



Dibattito Pubblico

Ingresso a Verona da Nord

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Aero Club di Verona

A.S.D.

11 luglio 2025



Aero Club di Verona A.S.D

ETTORE ARDUINO



IT.ATO.0050/FSTD IT-092
Flight Academy

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Pec: reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it

Mail: info@dpingressoveronanord.it

ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile

Direzione Centrale Coordinamento Territoriale e Diritti del Passeggero

c.a. Avv. Fabio Marchiandi

Direzione Standardizzazione, Operatività e Sviluppo Aeroportualità Regionale

c.a. Ing. Davide Drago

Direzione Centrale Programmazione Economica e Sviluppo Infrastrutture

c.a. ing. Claudio Eminente

Direzione Pianificazione Infrastrutture

c.a. Ing. Costantino Pandolfi

Direzione Territoriale Nord-Est

c.a. Dott.ssa Chiara Scolpati

Pec: protocollo@pec.enac.gov.it

e, p.c.

ENAC SERVIZI Srl

c.a. Ing. Marco Trombetti

Pec: enacservizi.srl@legalmail.it

Comune di Verona

Pec: protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

Verona, 11/07/2025

Oggetto: Lotto 4 “Ingresso a Verona da Nord” – attraversamento dell’aeroporto di Boscomantico - salvaguardia operatività dell’Aeroporto

Egregi Signori,

fin dal 1919 l’Aeroporto “Angelo Berardi” di Boscomantico – codice ICAO LIPN – è parte integrante del tessuto economico e culturale veronese. Sul sedime aeroportuale operano l’Aeroclub di Verona, una seconda scuola di volo, la scuola di paracadutismo “Skydive Verona”, l’associazione di volo a vela, un’officina aeronautica certificata Part-145, diversi operatori di hangaraggio e un ristorante aperto al pubblico. Grazie a queste realtà, e al crescente flusso di voli business e leisure, il nostro scalo registra oltre 16.600 movimenti l’anno, con un trend di crescita medio del 4 % dal 2022 al 2024. In termini occupazionali parliamo di circa 110 addetti tra diretti e



IT.ATO.0050/FSTD IT-092
Flight Academy

Aero Club di Verona A.S.D

ETTORE ARDUINO

indotti; applicando il moltiplicatore economico locale (1,7 Unioncamere Veneto 2024), il valore aggiunto generato raggiunge 8,3 milioni di euro annui.

La soluzione di tracciato prevista nel PFTE del Lotto 4 prevede lo scavo della galleria artificiale Parona – 740 metri di sviluppo – sotto l'area del sedime aeroportuale, con cantieri di imbocco che lambirebbero la runway strip della pista 08/26 (1.014 × 22 m). Ai sensi delle norme Europee (EASA CS-ADR-DSN) e del Regolamento ENAC "Costruzione ed Esercizio Aeroporti", qualunque presenza di mezzi di cantiere entro 150 m dall'asse pista invalida le superfici di limitazione ostacoli e impone la chiusura dello scalo. Le tempistiche di cantiere ipotizzate (6-9 mesi per la sola posa dei conci) determinerebbero un'interruzione prolungata delle operazioni di volo, con ripercussioni irreversibili sull'intero ecosistema aeronautico locale.

La chiusura temporanea vanificherebbe inoltre il piano di manutenzioni straordinarie che ENAC ha già finanziato con circa 10 milioni di euro per il triennio 2025-2027, destinati al rifacimento della pavimentazione della pista e alla costruzione di nuovi hangar. Il cantiere di RFI in questa situazione e programma temporale dei lavori comporterebbe alla dissoluzione della filiera che ruota intorno allo scalo.

Alla luce di queste criticità, ma nella consapevolezza dell'importanza strategica del Corridoio del Brennero, proponiamo due azioni complementari.

Primo: valutare con urgenza la variante nella planimetria e relative note di sintesi riprodotti in calce alla presente. Lo spostamento del binario consentirebbe di allontanare l'opera dalla pista, evitando lo scavo della galleria Parona e mantenendo completamente operativa l'infrastruttura aerea.

Secondo: qualora la variante non fosse integralmente adottabile, chiediamo che la cantierizzazione venga riprogettata per salvaguardare l'operatività aeronautica: imbocchi della galleria fuori dalla critical area della pista e lavori ad impatto verticale programmati esclusivamente in finestre notturne, quando lo scalo è già chiuso. Un tavolo tecnico permanente RFI-ENAC con cadenza periodica garantirebbe il coordinamento dei NOTAM di chiusura temporanea e la sicurezza simultanea del cantiere e del traffico aereo.

Riteniamo che tali misure permettano di conciliare l'interesse pubblico alla nuova infrastruttura ferroviaria con la salvaguardia di un aeroporto che da oltre un secolo contribuisce alla competitività e all'attrattività del territorio.

A disposizione per fornire i dettagli delle soluzioni proposte, si porgono distinti saluti.

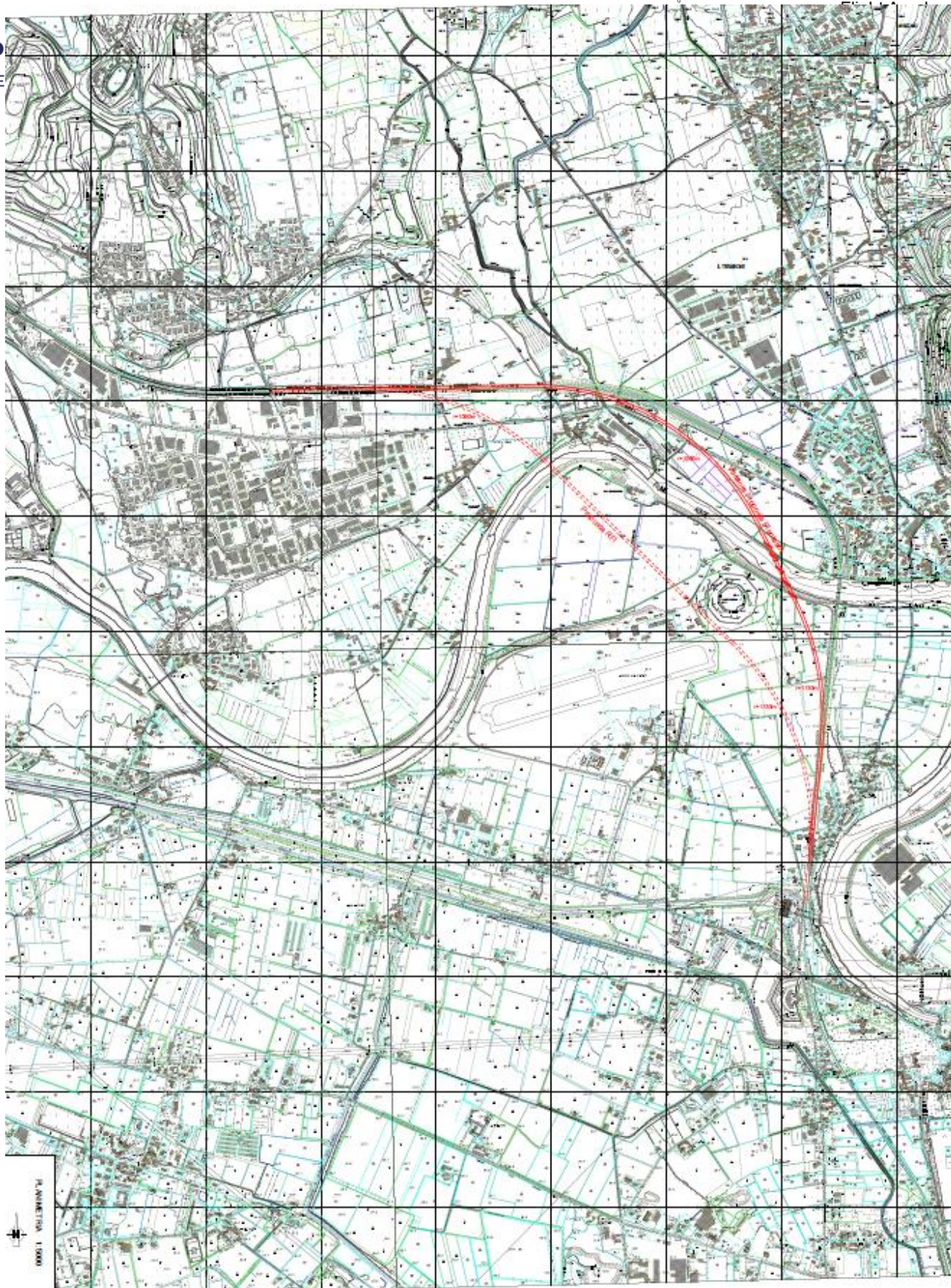
Il Presidente

Dott. Francesco Righetti



IT.ATO.0050/FSTD IT-092

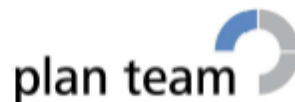
Aero
ETTORE





**Aero
ETTORE**

Dr. Ing. Johann Röck
Dr. Ing. Hansjörg Weger
Dr. Arch. Raimund Hofer
Dr. Ing. Ivan Stuflesser
Dr. Ing. Sylvia Weger
Dr. Ing. Thomas Weger



Bolzano, il 30.09.2024

Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero

Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona

Lotto 4: ingresso a Verona da Nord

Obiettivi dell'intervento

Incremento di capacità e velocità del corridoio e canalizzazione dei flussi che consentirà di dedicare la nuova linea "alta capacità" principalmente al traffico merci. L'adeguamento della linea esistente sarà adibita prevalentemente al traffico passeggeri.

Intervento di progetto

Realizzazione del quadruplicamento della tratta Pescantina e Bivio S. Massimo della linea Fortezza - Verona. Il tratto di nuova linea rappresenta il quarto lotto funzionale della linea di Accesso Sud alla Galleria di base del Brennero.

L'intervento si sviluppa per ca. 9,50 km, con inizio del nuovo bivio S. Massimo e termina lato nord dell'abitato di Pescantina. In particolare l'intervento può essere suddiviso come segue:

- 4,50 km di tratto di affiancamento
- 2,50 km di tratto in variante
- 0,45 km di Galleria artificiale Parona
- 1,95 km di Galleria artificiale S. Massimo

Le criticità dell'intervento di progetto

Specialmente i 2,50 km di tracciato in variante tra Via Ca Brusà e Via Aeroporto A. Berardi spezza in due il maso storico Boscomatnico, il parco 800 e interferisce anche con l'aeroporto Boscomatico. Per minimizzare l'impatto la studio Plan Team Srl ha elaborato una proposta di variante.

Proposta di Variante Plan Team Srl

La variante Plan Team Srl invece prevede un intervento con un andamento planimetrico differente, ma con gli stessi raggi di curvatura della soluzione RFI, una soluzione ugualmente efficiente al trasporto merci e passeggeri, ma molto meno invasivo per il maso storico di Boscomatnico, il parco 800 e l'aeroporto Boscomatico.

Confronto tra proposta intervento RFI e Variante Plan Team Srl

Descrizione intervento RFI	Descrizione intervento Planteam Srl
Raggio curva ca. 1090m, prima del ponte sull'Adige "Nassar"	Raggio curva 1090m, prima del ponte sull'Adige
Lunghezza ponte Nassar ca. 150m, con tre campate, due d'approccio da 43 e	--



Aero Club di Verona A.S.D

ETTORE ARDUINO



IT.ATO.0050/FSTD IT-092
Flight Academy

la campata centrale di scavalco dell'Adige da 63m	
--	Lunghezza ponte Parona ca. 289m, con cinque campate, due d'approccio da 50 e le tre campate centrali di scavalco dell'Adige da 63m
Galleria atrificale "Parona" di 450 m	Non serve
Raggio curva ca. 1130m, a Via Boscomantico	Raggio curva 1130m, a Via Boscomantico

Con distinti saluti
Dr. Ing. Johann Röck