



Dibattito Pubblico

Ingresso a Verona da Nord

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Associazione Giuseppe Barbieri

31 luglio 2025



**CONTRIBUTO
COLLABORATIVO
AL DOCUMENTO
PRELIMINARE PER IL NUOVO
PAT DI VERONA**

Osservazioni dell'Associazione Giuseppe Barbieri

associazione accreditata.

31 Luglio 2025

Sommario

L'ingresso a Nord come occasione di ripensamento delle infrastrutture di mobilità a nord-ovest di Verona, <i>Gian Arnaldo Caleffi per l'Associazione Giuseppe Barbieri</i>	3
Il riuso del ponte dismesso, un'alternativa ecologica per il Passante Nord, <i>Tullo Galletti</i>	4
Il ponte ferroviario (Parona) - da Wikipedia.....	8
La rigenerazione del Ponte della ferrovia, <i>Filippo Bonini</i>	9
Proposta di accesso alla nuova Fermata San Massimo sulla linea Verona-Brennero <i>Giuseppe Ottaviani</i>	12
La rete ciclabile cittadina estesa verso la Valpolicella, <i>Ansel Davoli</i>	15
Il gruppo di lavoro che ha redatto la proposta.....	17
Cerchiamo il dialogo.....	20

L'ingresso a Nord come occasione di ripensamento delle infrastrutture di mobilità a nord-ovest di Verona

Gian Arnaldo Caleffi per l'Associazione Giuseppe Barbieri.

L'Associazione Giuseppe Barbieri, attraverso i propri tecnici e consulenti, formula 2 proposte migliorative del progetto: una riguarda la rigenerazione del tratto ferroviario da dismettere, l'altra il sistema delle stazioni/fermate locali a partire da quella prevista a San Massimo. Con l'occasione viene proiettata la rigenerazione del ponte di Parona inserendola nel disegno della viabilità perimetrale di cui Verona ha estremo bisogno e nella più ampia rete ciclabile urbana indirizzata anche verso la Valpolicella.

Formuliamo, quindi, un'osservazione che ha una doppia valenza:

- è un'osservazione al tracciato del **Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord** nell'ambito del **Dibattito Pubblico** consistente in una proposta per la stazione di San Massimo, che proponiamo di riconvertire in **Fermata**, ed una per una nuova **Stazione** della Valpolicella (1);
- è un contributo collaborativo tardivo al **Documento Preliminare al PAT di Verona** consistente nelle modalità di rigenerazione del ponte sull'Adige e dei due tratti in rilevato che lo precedono e lo seguono inserendoli nel più ampio tracciato della viabilità carrabile perimetrale della città e della rete ciclabile intra ed extraurbana.

(1) La differenza tra **stazione** e **fermata** su una linea ferroviaria riguarda la presenza di infrastrutture e funzioni operative:

Stazione

- Ha **binari di incrocio o precedenza** oltre a quelli di corsa
- Può gestire **manovre, scambi, e segnalamento**
- Può essere **presenziata** da personale ferroviario
- Permette **incroci e sorpassi** tra treni
- Serve anche per operazioni logistiche (merci, sosta tecnica)

Fermata

- Ha solo i **binari di corsa** (quelli su cui transitano i treni)
- Nessuna possibilità di incrocio o manovra
- Generalmente **non è presenziata**
- Serve solo per **salita/discesa passeggeri**

In sintesi: **tutti i treni possono fermarsi in una stazione**, ma **solo transitare o fermarsi brevemente in una fermata**, senza possibilità operative aggiuntive.

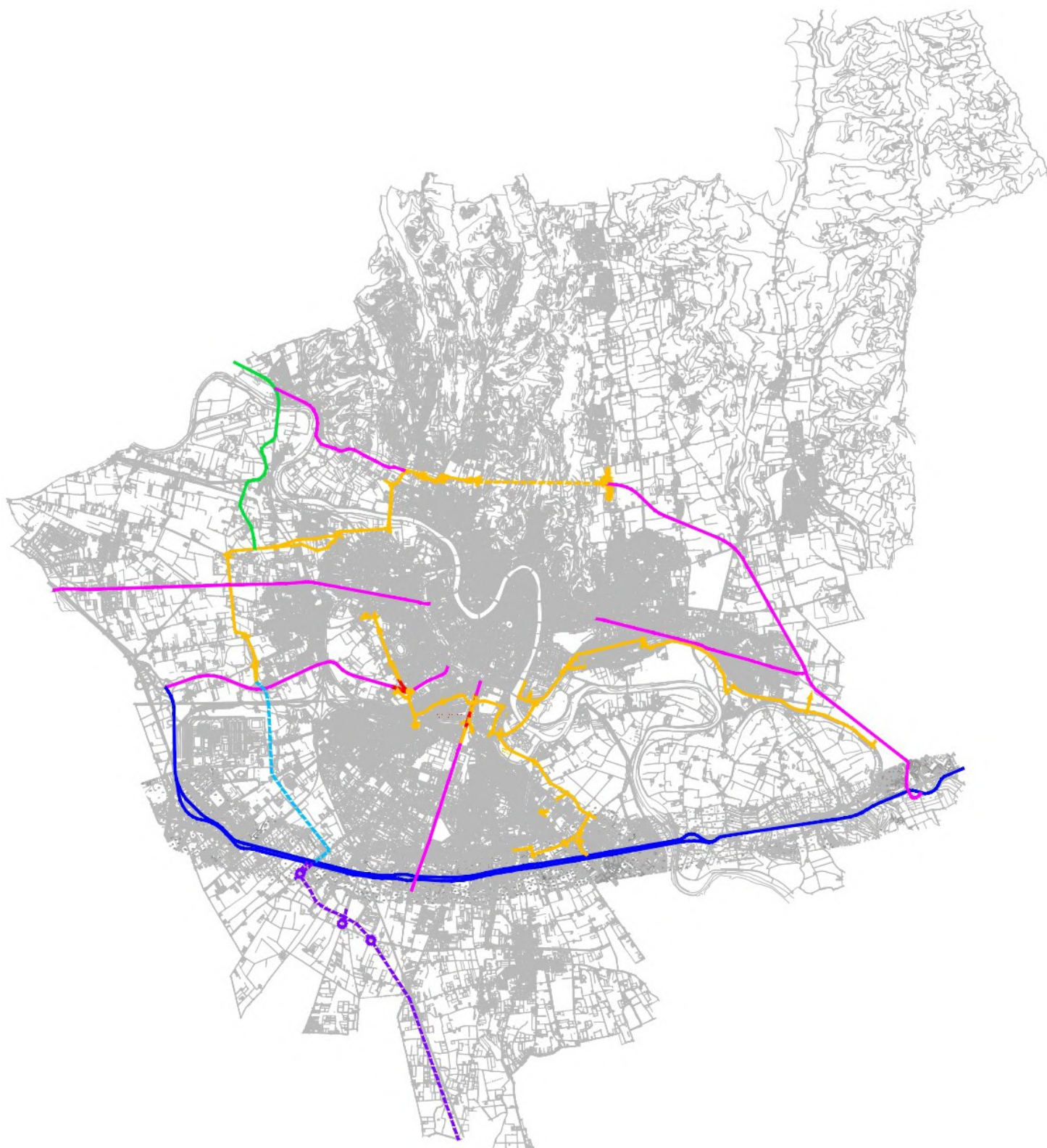
Il riuso del ponte dismesso, un'alternativa ecologica per il Passante Nord

Tullo Galletti

Con la prospettiva dell'abbandono da parte di RFI del vecchio ponte ferroviario di Parona e la conseguente possibilità di riqualificazione e riuso dello stesso a fini viabilistici e ciclopedonali alternativi e/complementari all'attraversamento dell'abitato di Parona si ritiene possa essere eliminata la previsione del proseguimento del "passante nord" (percorso giallo) a suo tempo presentato nell'osservazione al PAT. Tale previsione infatti avrebbe comportato la costruzione di un nuovo ponte sull'Adige (a suo tempo previsto dal progetto Technital) in un contesto peraltro delicatissimo quale quello del paleoalveo in curva caratterizzato anche da un isolotto e sede di barie specie di uccelli acquatici.

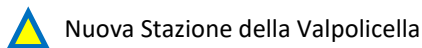
Il riuso del ponte ferroviario, opportunamente rimodellato come Ponte S. Francesco per ospitare una pista ciclabile, si presta a configurare un sistema di arterie di penetrazione in città -collaborative fra loro- da quella storica della SP 5 della Valpolicella attraverso Parona a quella della via Galvani (Chievo) a C.so Milano sfruttando i nuovi raccordi viari (adeguatamente integrati: percorso viola) proposti da RFI in zona La Sorte e S. Massimo.

Va sottolineato che una ciclovia che attraversi l'Adige consentirebbe un collegamento diretto attraverso La Sorte con l'attuale pista ciclabile che dal Chievo (dalla diga) si snoda lungo il Camuzzoni giungendo fino a Porta Palio e alla Stazione di Porta Nuova.



- Viabilità già proposta in nostre precedenti osservazioni
- Tangenziale sud
- Viabilità sul ponte/rilevato da rigenerare
- Arterie di penetrazione in città
- Strada di gronda
- Variante alla SS12

Proponiamo una **Stazione della Valpolicella** sita fra l'area abitativa di **Corrubbio** di San Pietro in Cariano e l'area produttiva di **Settimo** di Pescantina in grado sia di servire questo primo tratto della Valpolicella che di fare da scambiatore per gli utenti diretti in città.



Ponte della Ferrovia (Parona) - da Wikipedia

Il ponte della Ferrovia è uno dei due ponti ferroviari situati lungo il fiume Adige all'interno del territorio comunale di Verona, più precisamente nella frazione di Parona.

Storia e descrizione

L'opera venne realizzata dal Governo austriaco per farvi transitare la ferrovia che doveva collegare la piazzaforte di Verona con la città di Monaco di Baviera; la sua realizzazione fu pertanto sottoscritta dall'Impero austriaco e dal Regno di Baviera nel 1847 e la progettazione e direzione lavori affidata a Luigi Negrelli, ingegnere trentino noto per aver progettato il canale di Suez. La ferrovia del Brennero fu poi inaugurata nel 1858, ma il ponte subì ulteriori lavori negli anni venti del Novecento, quando la linea venne raddoppiata, e nel 1941, quando fu elettrificata.

Durante la seconda guerra mondiale fu naturalmente un obiettivo importante per gli alleati, che lo bombardarono in più occasioni per tagliare i collegamenti con la Germania nazista; in particolare, il 9 e il 10 marzo 1945 fu colpito da ben 533 tonnellate di bombe, e pertanto quasi completamente distrutto. Il ponte venne prontamente ripristinato nel 1946, a guerra conclusa, inoltre venne aggiunto un passaggio pedonale sul lato a valle dell'opera.

Il ponte ferroviario è lungo 100 metri ed è caratterizzato da cinque campate di 16 metri con pile alte 17 metri; la sede ferroviaria venne realizzata già in origine larga 8 metri, in previsione del futuro possibile raddoppio dei binari.



La rigenerazione del ponte della Ferrovia

Filippo Bonini

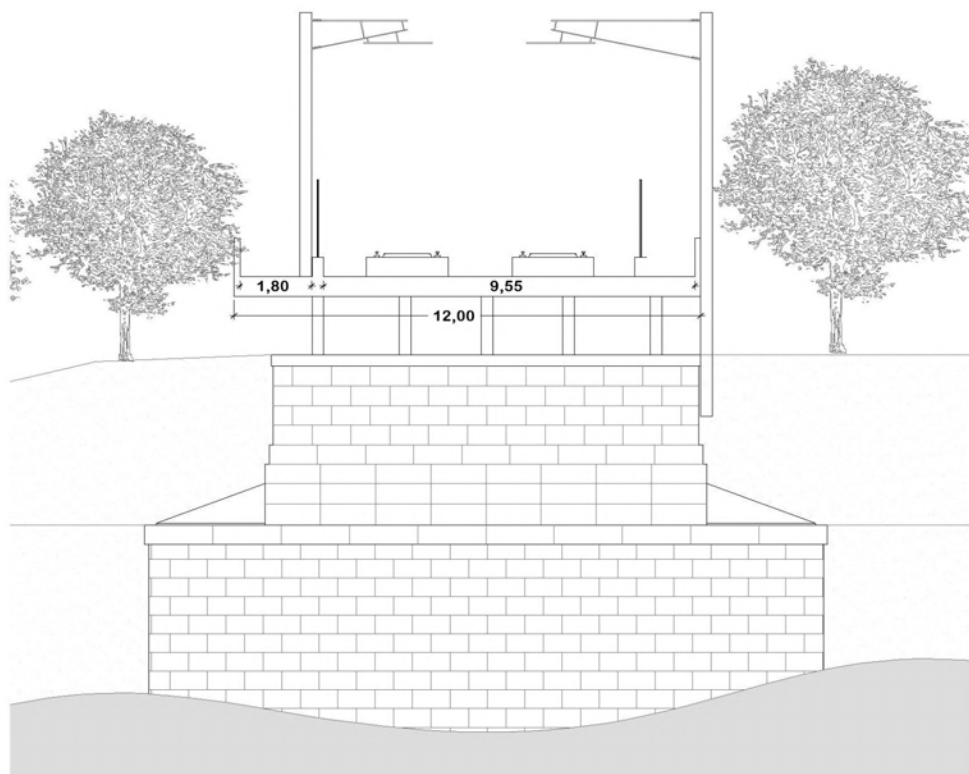
Il ponte della Ferrovia posto in corrispondenza della Frazione di Parona è uno dei due passaggi ferroviari lungo il fiume Adige nel territorio comunale di Verona.

L'opera venne realizzata dal Governo austriaco per farvi transitare la ferrovia che doveva col legare la piazzaforte di Verona con la città di Monaco di Baviera; la sua realizzazione fu per tanto sottoscritta dall'Impero austriaco e dal Regno di Baviera nel 1847 e la progettazione e direzione lavori affidata a Luigi Negrelli.

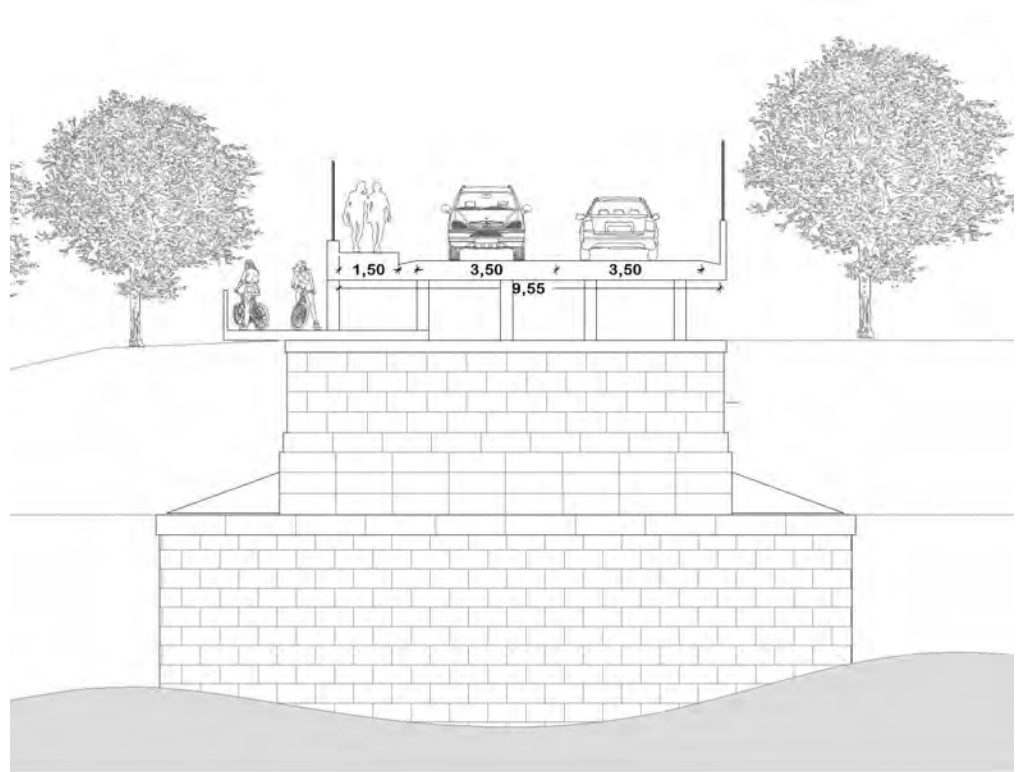
Il ponte subì la completa distruzione a seguito dei bombardamenti della seconda guerra mondiale e venne ricostruito nel 1946, differendo dall'originale per l'aggiunta in corrispondenza del lato Sud di un marciapiede pedonale che permettesse il collegamento tra le due sponde.

Il ponte misura una lunghezza di circa 100 metri ed è caratterizzato da cinque campate di 16 metri con pile di altezza 17 metri, trasversalmente invece l'opera misura circa 12 metri, comprensivi del marciapiede pedonale, senza quest'ultimo, quindi nel suo aspetto originale prima della ricostruzione a sezione misura circa 9 metri e mezzo.

Sezione Stato di fatto



Andando ad analizzare la sezione del ponte si evince come sia composta da un doppio senso di marcia del treno, da due muri in calcestruzzo posti a delimitazione dei binari, dal marciapiede pedonale e da una piccola banchina di servizio al personale dedicato alle manutenzioni posta dalla parte opposta rispetto al camminamento pedonale.



Sezione Stato di progetto

Nello stato di progetto che viene presentato, si riporta l'opera allo stato

originale, quindi eliminando il marciapiede a sbalzo, e si ipotizza di creare una strada a doppio senso di marcia, con un marciapiede di 1,5 metri, e una banchina dalla parte opposta.

La parte innovativa della proposta risiede nel realizzare una pista ciclabile ad una quota inferiore rispetto alla via del ferro, a circa 6 metri di altezza rispetto alla sede stradale sottostante.

Questa differenza di quota rispetto alla futura sede stradale permette di ridurre notevolmente il dislivello da entrambe le sponde così da collegarsi in modo più lineare e dolce con l'intero percorso ciclopeditonale attualmente presente ed in fase di progettazione, sia verso il Comune di Verona, sia verso la Valpolicella, e darebbe l'occasione di avere un nuovo punto di vista paesaggistico sulla suggestiva frazione di Parona da un lato e sulla prima Valpolicella dall'altro versante



Due simulazioni della passerella ciclopedonale



Proposta di accesso alla nuova Fermata San Massimo sulla linea Verona-Brennero

Giuseppe Ottaviani

L'Associazione AGB, a seguito dell'analisi tecnica condotta sul progetto della nuova fermata interrata "San Massimo", prevista da RFI nell'ambito del quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Brennero, conferma la piena coerenza dell'accesso interrato su Corso Milano, già previsto nei documenti di progetto, quale naturale interfaccia urbana verso sud e primo punto di contatto della fermata con il tessuto urbano consolidato.

Tuttavia, in relazione al secondo accesso attualmente ipotizzato in corrispondenza del Parco della Fratellanza e in quota dello stesso, si segnala la forte contrarietà da parte di una porzione significativa della cittadinanza del quartiere San Massimo, preoccupata del potenziale degrado e dell'indesiderata frequentazione del parco stesso, qualora divenisse punto di uscita diretta dalla fermata.

In tale contesto, AGB propone una soluzione alternativa che garantisce al contempo l'accessibilità funzionale e la tutela della sicurezza e della qualità urbana:

Spostamento del secondo accesso dall'attuale posizione prevista presso il Parco della Fratellanza a una nuova uscita verso Via Spaziani su Borgo Milano, posta a breve distanza ma a quota inferiore rispetto il livello altimetrico di San Massimo e del Parco.

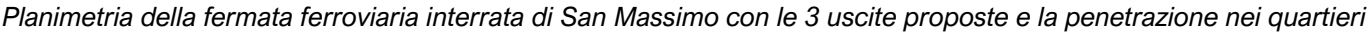
Questo nuovo accesso verrebbe collegato esternamente alla ciclo-pedonale prevista sul sedime della ferrovia interrata alla quota altimetrica del quartiere di San Massimo, tramite una rampa pedonale e ciclabile con pendenza regolamentare, così da garantire l'accessibilità universale e favorire un collegamento dolce tra la fermata e il quartiere. Tale soluzione, inoltre, si pone come obiettivo di connettere le due porzioni di territorio attualmente divise dalla ferrovia (Borgo Milano e San Massimo), consentendo un incremento e valorizzazione della rete dei percorsi presenti e futuri attraverso una vera e propria integrazione tra paesaggio e l'infrastruttura .

Questa configurazione prevede inoltre la completa recinzione e protezione del Parco della Fratellanza, evitando di renderlo accessibile direttamente dalla stazione, rispondendo così alle esigenze manifestate dai residenti.

Previsione di un terzo accesso intermedio, direttamente sulla nuova ciclo-pedonale di superficie, in corrispondenza del punto di maggiore penetrazione verso San Massimo. Questo accesso verticale, dotato di ascensore pubblico, offrirebbe un ulteriore collegamento diretto e sicuro alla banchina interrata, posizionandosi tra gli estremi della stessa,

Tale configurazione a tre accessi complessivi (Corso Milano – Via Spaziani – ciclo pedonale con ascensore) consente di:

- L'Associazione AGB resta a disposizione per il confronto con i progettisti, le istituzioni e i cittadini, affinché la nuova Fermata San Massimo possa diventare un esempio virtuoso di infrastruttura al servizio della città e dei suoi quartieri.





Render uscita Via Spaziani (Borgo Milano) salita di collegamento alla ciclo-pedonale



Render collegamento verticale con ascensore della fermata interrata di San Massimo alla ciclo- pedonale, in corrispondenza della penetrazione al quartiere di San Massimo

La rete ciclabile cittadina estesa verso la Valpolicella

Ansel Davoli

Si intende sottoporre all'attenzione dei progettisti e degli enti competenti un aspetto strategico legato alla rigenerazione del ponte ferroviario di Parona. Si propone che l'intervento includa la realizzazione di una **passerella ciclopedonale laterale**, posta a un livello inferiore rispetto alla sede carrabile, al fine di garantire **accessibilità universale e sicurezza** per tutte le fasce d'età, evitando dislivelli eccessivi e barriere architettoniche.

Questa soluzione progettuale rappresenterebbe un **nodo fondamentale per la continuità e l'attrattività della rete ciclabile urbana**, fungendo da collegamento tra percorsi esistenti e futuri previsti dal **Biciplan** nell'ambito del **PUMS** (Deliberazione della Giunta Comunale n.

347/2020).

In particolare, la passerella permetterebbe una **connessione diretta e continua tra nord e sud**, lungo l'asse della linea ferroviaria dismessa e della nuova linea interrata, creando un corridoio ciclabile tra la **Valpolicella, Parona** e i quartieri di **Chievo, San Massimo e Borgo Milano**. Ciò consentirebbe all'utenza ciclistica di accedere a itinerari oggi difficilmente raggiungibili.

Nel dettaglio, il percorso ciclabile n. 19 "Parona – Borgo Trento", situato a nord dell'Adige, verrebbe connesso attraverso il ponte ferroviario e la linea dismessa ai seguenti itinerari:

1. **Itinerario n. 1 "Biffis – Stazione F.S. Verona Porta Nuova"**, asse strategico est-ovest tra i comuni di Bussolengo e Pescantina e la stazione ferroviaria principale della città.
2. **Itinerario n. 20 "Forte Chievo – via Legnago"**, che si interseca con:
 - **l'itinerario n. 2 "Lugagnano – Castelveccchio"**
 - **l'itinerario n. 3 "Casone – Ponte di Castelveccchio"**

proseguendo poi attraverso il quartiere di San Massimo.

Questa osservazione intende quindi sottolineare **l'importanza strategica della rigenerazione del ponte ferroviario di Parona**, che potrebbe diventare uno **snodo primario della rete ciclabile del quadrante nord-ovest della città**, nonché un punto di partenza per nuovi collegamenti sovracomunali verso i comuni di **Negrar e San Pietro in Cariano**.



Il gruppo di lavoro che ha redatto la proposta

Soci dell'Associazione Giuseppe Barbieri:

- **Gian Arnaldo Caleffi**, architetto, già assessore all'urbanistica - coordinatore
- **Filippo Bonini**, architetto e imprenditore nel settore Automotive
- **Ansel Davoli**, ingegnere, già consigliere comunale delegato alle piste ciclabili
- **Giuseppe Ottaviani**, architetto, esperto CasaClima, docente Università di Roma

Consulente esterno per gli aspetti viabilistici e trasportistici:

- **Tullo Galletti**, architetto urbanista, già docente di Trasporti al Politecnico di Milano

L'Osservazione al progetto del **Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord** è stata redatta da un gruppo di 6 tecnici, 5 soci dell'Associazione ed il consulente esterno arch. Tullo Galletti che ringraziamo per la professionalità e la disponibilità.

FILIPPO BONINI

Segretario dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in Architettura presso l'università IUAV di Venezia
- Architetto Libero Professionista
- Imprenditore nel settore Automotive



GIAN ARNALDO CALEFFI

Presidente dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in architettura allo I.U.A.V.
- Abilitato alle professioni di pianificatore territoriale e di architetto
- Socio, legale rappresentante e direttore tecnico della società di ingegneria *Architer srl*
- Ha pianificato Piani di Assetto del Territorio e Piani degli Interventi, oltre che Piani Urbanistici Attuativi e varianti ai Piani Regolatori generali.



E' stato:

- Consulente dell'Aeroporto Catullo per la redazione del *Piano di sviluppo del sistema aeroportuale del Garda* (aeroporti Catullo e D'Annunzio)
- membro della Commissione Edilizia di Verona e della Commissione Tecnica Regionale del Veneto
- Consigliere di Amministrazione di *AMT*
- coordinatore della *procedura di VIA della tranvia di Verona*
- Presidente dell'Ordine degli Architetti della provincia di Verona
- membro del Consiglio direttivo della sezione Veneto dell'*Istituto Nazionale di Urbanistica*
- Assessore all'urbanistica del Comune di Verona ed in precedenza ai Lavori Pubblici e all'Arredo Urbano.

ANSEL DAVOLI

Socio dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in Ingegneria Meccanica, specializzato in energie rinnovabili, presso il Politecnico di Milano
- Responsabile dell'Ufficio Tecnico di Volkswagen Group Italia
- E' stato Consigliere Comunale di Verona delegato alle piste ciclabili. Nell'ambito di questa delega ha sviluppato i seguenti progetti dedicati alla ciclabilità:
 - ◇ Pista ciclabile "Saval – San Zeno – Castelveccchio" (parte degli attuali itinerari n° 18 e n° 24)
 - ◇ Pista ciclabile "Lungadige San Giorgio" (parte dell'attuale itinerario n° 24)
 - ◇ Pista ciclabile "Via Marotto – AIA – San Martino Buon Albergo" (parte dell'attuale itinerario n° 11)
 - ◇ Pista ciclabile "Biffis – Conagro - Chievo"
 - ◇ Illuminazione pista ciclabile di Viale Piave
 - ◇ Istituzione giornata della bicicletta
 - ◇ Coordinatore "Commissione ciclabilità"
 - ◇ Progetto scuole "BMX"
 - ◇ Progetto scuole "Balance Bike"
 - ◇ Progetto Europeo "Rurbance"
 - ◇ Posizionamento segnaletica cicloturistica per la Rete Escursionistica Veneta
 - ◇ Posizionamento rastrelliere



TULLO GALLETTI

Consulente esterno

- Laureato in Architettura al Politecnico di Milano
- Laureato in Urbanistica all'I.U.A.V di Venezia
- Dirigente *Divisione Pianificazione Urbanistica e dei Trasporti* della Provincia di Verona
- In quella sede ha redatto il *Piano dei Trasporti Integrati di Bacino della Provincia di Verona* (approvato) e il primo *Piano Territoriale della Provincia di Verona* – progettista coordinatore (adottato)
- Ha redatto (individualmente e in associazione) numerosi Piani di Bacino (Prov. Venezia, Mantova, Rovigo) e piani di Traffico tra cui il *Piano Particolareggiato di Mestre* e il *PRUSST Arco di Giano* di Padova (per conto Technital – Verona), il *Piano della sosta e dei parcheggi di Verona*, nonché consulenze per ristrutturazione TPL (APT VR)
- Docente a contratto dal 1980 al 2014 del Politecnico di Milano di *Trasporti Urbani e Metropolitani*
- Vicepresidente Nazionale per due mandati dell'Associazione per l'Ingegneria del Traffico e dei Tra-



GIUSEPPE OTTAVIANI

Membro del Consiglio Direttivo dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in Architettura allo IUAV
- Abilitato alla professione di architetto
- Titolare dello studio di architettura VeronaEnergia specializzato nella progettazione e consulenza per la realizzazione di edifici pubblici e privati a bassissimo consumo energetico CasaClima, Passiv Haus e NZEB
- Docente e auditore CasaClima e tecnico ufficiale Bio-Safe
- Collabora con Agenzia CasaClima di Bolzano e Agenzia Fiorentina per l'Energia tenendo corsi formativi e convegni.
- Abilitato all'esecuzione del Blower Door Test
- Collabora con Provincia di Verona e comune di Sona per la consulenza e progettazione di istituti scolastici certificati CasaClima School e CasaClima School R, tra cui il Polo scolastico di Lugagnano di Sona e l'ampliamento dell'istituto Alberghiero di Valeggio sul Mincio finanziato con il PNRR.



E' stato:

- Docente universitario a contratto ai Master CasaClima di secondo livello all'Università La Sapienza di Roma e alla LUMSA di Roma
- Ideatore, fondatore e Presidente dell'AGAV
- Fondatore e Vice Presidente del Network CasaClima Verona
- Relatore in diversi convegni sul tema del risparmio energetico negli edifici CasaClima e Nzeb

CERCHIAMO IL DIALOGO

Ecco, questa è la sintesi della proposta che raccoglie le competenze accumulate negli anni con le nostre professionalità.

*La presentiamo nell'ambito del **Dibattito Pubblico Ingresso a Verona da Nord** e all'Amministrazione comunale alle prese con **i contributi collaborativi al Documento Preliminare al nuovo PAT**, e siamo disponibili a confrontarci anche con le Circoscrizioni, le Associazioni culturali, le forze politiche, i comitati di quartiere, le organizzazioni imprenditoriali, professionali, sindacali e quanti altri riterranno di volerla discutere.*

Anche con l'intento di perfezionarla.

Il tutto per concorrere a migliorare Verona.

Associazione Giuseppe Barbieri