RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico

Ingresso a Verona da Nord

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Comitato per la Metropolitana di Verona

4 agosto 2025

COMITATO PER LA METROPOLITANA DI VERONA

DIBATTITO PUBBLICO - OSSERVAZIONI AL PFTE RELATIVO AL QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA "VERONA FORTEZZA" LOTTO 4 - INGRESSO A VERONA DA NORD

Introduzione

Il Comitato per la Metropolitana di Verona (di seguito Comitato) è un comitato di cittadini, formatosi nel 2019, che intende farsi promotore di iniziative volte a sensibilizzare enti, associazioni e cittadini della necessità che Verona si doti di sistemi di trasporto collettivo che contribuiscano in modo sostanziale alla riduzione dei mezzi privati a motore in circolazione. Il Comitato, osservando quanto accaduto nelle città europee (ed italiane) simili a Verona per taglia e tipologia, ritiene che la facilitazione dell'utilizzo della mobilità dolce vada affiancata dall'inserimento di un mezzo di trasporto pubblico moderno ed efficace, in grado di trasportare una quota significativa di cittadini.

Il Comitato ritiene che il raddoppio dei binari ferroviari di attraversamento della città sia un'opportunità da cogliere per la Città al fine di implementare un sistema di trasporto pubblico ferroviario metropolitano, che coinvolga sia i principali centri urbani limitrofi alla Città, che i quartieri.

Il Comitato vede aprirsi tali opportunità anche nell'ambito del progetto oggetto di Dibattito Pubblico (DP), ovvero il Lotto 4 della TAV Verona-Fortezza. Allo scopo di dare il proprio contributo, il Comitato ha deciso di prendere parte al DP, ed i membri del Comitato hanno partecipato ai sei incontri organizzati da RFI, partecipando in presenza, da remoto o visionando i video quando impossibilitati.

Nello specifico il Comitato, a partire dal 05/06/2025 (giorno di apertura del DP) ha messo in atto le seguenti attività:

- Studio della documentazione resa disponibile da RFI e confronto tra i membri del Comitato e con i cittadini
- Partecipazione all'assemblea pubblica del 30/06/2025 organizzata da RFI insieme al Comune di Verona ed alla Circoscrizione^3, in cui RFI ha descritto il progetto e la cittadinanza ha posto in presenza le prime osservazioni al progetto
- Partecipazione alla Commissione congiunta Lavori Pubblici/Urbanistica della Circoscrizione^3 del 07/07/2025, nella quale la Circoscrizione ha riassunto le osservazioni pervenute dalla cittadinanza, ed elaborato un documento di sintesi

- Partecipazione al Consiglio della Circoscrizione^3 del 11/07/2025, nel quale la Circoscrizione ha votato il documento di sintesi delle osservazioni

Il Comitato ha anche partecipato alla stesura del documento preliminare del PAT inviando le proprie osservazioni al Comune di Verona nel marzo 2025.

A valle di tali attività, il Comitato ha elaborato le presenti osservazioni.

Obiettivi ambiziosi e visione – PAT del Comune di Verona

Nel Documento preliminare del PAT del Comune di Verona del 2025 viene indicato l'ambizioso obiettivo di ridurre al di sotto del 40% la quota modale del trasporto privato tramite auto. Tale obiettivo è del tutto condiviso dal Comitato.

Nel PUMS del Comune di Verona, lo scenario attuale vede occupare alle auto private una quota del 60%; lo scenario di medio-lungo periodo, che include l'inserimento nel tessuto urbano di molte ciclabili, del filobus e del treno di superficie urbano Parona-San Michele, vede un impiego dell'auto ancora al 52%.

Il PAT, rispetto al PUMS, presenta da un lato un maggior rafforzamento del filobus in termini di ampliamento della rete, dall'altro prevede l'utilizzo delle linee ferroviarie nell'ambito del SFMR con meno fermate cittadine, prevedendo per le vie del ferro un ambito di interesse molto più provinciale che urbano.

Riteniamo che il raggiungimento del 40% di utilizzo del mezzo privato come quota modale sia raggiungibile tramite un forte incremento del TPL. Fattori come l'invecchiamento della popolazione, il meteo più incerto, il maggior caldo estivo, le abitudini, non favoriscono lo sviluppo massivo dell'utilizzo della bicicletta, che vedrà sicuramente un incremento, ma che ricoprirà una quota minoritaria del restante 60% della quota modale. (anche il PUMS conferisce alle biciclette un 12% di quota modale in prospettiva di medio-lungo periodo).

Nel PAT non è previsto lo spostamento dei principali attrattori della città, quali Fiera, Stadio, Ospedali, considerati ormai in posizioni consolidate. Non entriamo nel merito di questa scelta. Ne vediamo però un'opportunità per percorrere la strada della "Città compatta", che tenda ad avvicinare servizi e utenti, senza proseguire nella continua espansione territoriale e relativo consumo di suolo.

Verona è città attrattiva, e notiamo nel PAT il desiderio di aiutare con l'urbanistica il farla diventare sempre più attrattiva. La crescita delle necessità di spostamento degli utenti, unita alla stabilità della posizione dei principali attrattori ed alla volontà di aumentare la quota modale di TPL, porterà probabilmente a dover valutare l'implementazione di un mezzo di TPL di maggior portata. Città vicine, come Brescia e Padova ad esempio, più piccole, han puntato su un mezzo di TPL di massa 15/20 anni fa ed oggi hanno approfittato del quadro politico

favorevole (PNRR) per l'implementazione di ulteriori linee: Brescia, una linea di metro leggera, che è in implementazione con 2 nuove linee tranviarie. Padova, una linea di tram e due nuove in arrivo.

Riteniamo necessario che la visione della città del futuro comprenda questa eventualità, anzi, che sia perseguita la volontà di procedere nell'implementazione di un TPL che vada oltre al filobus. Il mezzo filoviario ha delle caratteristiche positive, e nel confronto coi due mezzi di cui sopra (metro leggera e tram) è competitivo per città di taglia media in termini di flessibilità maggiore, capacità di coprire zone ampie, costo minore. Ha però il grande limite di non essere un vero TPL di massa, avendo la portata di un autobus snodato.

Il Comitato, a valle di tali riflessioni, ha chiesto al Comune di Verona di inserire, nel quadro infrastrutturale del PAT, quantomeno in prospettiva di medio-lungo periodo, un sistema di TPL di massa (metro leggera preferibilmente, o tramvia) che unisca i maggiori attrattori collegandoli con i principali parcheggi scambiatori. Tale sistema andrà progettato per inserirsi in modo armonioso con l'allora implementato sistema filoviario.

Il Comitato ritiene che il nuovo mezzo di TPL di massa possa essere visto come una delle principali vie per la risoluzione delle attuali criticità e dei punti irrisolti (traforo, congestione di Corso Unità d'Italia, Via Tombetta e Via Mameli, mobilità nei grandi eventi (Fiera, Stadio, Centro)). A tale scopo, il Comitato ritiene fondamentale l'implementazione di un sistema di trasporto metropolitano provinciale, che sulla scala comunale preveda l'utilizzo del quadruplicamento dei binari per l'implementazione di alcuni servizi di trasporto ad elevata frequenza nei tratti cittadini, in particolare est-ovest Parona-San Michele (come previsto nel PUMS). Il Comitato ritiene inoltre che la linea filoviaria principale Genovesa-Cà di Cozzi, che interseca molti grandi attrattori di traffico (Fiera, Stazione Vr PN, Centro, Ospedale BT), una volta che il sistema filoviario sia a regime e sia largamente utilizzato, possa essere sostituita da un mezzo con maggiore portata, ritenendo la Metro leggera una possibilità da analizzare concretamente tramite opportuno Studio di fattibilità.

Opportunità legate al Quadruplicamento ferroviario – Lotto 4 TAV Verona Fortezza

Il Comitato ritiene che la fase di DP del PFTE del Lotto 4 possa portare a modifiche che consentano il miglior sfruttamento del quadruplicamento dei fasci di binari che attraversano la città, e del sedime che va conseguentemente a liberarsi in superficie, negli eventuali tratti dismessi di ferrovia e sulle coperture delle gallerie artificiali.

Osservazioni:

1) Nel tratto Nassar-Chievo, realizzare solamente i due binari della linea AV/AC, mantenendo la ferrovia storica per i treni regionali. Questo consentirebbe di riattivare la stazione di Parona, che il Comitato ritiene molto importante nel quadro futuro di realizzazione di un sistema di trasporto pubblico metropolitano. Parona è infatti logisticamente strategica, essendo collettore naturale del traffico proveniente da tutta l'area Nord-Ovest, Pescantina/Negrar. La realizzazione di 2 dei 4 nuovi binari, potrebbe portare ad un risparmio economico (da verificare) che possa essere convertito nell'adeguamento della ferrovia dedicata ai regionali (vedasi punto 2)
2) Predisporre la realizzazione delle stazioni previste nel PUMS di Verona in relazione alla realizzazione di un treno urbano Parona-San Michele. In particolare:
    a. prevedere le giuste distanze tra i binari AV/AC ed i binari dedicati ai treni regionali
    b. realizzare le banchine delle stazioni
    c. realizzare il sottopasso per il raggiungimento del binario interno, con predisposizione di ascensori e dell'impiantistica necessaria

    Si riporta di seguito uno stralcio della planimetria inserita nel PUMS, relativa al quadro infrastrutturale medio/lungo periodo, in cui si vedono le stazioni previste, nel tratto del Lotto 4: Parona, Via Barucchi, Forte Chievo, Via Fava, Corso Milano, Via San Marco, Via della Spianà. Si sottolinea che la stazione Corso Milano è già prevista nel PFTE. Si sottolinea che il Comitato intende tali stazioni come "semplici" banchine con sottopassi, senza edifici di appoggio.

    Si ritiene che la realizzazione di tali stazioni, che saranno dedicate ad un trasporto solo urbano/provinciale, possa rendere ancor più utile e quindi apprezzabile ai cittadini la realizzazione della Stazione Ferroviaria di San Massimo
3) In alternativa ai punti 1 e 2, qualora non sia accolta la proposta ivi indicata, si richiede di realizzare tutti gli accorgimenti necessari per il miglior sfruttamento dei binari liberati nel tratto Parona-Chievo ai fini della realizzazione di un TPL locale tipo tram/filobus che colleghi in modo diretto e veloce Parona con la Stazione FS di Verona Porta Nuova. Pensiamo ad una tramvia/filobus che possa utilizzare i binari esistenti provenienti da Parona, affiancarsi ai 4 binari nel tratto "critico" di Via Barucchi/Villa Pullè (anche sfruttando la Via Barucchi), proseguire sul sedime lasciato libero in superficie sopra la galleria artificiale fino a Via San Marco, e "scendere" poi percorrendo la Spianà/Via San Marco per collegarsi alla zona Stadio e quindi alla Stazione FS di Porta Nuova.

    In particolare:
    a. stando alle tavole progettuali visionate, si osserva che il tratto "morto" ferroviario proveniente da Parona verso il Chievo, andrebbe a terminare in corrispondenza di località La Sorte senza possibilità di un collegamento con la Via Barucchi funzionale ad un TPL; si richiede di valutare col Comune se la disposizione planimetrica dei binari possa essere rivista in modo funzionale anche a tale aspetto da noi segnalato

b. si richiede di valutare la massimizzazione del percorso in galleria nel tratto tra Via Fava/Via Monte Crocetta dove attualmente la galleria termina, ed il Chievo/Via Bionde, al fine di poter utilizzare la copertura della galleria per TPL e ciclabilità
c. si richiede di interloquire col Comune al fine di prevedere la continuità del TPL da noi proposto Parona/Stazione FS Porta nuova, in particolare garantendo il possibile utilizzo di tutti i tratti resi disponibili in superficie sopra le gallerie artificiali, prevedendo la realizzazione di un attraversamento di Corso Milano alla quota dell'attuale sorvrappasso ferroviario, al fine dell'utilizzo non solo per la ciclabilità ma anche per il TPL

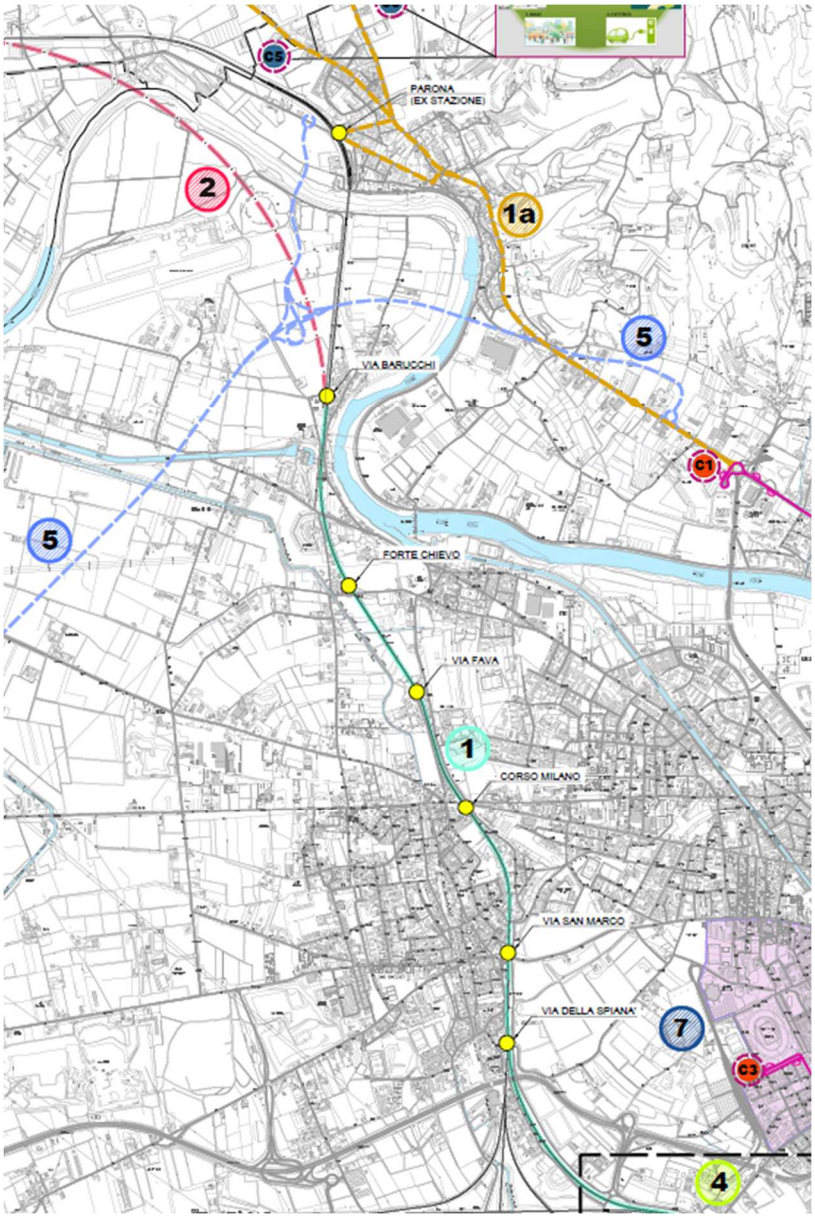

Figura 1 Stralcio della planimetria del quadro infrastrutturale medio/lungo periodo del PUMS di Verona

4) Si ritiene che la fermata FS di San Massimo, con l'attuale servizio di treni regionali ed interregionali, sia di scarsa utilità. La fermata si trova infatti sulla direttrice Verona-Brennero, a poca distanza dalla Stazione di Verona PN, ove tutti i treni sostano anche per diversi minuti. San Massimo dista 11 minuti in autobus, frequenza di 15' negli orari di punta. Troverà utilità nella stazione chi risiede nelle vicinanze e deve andare verso Trento con un treno regionale. Chi deve andare in altre direzioni, è presumile preferisca l'autobus per andare a Verona PN, che ha frequenza alta e bassa possibilità di ritardi), da dove si possono prendere i treni in tutte le direzioni.
   Si ritiene quindi fondamentale che venga rivisto il quadro complessivo dei mezzi pubblici afferenti alla zona Ovest della città, al fine di rendere strategico, oltre che comprensibile ai cittadini, l'investimento nella realizzazione di una fermata FS a San Massimo.
   Si ricorda che nel progetto del filobus si è scelto di posizionare il capolinea della zona Ovest allo Stadio, escludendo di fatto tutto il resto della Circoscrizione^3, circa 50.000 abitanti. Un prolungamento del filobus dallo Stadio verso Corso Milano è da ritenersi fondamentale, così come una linea est-ovest che percorra l'intero Corso Milano fino al quartiere San Zeno, e poi oltre verso l'Ospedale di Borgo Trento; entrambi tali nuovi tratti di filovia sono infatti previsti nel documento preliminare del PAT.
   Si ritiene quindi che la Stazione di San Massimo possa essere anche il capolinea del filobus (o in alternativa di linee tranviarie), e che quindi vada in tal senso infrastrutturata, ad esempio con un parcheggio scambiatore, da realizzarsi nelle vicinanze della rotonda di Croce Bianca. Va sottolineato che il PAT prevede che tale stazione sia un ambito ove potenziare l'intermodalità anche col trasporto privato, e inoltre nel PAT è previsto il prolungamento della Strada di Gronda (in realizzazione a breve il tratto tra le uscite Alpo della tangenziale sud e San Massimo della tangenziale Ovest) fino alla SS 11, e che quindi l'area della rotonda della Croce Bianca sia il luogo di approdo naturale di un parcheggio scambiatore.
   Tale configurazione faciliterebbe anche l'utilizzo della Stazione, e renderebbe il luogo frequentato, con benefici anche in termini di sicurezza.
   Tale configurazione risulterebbe inoltre un facilitatore nel processo di implementazione di un sistema di trasporto metropolitano su ferro, come previsto nel PUMS, che darebbe un senso alla scelta di realizzare la Stazione FS di San Massimo.
   Si ritiene necessario prevedere fin da ora tutte le opere necessarie al fine di rendere fruibile la Stazione FS di San Massimo secondo il quadro appena descritto.
   Di seguito un'immagine planimetrica tratta dalla tavola del telaio infrastrutturale del preliminare del PAT, nella quale si rende evidente il grande potenziale di interscambio tra mezzo privato e pubblico nella futura Stazione FS (si vedono la Stazione di San Massimo in alto a sx, la Stazione di Verona PN in basso a destra, l'Ospedale di Borgo Trento in alto a destra, in rosso lo Stadio. I tratti tratteggiati: gialli sono i tratti di filovia di

progetto, grigi sono la ferrovia di progetto (AV-AC), rosso è il prolungamento della Strada di gronda (in blu l'ultimo tratto di prossima realizzazione di tale strada fino appunto all'uscita della tangenziale di San Massimo)).

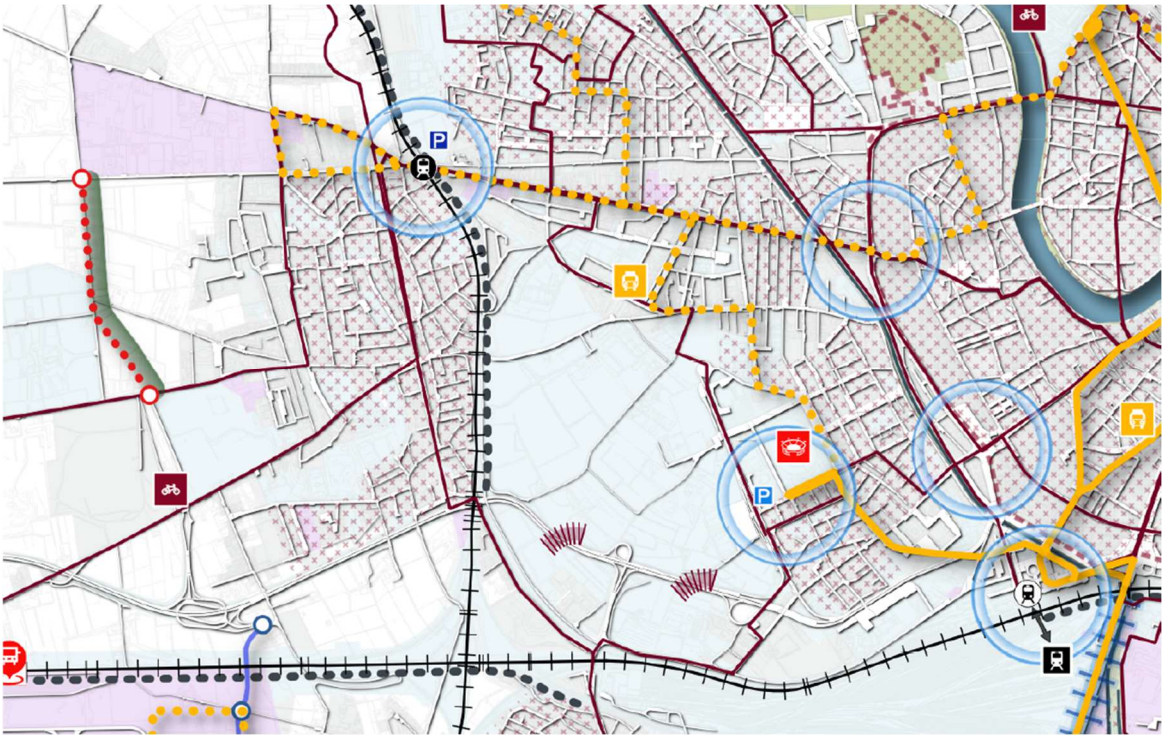

Figura 2 Stralcio – tavola telaio infrastrutturale – preliminare nuovo PAT del Comune di Verona

COMITATO PER LA METROPOLITANA DI VERONA

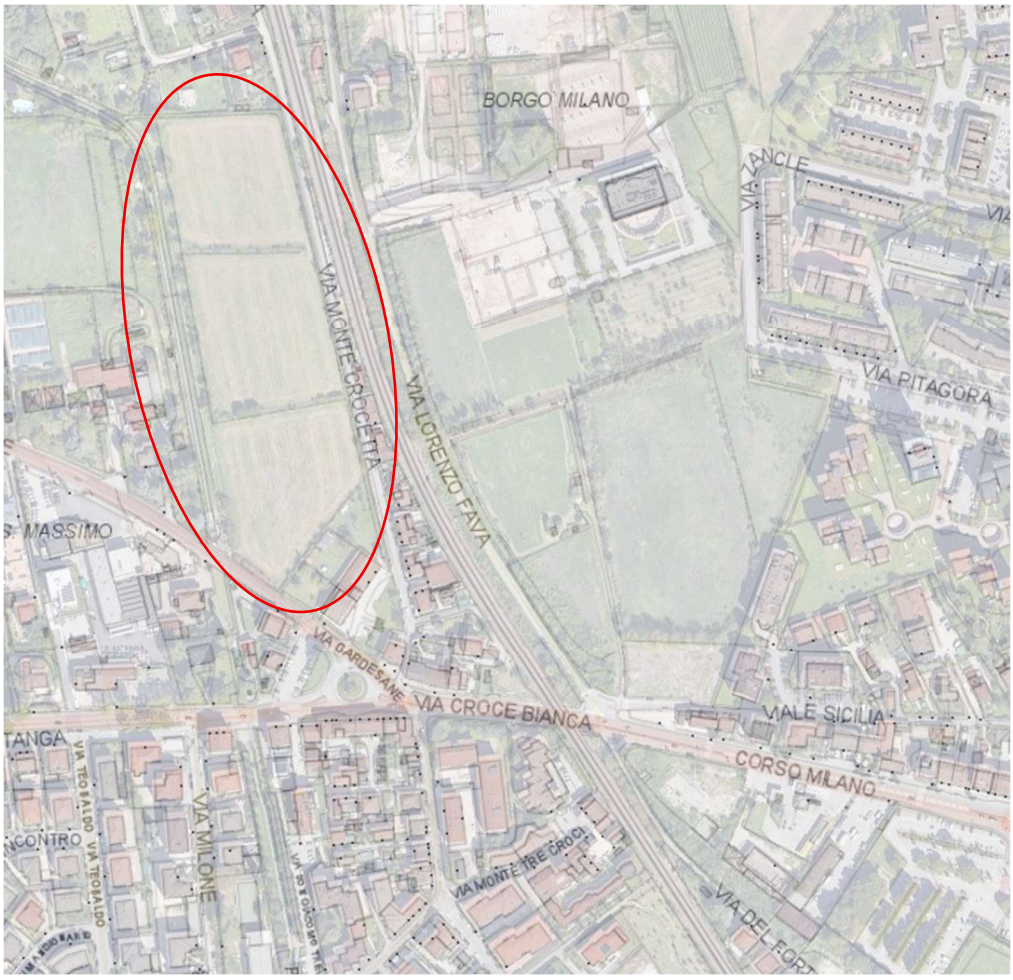

Figura 3 Possibile area per il parcheggio scambiatore per capolinea nuovo filobus e per Stazione FS San Massimo

Verona, 03/08/2025

Il Comitato per la Metropolitana di Verona

Comitato per la Metropolitana di Verona
Via Giuseppe Adami, 8 - 37124 Verona
metropolitanaverona@gmail.com