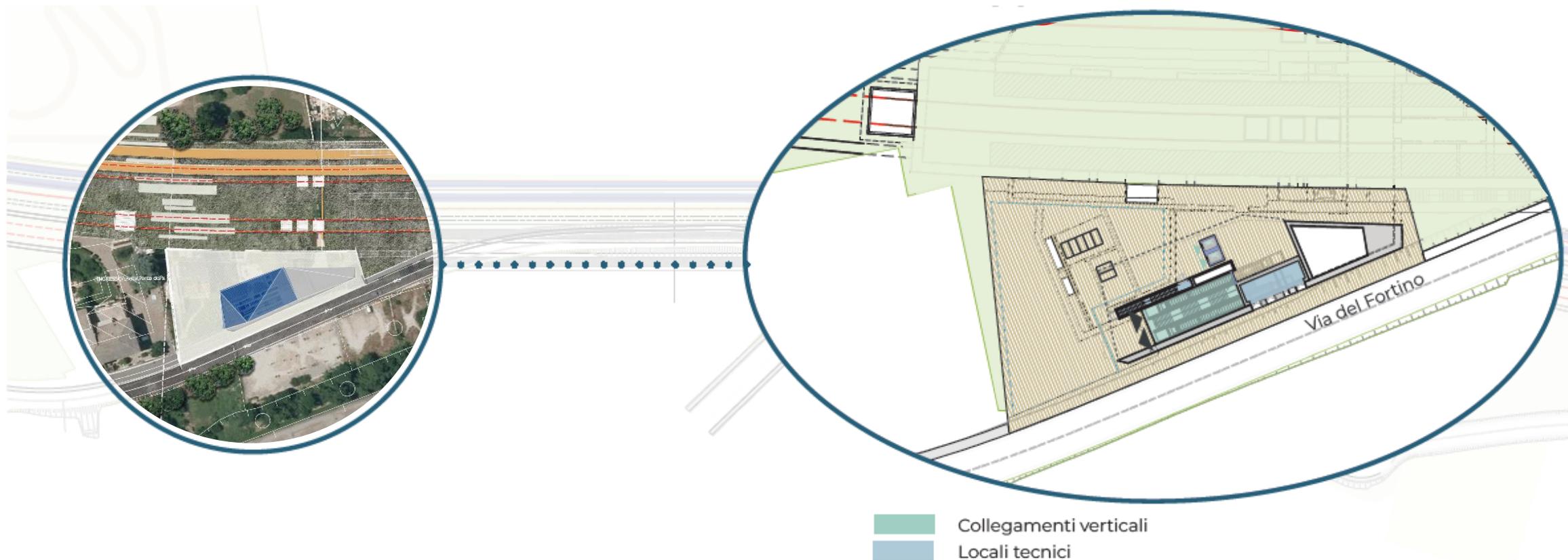


- Atrio di attesa
- Collegamenti verticali
- Filtri vie d'esodo
- Banchine
- Locali tecnici



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Nuova fermata San Massimo – livello accesso Parco della Fratellanza



LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD

Nuova fermata San Massimo – Ingresso Parco La Fratellanza



Grazie per l'attenzione

