



Dibattito Pubblico

Ingresso a Verona da Nord

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

OSSERVAZIONI

Comune di Verona

4 agosto 2025



**Comune
di Verona**
AREA TERRITORIO

Verona, 04.09.2024

Spett.le

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A
info@dpingressoveronanord.it

c.a. Responsabile Dibattito Pubblico
Luigi De Amicis

OGGETTO: Linea AV/AC Corridoio 1. Progetto di quadruplicamento Fortezza -Verona. Ingresso a Verona da Nord. Dibattito Pubblico. Trasmissione osservazioni.

In relazione al procedimento di cui all'oggetto, si trasmette:

- proposta di deliberazione del Consiglio Comunale n. 53 discussa nella seduta consiliare del 31.07.2025, avente ad oggetto: "Infrastrutture strategiche definite dalla legge obiettivo n. 443/01 - Linea AV/AC corridoio 1. Progetto "quadruplicamento Fortezza-Verona – lotto 4 ingresso a Verona da Nord". dibattito pubblico avviato da rfi ai sensi dell'art.40 del d.lgs. n. 36/2023. Osservazioni del Comune di Verona";
- allegati alla proposta di deliberazione del Consiglio Comunale n. 53 del 31.07.2025, osservazioni presentate alla Circoscrizione Terza;
- ordine del giorno n. 477 collegato alla proposta di deliberazione n. 53/2025 ;
- osservazioni della Direzione Attuazione Urbanistica e PEBA del 04.08.2025;
- osservazioni della direzione Infrastrutture Viarie e Mobilità del 31.07.2025;
- Integrazione alle osservazioni pervenute alla Circoscrizione Terza del 31.07.2025 prot.n. 285547.

Si precisa che la deliberazione consiliare suddetta, non appena sarà pubblicata all'Albo Pretorio, verrà opportunamente trasmessa (con numerazione n. 37/2025 del 31.07.2025).

Il Dirigente
Coordinatore Area Territorio
Arch. Arnaldo Toffali
(firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i.)

Comune di Verona
Area Territorio
Via Pallone n. 9 – 37121 Verona
Tel. 045-8077597 - 045-8077321
e-mail – agt@comune.verona.it – www.comune.verona.it
Pec – agt@pec.comune.verona.it

Comune di Verona
Sessione ordinaria di Consiglio Comunale
Proposta di Deliberazione N. 53/2025 dell'ODG

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Oggetto: INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 - LINEA AV/AC CORRIDOIO 1. PROGETTO "QUADRUPPLICAMENTO FORTEZZA-VERONA – LOTTO 4 INGRESSO A VERONA DA NORD". DIBATTITO PUBBLICO AVVIATO DA RFI AI SENSI DELL'ART.40 DEL D.LGS. N. 36/2023. OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VERONA.

Premesso che:

- il progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" si inserisce nell'ambito del più ampio intervento di Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona, finalizzato ad incentivare un progressivo passaggio dal trasporto merci su gomma a quello su rotaia, contribuendo al decongestionamento della rete autostradale, prossima alla saturazione, e al potenziamento dell'asse Verona-Innsbruck-Monaco, lungo il Corridoio TEN-T (Trans European Network-Transport) Scandinavo-Mediterraneo;
- il progetto ricade interamente nella Provincia di Verona, interessando i Comuni di Verona, San Pietro in Cariano e Pescantina;
- nell'anno 2003, RFI ha predisposto un primo progetto preliminare dell'intera tratta, che si sviluppava in superficie e prevalentemente in affiancamento stretto alla linea esistente, e ha avviato l'iter autorizzativo presso il CIPE; tale *iter* veniva poi sospeso nel 2007 su richiesta del Comune di Verona, sostenuta da Regione Veneto, Provincia di Verona e dal Commissario di Governo, rappresentando la necessità di apportare modifiche al progetto preliminare presentato;
- il successivo studio del 2008 prevedeva un tracciato alternativo che si sviluppava con pronunciato spanciamento ad ovest dalla linea esistente, con tratti in trincea e in galleria. Negli anni tra il 2009 e il 2011, Regione Veneto, Provincia di Verona e RFI costituirono un gruppo di progetto con l'obiettivo di approfondire il primo progetto preliminare del 2003 e il nuovo tracciato alternativo ad ovest: l'analisi comparativa sui due corridoi portò il gruppo di progetto a scartare la più recente ipotesi di spanciamento ad ovest ritenendo che lo stesso comportasse maggiori impatti sul territorio, maggiori costi e ricadute negative sulla funzionalità del Quadrante Europa;
- a distanza di dieci anni dalla presentazione del primo progetto preliminare (2003), il 14 maggio 2013, Comune di Verona, Provincia di Verona, Regione Veneto e RFI sottoscrivono un protocollo d'intesa avente tra gli obiettivi lo sviluppo dell'originario progetto preliminare e l'interramento della linea storica e della linea AC nei tratti che attraversano i centri abitati. Nel 2014, quindi, Italferr, su incarico di RFI, sviluppò il "Progetto Preliminare del Lotto 4" recependo gli impegni assunti nel Protocollo d'Intesa del 2013 e introducendo tratti in trincea e in galleria artificiale, sia per la linea nuova che per la linea storica, in corrispondenza dei quartieri di San Massimo e Chievo;

- con DGC dell'agosto 2020, il Comune di Verona ha approvato lo schema di *“Integrazione del Protocollo d’Intesa sottoscritto in data 14 maggio 2013 ...”* per la revisione e l'aggiornamento del “Progetto Preliminare del Lotto 4” del 2014 al fine di dare seguito alle intese intervenute tra Comune di Verona, Provincia di Verona, Regione Veneto e RFI con la sottoscrizione del Protocollo del 2013 per accelerare la progettazione e la realizzazione del nuovo accesso ferroviario da Nord e condividere il progetto nel suo complesso con tutti Comuni territorialmente coinvolti, estendendo così il Protocollo anche ai Comuni di Pescantina e San Pietro In Cariano;
- in particolare, nella menzionata *“Integrazione del Protocollo d’Intesa”* del 2013, definitivamente sottoscritta il 25 maggio 2021, si prevede l'impegno di RFI a *“inserire nel progetto la valutazione di fattibilità di una fermata da localizzare in prossimità dell’abitato di San Massimo/Borgo Milano, in relazione alle prospettive future del nodo ferroviario di Verona e nell’ottica di realizzare un sistema suburbano”*;
- nel febbraio 2022 si conclude lo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE): la soluzione progettuale oggetto del Dibattito Pubblico, avviato il 5 giugno scorso ai sensi all'art. 40, comma 3, del D.Lgs. 36/2023, prevede la realizzazione di tratti in galleria artificiale (galleria San Massimo e Parona), di tratti in affiancamento alla linea storica, nonché della nuova fermata urbana di San Massimo in corrispondenza della galleria omonima. L'intervento si sviluppa in un unico lotto costruttivo e funzionale, con inizio a sud, in prossimità del terminal merci Quadrante Europa, dove è previsto l'adeguamento del Bivio San Massimo, e termine a nord, nell'abitato di Pescantina, dove è prevista la realizzazione di un bivio di connessione tra le due nuove linee, per un'estensione complessiva pari a circa 9,5 km;
- la soluzione progettuale finale recepisce le modifiche conseguenti all'aggiornamento del quadro normativo, consentendo di minimizzare le criticità legate alle interferenze di natura idraulica, alle interferenze con le viabilità, alla presenza di aree protette e tutelate, garantendo al contempo l'esercizio della linea;
- come previsto dall'art. 40, comma 3, del d.lgs. 36/2023, il 5 giugno 2025 RFI ha pubblicato sul portale dedicato <https://www.dpingressoveronanord.it/> la documentazione relativa al PFTE e, in particolare, la Relazione di progetto che riporta le motivazioni dell'intervento, le soluzioni progettuali proposte, e le valutazioni sugli impatti sociali, ambientali ed economici dell'opera e l'altra documentazione relativa al PFTE;
- il Dibattito Pubblico, avviato con la conferenza stampa del giorno 5 giugno 2025, ha previsto lo svolgimento di tre incontri pubblici generali, avvenuti nei giorni 18, 19, 20 giugno 2025 e tre incontri specifici per territorio avvenuti nei giorni 24, 25 e 26 giugno 2025 rispettivamente per i Comuni di Verona, San Pietro In Cariano e Pescantina, finalizzati a presentare le ragioni e le caratteristiche della proposta e a raccogliere osservazioni sui temi rilevanti del progetto;
- oltre agli incontri previsti dal Dibattito Pubblico, il giorno 30 giugno, si è tenuta un'assemblea pubblica nella Sala Lucchi di Palazzina Masprone, in piazzale Olimpia 3, a Verona, organizzata dal Comune di Verona in collaborazione e con la presenza di RFI, con l'obiettivo di informare e coinvolgere i cittadini sul progetto, che rappresenta un intervento infrastrutturale strategico per il futuro della città;
- detto evento, che ha coinvolto prevalentemente i cittadini residenti nelle Circoscrizioni Seconda e Terza, si è concluso con l'indicazione di far pervenire entro il successivo 7 luglio eventuali osservazioni all'indirizzo della Circoscrizione Terza, che le avrebbe poi esaminate, valutate e comunque inviate al Comune per l'inoltro a RFI; tali indicazioni sono state poi più ampiamente diffuse attraverso ulteriori piattaforme di comunicazione del Comune di Verona;

Considerato che:

- l'art. 40, comma 4, del d.lgs. 36/2023, prevede che - tra gli altri - gli Enti locali interessati dall'opera possono presentare osservazioni e proposte entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla pubblicazione di cui al precedente comma 3, avvenuta il 5 giugno 2025 e che andrà a scadere dunque il 4 agosto 2025;

Dato atto che:

- sulla strategicità ed importanza del quadruplicamento della tratta Fortezza – Verona, per i collegamenti merci e passeggeri nazionali, regionali, locali e metropolitani, vi è totale condivisione da parte dell'Amministrazione del Comune di Verona;
- in particolare, sia il Documento Preliminare del PAT approvato con DGC n. 1359 del 30 Dicembre 2024, sia il PUMS approvato con DCC n. 56 del 12 ottobre 2023 prevedono il potenziamento del trasporto pubblico e sono coerenti con il progetto di quadruplicamento della tratta Fortezza – Verona;
- l'intervento prevede, in sintesi, la realizzazione dei seguenti interventi:
 - quadruplicamento di Bivio San Massimo;
 - realizzazione della sola linea est nel tratto in affiancamento all'esistente compreso fra Bivio San Massimo e il km 4, dove ha inizio il tratto di percorso in variante;
 - realizzazione della galleria San Massimo e della galleria Parona nei pressi di Forte Parona;
 - realizzazione di entrambe le nuove linee (4 binari) nel tratto in variante rispetto alla linea storica;
 - realizzazione della nuova fermata San Massimo;
 - nuovo attraversamento sul fiume Adige;
 - dismissione di tratti dell'attuale percorso che consentiranno la ricucitura tra i quartieri San Massimo e Borgo Milano;
 - interventi di miglioramento sulle viabilità intersecate dalle nuove infrastrutture ferroviarie;

Rilevato che:

- sono state formulate numerose osservazioni di merito sul PFTE da parte di cittadini, enti e associazioni, presentate alla Circoscrizione Terza e che questa, successivamente, con PG n. 260617 del 14 luglio 2025 recante proprio parere favorevole sul “documento di sintesi”, espresso nella seduta dell'11 luglio 2025, ha provveduto a trasmetterle alla Direzione Pianificazione Urbanistica;
- il “documento di sintesi”, unitamente alle osservazioni pervenute alla Circoscrizione Terza, sono allegati alla presente deliberazione consiliare per farne parte integrante;

Visti:

- il D.Lgs. 03.04.2006 n. 152 e s.m.i.;
- il D.Lgs. 30 giugno 2003, n.196 “Codice in materia di protezione dei dati personali” e ss.mm.ii.;
- il D.Lgs. 31 mar 2023, n. 36 “Codice dei contratti pubblici”;

Dato atto che il presente provvedimento non comporta impegni di spesa né minori entrate.

Preso atto del parere tecnico del proponente Dirigente della Direzione Pianificazione Territoriale e del parere contabile del Responsabile del Servizio Finanziario, formulati sulla proposta di deliberazione in oggetto ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000, allegati al presente provvedimento;

Su proposta dell'Assessora alla Pianificazione Urbanistica, Barbara Bissoli;

D E L I B E R A

1. le premesse sono parte integrante del presente provvedimento;
2. di condividere e fare proprio il “documento di sintesi” oggetto del parere favorevole della Circoscrizione Terza (PG n. 260617 del 14 luglio 2025), qui allegato a far parte integrante del presente provvedimento;
3. di trasmettere a RFI le osservazioni presentate alla Circoscrizione Terza, allegate al presente provvedimento;
4. di incaricare la Direzione Pianificazione Urbanistica di trasmettere a RFI e ad eventuali altri competenti enti la presente deliberazione, il “documento di sintesi” della Circoscrizione Terza con il relativo parere favorevole, e le osservazioni trasmesse alla Circoscrizione Terza;
5. di pubblicare la presente deliberazione nella sezione Amministrazione Trasparente del sito del Comune, ai sensi del D.Lgs. n. 33/2013 e successive modificazioni;
6. di dichiarare immediatamente eseguibile la presente deliberazione, ai sensi dell'art.134, comma 4, D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.



Comune
di Verona

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

FIRMATARIO: ARNALDO TOFFALI

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

PROPOSTA PER IL CONSIGLIO COMUNALE N 53 del 21 luglio 2025

OGGETTO: INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 - LINEA AV/AC CORRIDOIO 1. PROGETTO "QUADRUPLICAMENTO FORTEZZA-VERONA – LOTTO 4 INGRESSO A VERONA DA NORD". DIBATTITO PUBBLICO AVVIATO DA RFI AI SENSI DELL'ART.40 DEL D.LGS. N. 36/2023. OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VERONA.

*Ai sensi dell'art. 49, comma 1 e 147 bis, comma 1 del D. Lgs. 18.08.2000 n. 267, si esprime **parere favorevole** di regolarità tecnica relativamente alla proposta in oggetto.*

Data 21/07/2025

Firmato digitalmente da:

***Il Dirigente del Settore
ARNALDO TOFFALI***

AREA BILANCIO E RISORSE ECONOMICHE

TIPO ATTO: Proposta per il Consiglio Comunale N 53 del 21 luglio 2025

OGGETTO: INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 - LINEA AV/AC CORRIDOIO 1. PROGETTO "QUADRUPPLICAMENTO FORTEZZA-VERONA – LOTTO 4 INGRESSO A VERONA DA NORD". DIBATTITO PUBBLICO AVVIATO DA RFI AI SENSI DELL'ART.40 DEL D.LGS. N. 36/2023. OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VERONA.

Ai sensi dell'art. 49, comma 1 e 147 bis, comma 1 del D. Lgs. 18.08.2000 n.267, si dichiara la non rilevanza contabile relativamente alla proposta in oggetto.

Note:

Data 21/07/2025

Firmato digitalmente da:
Il Responsabile del Servizio Finanziario

Al Dirigente
Direzione Pianificazione Territoriale
Arch. Arnaldo Toffali
p.c. Dott. Ernesto Caneva

p.c. all'Assessore alla Pianificazione
Territoriale e all'Urbanistica
Barbara Bissoli

p.c. all'Assessore al Programma triennale
Lavori Pubblici e al Coordinamento Lavori
Pubblici e progetti complessi

LORO SEDI

OGGETTO: Quadruplicamento linea ferroviaria "Verona Fortezza" Lotto 4 - ingresso a Verona da Nord: valutazione del progetto e delle osservazioni pervenute. Documento di sintesi. Parere.

Con riferimento all'oggetto, si comunica che il Consiglio della Circoscrizione 3^a, nella seduta dell'11 luglio 2025, ha espresso parere favorevole all'unanimità dei 12 consiglieri presenti al documento di sintesi allegato.

Di seguito la votazione:

Consiglieri assegnati:	21
Consiglieri presenti	12
Consiglieri votanti	12
Consiglieri favorevoli	12
Consiglieri contrari	00
Consiglieri astenuti	00

Si allegano alla presente anche le osservazioni e la raccolta firme pervenute alla scrivente Circoscrizione dopo l'assemblea pubblica svoltasi in data 30 giugno 2025 presso la Sala Lucchi, zona Stadio – Verona.

Cordiali saluti.

**La Responsabile Circoscrizionale
Circoscrizione 3^a
Dott.ssa Isabella Loncrini**

QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA "VERONA FORTEZZA" LOTTO 4- INGRESSO A VERONA DA NORD; VALUTAZIONE DEL PROGETTO E DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE. DOCUMENTO DI SINTESI. Parere

Il Consiglio della 3^a Circoscrizione, nella seduta convocata per venerdì 11 luglio 2025, con il presente documento intende intervenire formalmente nel processo di Dibattito Pubblico indetto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 5 giugno 2025, ai sensi dell'art. 22 del D.Lgs. n. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici), come modificato dal D.Lgs. n. 36/2023. A tal fine, si formula il seguente parere, corredato dalle osservazioni e segnalazioni pervenute dalla cittadinanza, per le quali si chiede che venga fornito un riscontro puntuale e per iscritto da parte dei soggetti competenti. Il presente documento, nonché le osservazioni che seguono, sono da intendersi formulati ai sensi dell'art. 40, comma 4, del D.Lgs. 36/2023.

PREMESSA

Il progetto relativo alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Alta Velocità–Alta Capacità in ingresso a Verona da Nord (Lotto 4 del tratto Fortezza–Verona) è attualmente sottoposto alla fase di Dibattito Pubblico, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Nel mese di giugno 2025 si sono tenuti sei incontri pubblici, in modalità mista (presenza/remoto), durante i quali RFI ha presentato il progetto e raccolto osservazioni da parte degli stakeholder (comitati, associazioni, enti, ecc.), come previsto dalla procedura. I cittadini hanno potuto partecipare come uditori, previa iscrizione.

Su richiesta dell'Amministrazione comunale di Verona e della 3^a Circoscrizione, alcuni tecnici progettisti di RFI hanno partecipato a un'assemblea pubblica, svoltasi in data 30 giugno 2025 presso la Sala Lucchi (zona Stadio – Verona). Durante tale incontro, il progetto è stato illustrato e sono stati raccolti pareri, domande e osservazioni da parte dei numerosi cittadini intervenuti.

In accordo con RFI e l'Amministrazione comunale, è stata offerta alla cittadinanza la possibilità di inviare osservazioni scritte alla 3^a Circoscrizione. Tale opportunità è stata comunicata sia tramite i mezzi di informazione, sia nel corso dell'assemblea del 30 giugno.

Sono pervenute complessivamente 58 segnalazioni trasmesse:

-via e-mail all'indirizzo: circoscrizione3@comune.verona.it

-tramite PEC: decentramento@pec.comune.verona.it

-oppure consegnate a mano presso l'Ufficio amministrativo della 3^a Circoscrizione (via Sogare, 3)

Tutti i contributi ricevuti sono stati archiviati e protocollati secondo le procedure interne del Comune di Verona.

VALUTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI

Le osservazioni pervenute sono state esaminate preventivamente dai Presidenti delle Commissioni consiliari Sergio Carollo (Lavori Pubblici) e Marco Raineri (Urbanistica), nonché dal Presidente della Circoscrizione Riccardo Olivieri. Esse sono state inoltre messe a disposizione di tutti i Consiglieri e Commissari delle Commissioni Lavori Pubblici e Urbanistica per la consultazione non appena protocollate e comunque con almeno 48 ore di anticipo rispetto alla seduta consiliare dell'11 luglio 2025, in conformità al regolamento.

Le osservazioni ricevute entro le ore 17:00 di lunedì 7 luglio 2025 sono state oggetto di esame preliminare da parte della Commissione congiunta Lavori Pubblici e Urbanistica, riunitasi lo stesso

giorno alle ore 21:00. Quelle pervenute fino alle ore 13 di mercoledì 9 luglio 2025 invece sono da intendersi visionate dai componenti di codesto Consiglio.

OSSERVAZIONI

All'esito del processo di partecipazione e analisi appena descritto, il Consiglio della 3^a Circoscrizione chiede ad R.F.I. di prendere in carico, valutare e dare un riscontro puntuale alle osservazioni che vengono puntualmente elencate di seguito:

- 1) Si richiede ad RFI di non utilizzare il Parco dell'amicizia di Via Fratellanza come area di stoccaggio (terreni, materiali in genere) e come area di cantiere. Si richiede ad RFI di individuare altre aree idonee nelle vicinanze, minimizzando l'impatto sulle viabilità esistenti e fuori da contesti altamente abitati. In aggiunta a quanto premesso nel presente punto si chiede che in tale area vengano salvaguardati gli alberi e quindi che gli stessi non vengano abbattuti.
- 2) La commissione prende atto che sono pervenute numerose richieste, da parte dei cittadini, di eliminare l'uscita della Stazione di San Massimo nel Parco dell'Amicizia di Via Fratellanza. La Circoscrizione ritiene inadeguata l'ipotesi di un accesso attraverso un parco pubblico come quello dell'Amicizia in Via Fratellanza, in quanto ciò solleva rilevanti criticità in termini di sicurezza e di fruizione ordinata dello spazio urbano.
- 3) Si conferma in modo inequivocabile che l'uscita sul Parco dell'Amicizia di Via Fratellanza, così come ogni possibile interferenza con l'area cani adiacente e relativi perimetri, sono da escludere in modo assoluto e non rientrano tra le ipotesi in discussione. Detto questo, si ritiene che, tra le opzioni che potrebbero eventualmente essere valutate in futuro, un accesso sul lato San Massimo possa rappresentare una possibilità da approfondire, in relazione allo sviluppo di un sistema integrato di trasporto pubblico su scala urbana e provinciale. Tale possibilità andrebbe comunque analizzata con attenzione, sia sotto il profilo dell'utilità e della coerenza urbanistica, sia rispetto agli assetti legati alla sicurezza. In particolare, qualora si decidesse di procedere in tal senso, sarebbe necessario prevedere adeguati presidi di controllo, videosorveglianza e varchi regolati per limitarne l'utilizzo esclusivamente agli utenti del trasporto pubblico ferroviario o metropolitano di superficie. In ogni caso, qualsiasi proposta in merito dovrà essere sottoposta a un confronto trasparente con la cittadinanza, la Circoscrizione e l'Amministrazione comunale.
- 4) Si ritiene opportuno evidenziare a RFI l'importanza di mantenere la possibilità di utilizzo della stazione di Parona e dei binari storici a fini di trasporto pubblico. Questo risponde all'obiettivo, già evidenziato, di sviluppare una rete metropolitana organica basata sull'interconnessione di un maggior numero di fermate locali. In quest'ottica, quella di San Massimo assumerebbe un ruolo strategico. Si ricorda che il PUMS del Comune di Verona prevede l'attivazione di un servizio ferroviario urbano lungo la tratta Parona-San Michele, sfruttando le linee esistenti e introducendo una serie di fermate locali nei quartieri attraversati. Si chiede pertanto che il progetto del Lotto 4 non comprometta questa prospettiva e che vengano adottate tutte le misure necessarie per agevolarne la futura implementazione.

- 5) Si richiede di valutare il prolungamento della galleria artificiale di San Massimo, al momento prevista di circa 1,8 km. In particolare si richiede di valutare di proseguire lo "scatolare" della galleria fino alla zona di Via Bionde indicativamente ai civici da 48 a 132 / Villa Pullè con opportuna ricopertura a verde, in sostituzione della prevista trincea, al fine di mitigare a livello visivo e acustico l'impatto dei 4 binari ferroviari previsti. Si richiede di fornire un chiarimento circa l'eventuale allargamento di Via Bionde, se e dove venga previsto, e se siano previsti marciapiedi. Ci riserviamo di esprimerci in merito una volta ottenuta più puntuale documentazione e effettuato un confronto con i residenti. Si richiede inoltre di mantenere la continuità di un collegamento ciclopeditone tra Via Monte (zona Chievo) e Via Bionde. Si chiede per questa zona di chiarire la destinazione d'uso delle aree di cui è previsto l'esproprio e qualora ne fosse prevista la destinazione a cantiere di valutarne uno spostamento. Si richiede in tale punto di mantenere la possibilità in futuro della realizzazione di una ulteriore fermata del trasporto pubblico mantenendo un'adeguata separazione tra i binari AV/AC e i binari della ferrovia tradizionale.
- 6) Si richiede di valutare l'utilizzo della recente copertura del canale San Giovanni in zona Via Monte Crocetta/Via Bionde, nella fase di cantiere in cui la Via Monte Crocetta verrà chiusa. Tale utilizzo del tracciato del canale consentirebbe di evitare l'esproprio di alcuni edifici (ad esempio è presente una nuova villa che nelle planimetrie utilizzate è ancora un vecchio rudere) e costituirebbe un'alternativa più economica, visto che tale tracciato si avvicina molto a tutte le abitazioni ed alle diramazioni della Via Monte Crocetta. Si richiede di fare una valutazione in merito.
- 7) Si sottolinea che sono pervenute diverse osservazioni relative al tema espropri/indennizzi. Si richiede a RFI di verificare quanto scritto dai cittadini ed elaborare le opportune risposte. In particolare, i temi emersi sono: indennizzi eventuali per chi subisca disagi particolari (esempio persone con disabilità), possibilità di spostamento di aree di cantiere (scarpate/recinzioni) per evitare ulteriori disagi/demolizioni/occupazioni temporanee, verifica della reale occupazione degli immobili rispetto a quanto evidenziato nelle planimetrie utilizzate in sede di realizzazione del PFTE. Si richiede ad RFI di meglio evidenziare quale sia la strada da percorrere per la richiesta di indennizzi per disagi/danni arrecati ai cittadini dall'esecuzione dei lavori. Si richiede ad RFI un'attenta verifica delle osservazioni pervenute su tali argomenti.
- 8) Si richiede un collegamento ciclopeditone (passerella) tra Via Randaccio (circa in prossimità del civico 70) e la copertura della Galleria di San Massimo, in corrispondenza dell'inizio della galleria stessa. In tale punto, infatti, la copertura dovrebbe risultare al livello del sedime stradale di Via Randaccio, e si potrebbe quindi configurare una discesa ciclabile (sulla stessa copertura) che ricongiunga l'abitato di San Massimo con Via San Marco lato Spianà, all'incrocio tra Via San Marco e Via della Spianà nel futuro assetto rialzato di 2/3 metri rispetto all'attuale livello. Tale nuovo passaggio e discesa ciclabile consentirebbe di raggiungere facilmente il parco della Spianà, Via San Marco e Borgo Milano da San Massimo.

- 9) Al fine di facilitare la fruibilità della Stazione di San Massimo, si richiede di valutare la realizzazione del prolungamento di Via Pitagora fino a Via Fava ed alla futura rotonda prevista in fronte alla nuova fermata ferroviaria, e si richiede di valutare la realizzazione di una rotonda all'incrocio tra la vie Fava, Via del Fortino e Corso Milano stesso nel futuro assetto; quest'ultima soluzione consentirebbe di rallentare la velocità dei mezzi in corrispondenza di Via Fava su Corso Milano e quindi della stazione, di facilitare l'attraversamento pedonale di Corso Milano in tale punto, e di consentire la svolta a sinistra per chi proviene da Croce Bianca/San Massimo.

In un'ottica di potenziamento del trasporto pubblico locale e per favorire una più agevole fruizione della nuova stazione da parte dei cittadini, si richiede di valutare l'ampliamento del parcheggio auto previsto, anche attraverso una sua eventuale rimodulazione, al fine di agevolare l'interscambio tra mezzo privato e trasporto pubblico.

- 10) Si richiede di realizzare il previsto e auspicabile ampliamento di Via Bacilieri, almeno nel tratto tra la SS 11 e Via Lugagnano, in modo da convogliarvi più agevolmente il traffico di attraversamento di San Massimo e Corso Milano, chiedendone la realizzazione prima dell'inizio dei cantieri del Lotto4. Una parte rilevante del traffico sarebbe infatti invitata e troverebbe giovamento nel bypassare i quartieri e portarsi direttamente sulla tangenziale T4-T9 con ingresso appunto all'uscita di San Massimo in Via Ferrari.

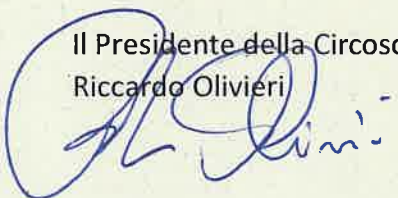
- 11) Viste le implicazioni che i cantieri comporteranno sul traffico in ingresso e in uscita dal quartiere San Massimo, si richiede di valutare e velocizzare qualora possibile la finalizzazione del cantiere del sottopasso viario di Via Carnia/Via Fenilon, prevista nell'ambito del progetto dell'AV/AC Brescia Verona ingresso da Ovest, rispettando le migliori tempistiche previste.

- 12) Stante l'attuale quadro progettuale, si richiede di valutare il miglior assetto dei futuri binari in particolare nel punto corrispondente alla centrale idroelettrica di via Turbina, e Via Barucchi, in modo da non impedire in futuro eventuali utilizzi dei binari provenienti da Parona ai fini del trasporto pubblico locale e/o della ciclopeditività; si rileva infatti che, stando l'attuale quadro, tali binari si interrompono presso località La Sorte in corrispondenza del civico 13/15. Una leggera deviazione dei nuovi tracciati consentirebbe di liberare l'accesso ai binari storici da Via Barucchi prima del civico 13, a beneficio di una migliore fruibilità.

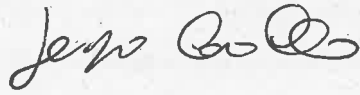
- 13) Un'ulteriore osservazione riguarda la nuova viabilità prevista per Via Boscomantico. La soluzione progettuale proposta, pur giustificata da criteri ingegneristici, comporta un consumo significativo di suolo agricolo e la frammentazione dei fondi. Si propone pertanto di valutare l'utilizzo delle esistenti capezzagne o strade interpoderali per contenere l'impatto ambientale, salvaguardando il paesaggio rurale e riducendo gli espropri. Si chiede inoltre che venga analizzato l'attuale ponte ferroviario tra Parona e Boscomantico, al fine di verificarne l'idoneità ad assumere la funzione di collegamento viario o ciclopeditivo tra i due quartieri. Tale infrastruttura potrebbe diventare un nodo strategico per la mobilità dolce, a condizione che vengano adeguate le rampe e gli accessi.

- 14) Si richiede ad RFI di fornire adeguate ulteriori spiegazioni relative:
- a. all'abbandono del tracciato A esterno al quartiere, in favore dell'attuale soluzione B con quadruplicamento ed interramento del percorso storico;
 - b. alla scelta di realizzazione della fermata di San Massimo (studi relative a futuri flussi di passeggeri, fruibilità, ecc.);
 - c. un quadro chiaro delle fasi di cantierizzazione.
- 15) Si richiede ad RFI di meglio chiarire quali siano le altezze delle paratie provvisionali sorrette dai pali, anche utilizzando prospetti /sezioni nei punti chiave del cantiere (Via San Marco, Parco Fratellanza, ...); alcuni cittadini temono paratie molto elevate, e quindi muri/salti di 10/15 metri. Secondo nostre stime, dai dati raccolti e tenendo in considerazione il metodo Milano utilizzato per la realizzazione delle gallerie, tali sbalzi provvisori sono dell'ordine massimo di 7/8 metri. Si ritiene utile che RFI chiarisca tali aspetti con le opportune documentazioni
- 16) Relativamente alle aree da utilizzare ai fini del supporto al cantiere (area container, aree logistiche, aree di attrezzaggio, ...) si propone di utilizzare le aree già previste in zona Spianà, anche eventualmente implementandone l'utilizzo, e di prevederne la cessione al Comune al termine dei lavori, al fine di un utilizzo a parco pubblico, come secondo le attuali previsioni dell'amministrazione comunale
- 17) In relazione alle opere compensative, si richiede di valutare la realizzazione del proseguimento della ciclabile di Via Sardegna a San Massimo, in direzione del quartiere Santa Lucia, in corrispondenza dell'attuale canale Conagro, e poi verso Via 24 Giugno, Via Fenilon fino a Via Sommacampagna. Si richiede di prevedere un opportuno utilizzo dell'area in superficie in corrispondenza della copertura delle gallerie ferroviarie, ai fini di un ottimale utilizzo per ciclabilità, pedonalità e trasporto pubblico locale, a seconda delle future pianificazioni comunali.
- 18) Sempre in relazione alle opere compensative si richiede
- l'allargamento di via della Spianà fino a via Albere, quindi oltre l'attuale previsto allargamento fino all'altezza di via Piatti;
 - l'adeguamento del sottopasso di via Berardi per consentire la continuità del percorso ciclopeditonale che in questi mesi stiamo concludendo prevedendo una viabilità veicolare a doppio senso e un passaggio ciclopeditonale adeguato.
- 19) Attualmente il quartiere di San Massimo è privo di centri di aggregazione; si richiede di valutare in collaborazione con l'amministrazione comunale il recupero di immobili esistenti o la realizzazione di un nuovo edificio adatto a tale scopo

Il Presidente della Circoscrizione
Riccardo Olivieri



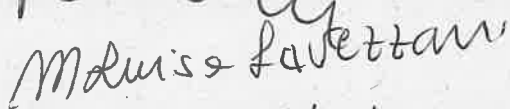
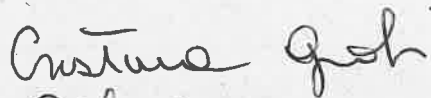
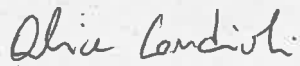
Il Presidente della Commissione 3^
Sergio Carollo



Il Presidente della Commissione 4^
Marco Raineri



I Consiglieri



Ordine del giorno collegato alla proposta di deliberazione n. 53 /2025

PERVENUTO	677 N.V.
29 LUG 2025	
SEGRETERIA DEL CONSIGLIO	

Si invita l'amministrazione ad attivare nella fase di evoluzione progettuale un confronto attivo con RFI al fine di affrontare e definire le seguenti (osservazioni di fondamento tecnico) tematiche di fondamento tecnico:

(riferimento "Elaborati Generali - Relazione Illustrativa Generale -Lotto 4: ingresso a Verona da Nord)

1. Interferenza Via Monte Crocetta (NV06)

Prevedere il proseguimento di Via Monte Crocetta su Via Gardesana più a nord dell'attuale uscita come indicato nell'**Allegato I**

2. Interferenza Corso Milano (NV14)

Prevedere una pista ciclabile la nord, che colleghi la rotatoria di Croce Bianca con la pista ciclabile di Corso Milano con particolare attenzione all'interferenza di Via Fava (Allegato II)

3. Interferenza Via Lorenzo Fava (NV05)

Prevedere una pista ciclabile lungo Via Fava (Allegato II)

4. Interferenza Via Casarini (NV03)

Per la nuova sede stradale prevedere anche un percorso ciclabile (Allegato III).

5. Interferenza Via San Marco (NV11)

Prevedere anche un percorso ciclabile lungo la nuova sede stradale (Allegato IV)

6. Interferenza Via della Spiana' (NV02)

Prevedere anche un percorso ciclabile lungo la nuova sede stradale (Allegato V)

7. Adeguamento Via Sogare (NV02.1)

Prevedere un percorso ciclabile (Allegato V)

8. Prevedere, ove possibile, dei percorsi ciclabili lungo le vie di nuova realizzazione.

9. La fig. 99- ubicazione dei cantieri pag. 128 della "Relazione di Progetto Lotto 4 ingresso a Verona da Nord" non è coerente con quanto indicato nelle **tavole 5 e 6** degli "Elaborati e documentazione di progetto-Espropri-Tavole relative al piano particellare di esproprio, Comune di Verona" in quanto nella "figura 99-ubicazione dei cantieri" sono indicate delle aree di cantiere/ stoccaggio non più previste nelle tav.5 e 6.

Si chiede pertanto di rivalutare, in **alternativa all'utilizzo del parco dell'Amicizia** in Via della Fratellanza a San Massimo, tali aree già previste nella fig. 99- ubicazione dei cantieri pag. 128 della "Relazione di Progetto Lotto 4 ingresso a Verona da Nord" (Allegato VI)

La consigliera comunale

Carla Padovani



	ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA					
	LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD					
RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE	COMMESSA IB0W	LOTTO 40	CODIFICA D05 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 82 di 164

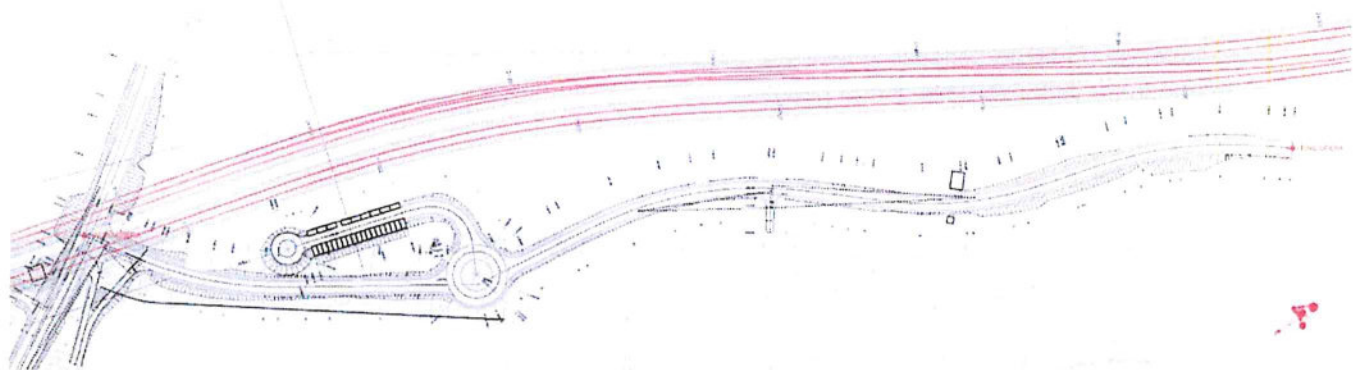


Figura 51 – NV05 – Stralcio planimetrico su rilievo di Via L.Fava

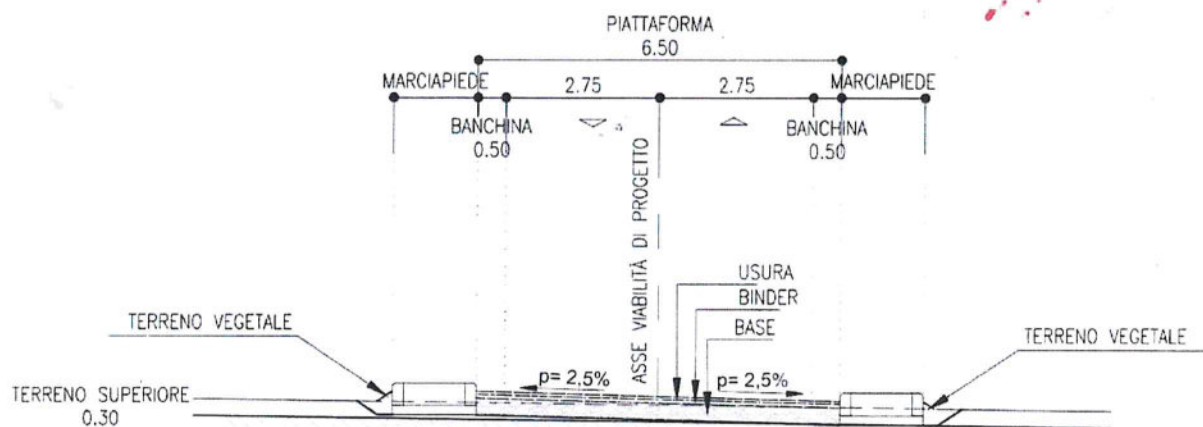


Figura 52 – NV05 – Sezione tipologica di Via L.Fava

11.4.9 Interferenza Via Monte Crocetta (NV06)

L'intervento ha come fine quello di ridefinire la sede stradale esistente, in quanto, in parte, interferente con la futura realizzazione della linea ferroviaria.

Il progetto della viabilità ha tenuto conto del D.M. 05/11/2001.

Come per le precedenti viabilità con le stesse caratteristiche, si è inquadrata la nuova sede stradale andando a considerare l'attuale configurazione, la quale attraversa un tessuto territoriale semi-urbanizzato; dunque, si considera sia per la soluzione provvisoria che per la definitiva un dimensionamento stradale di tipo F locale urbana con corsia da 2,75 m (una corsia per senso di marcia), banchine da 0,50 m su entrambi i lati della carreggiata; i marciapiedi presenti in configurazione definitiva. La velocità di progetto è compresa tra 25 e 60 Km/h.

La soluzione definitiva cambia anche tratto finale, poiché continua fino a raggiungere l'area di emergenza posta a Nord della via, creando così la possibilità d'accesso all'area.

La viabilità di progetto, inoltre, visto il contesto urbano in cui si sviluppa, presenta pendenze molto ridotte garantendo un facile accesso e facilitare il continuo e sicuro deflusso degli utenti e al contempo garantendo un adeguato deflusso delle acque piovane.

OPVA USCITA SU VIA GARDESANA



L'intervento di adeguamento previsto ha come finalità principale quella di risolvere la variazione della quota altimetrica della linea ferroviaria, che da progetto si svilupperà in galleria artificiale. L'infrastruttura ferroviaria, pertanto, non potrà più essere superata tramite un sottovia, ma si è reso necessario prevedere una variazione dell'andamento altimetrico della viabilità, nei limiti previsti dalla norma e senza disturbare gli accessi alle attività commerciali presenti lungo lo sviluppo del corso.

La viabilità di progetto planimetricamente prevede, come allo stato attuale, due corsie che si sviluppano da Est verso Ovest, in particolare, una da 3,00m e una da 3,50m per garantire il deflusso di mezzi di dimensioni maggiori come gli autobus; un'isola centrale divisionale in continuità con quella già esistente; una corsia che si sviluppi da Ovest verso Est da 3,50m, banchine da 0,50m su entrambi i lati e marciapiedi da 1,50m.

A livello altimetrico, in virtù del contesto urbano in cui si inserisce l'intervento di adeguamento, pur rappresentando l'andamento altimetrico la principale criticità, le livellette previste risultano inferiori al 5%.

L'intervento è di estensione limitata e si ricuce alla viabilità esistente mantenendo, in particolare, l'integrità funzionale della rotatoria sita lungo lo sviluppo di Corso Milano verso Ovest dopo il superamento dell'intersezione con l'infrastruttura ferroviaria.

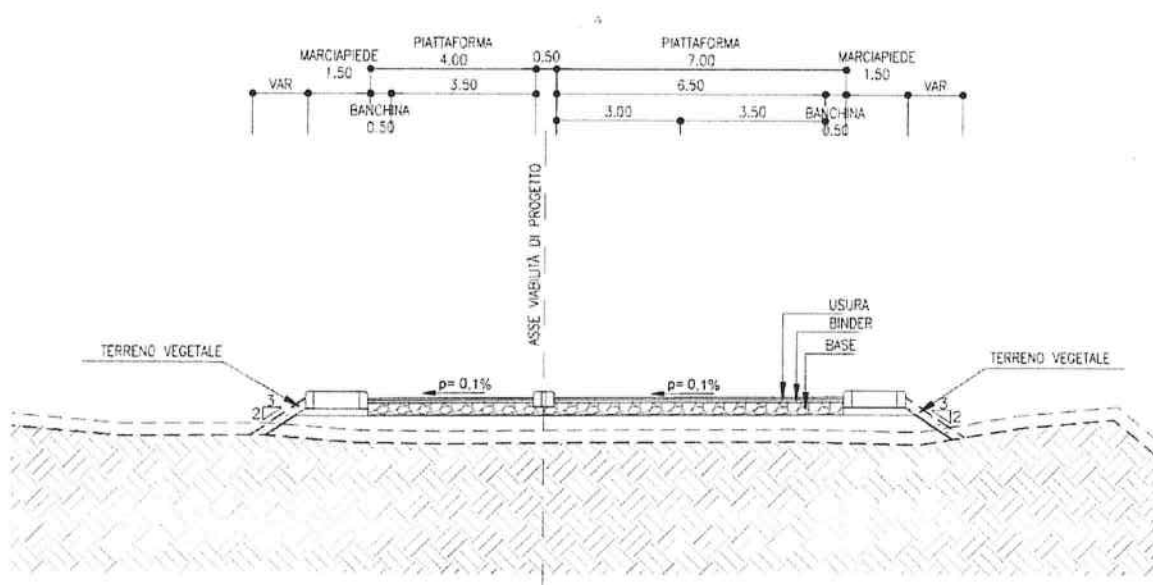


Figura 47 - NV14 - Schema sezione tipo



Figura 48 – NV14 – Stralcio planimetrico su ortofoto di Corso Milano



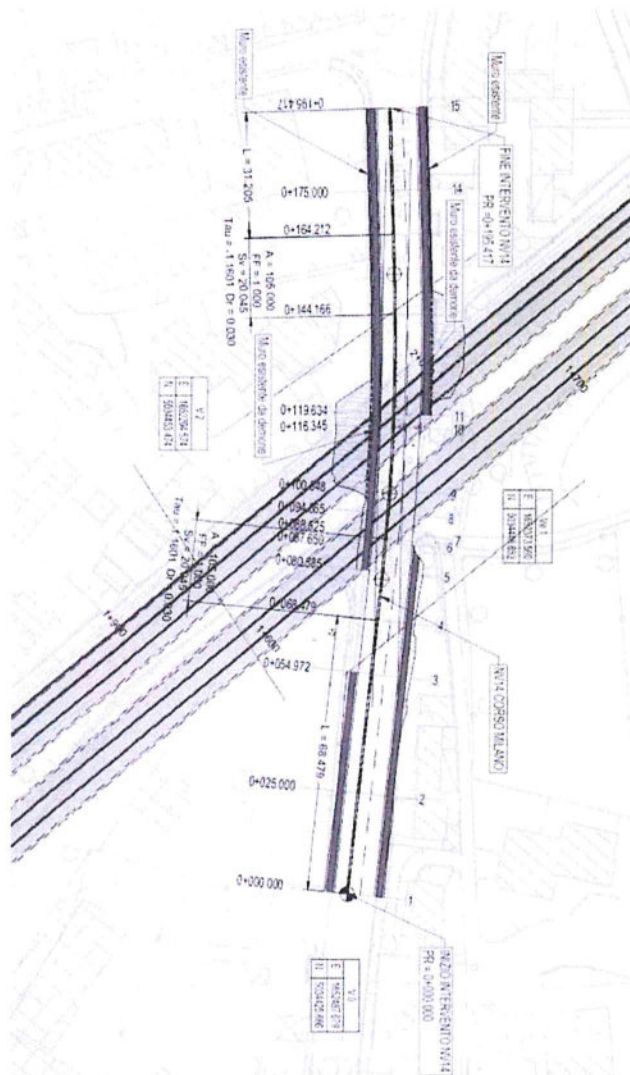


Figura 49 – NV14 – Stralcio planimetrico su rilievo Corso Milano

11.4.8 Interferenza Via Lorenzo Fava (NV05)

L'intervento consiste nella modifica di Via L. Fava alla nuova configurazione in galleria della linea ferroviaria e della fermata urbana.

Attualmente la viabilità di via Lorenzo Fava si sviluppa, a partire da Corso Milano, parallelamente al rilevato ferroviario della linea storica, sviluppandosi verso Nord in direzione del fiume Adige. Il primo tratto della viabilità, considerandone lo sviluppo da Sud verso Nord, coincide sostanzialmente con il tracciato del futuro binario Est. La viabilità ha come finalità principale quella di consentire l'accesso a zone abitate ed attività commerciali, garantendo tuttavia un limitato deflusso di traffico visto le caratteristiche stradali attuali e non garantendo un percorso sicuro alle utenze deboli, vista l'assenza di marciapiedi. La criticità principale dell'attuale viabilità risulta essere l'intersezione a raso con Corso Milano, questo a causa del mancato rispetto delle distanze di visibilità e la mancanza di una adeguata organizzazione planimetrica

dell'intersezione, che è gestita solo dalla segnaletica verticale e orizzontale senza la materializzazione di isole divisionali che ne consentirebbero la messa in sicurezza.

La nuova viabilità di Via Lorenzo Fava, che ricoprirà il ruolo di viabilità di accesso all'area di parcheggio nei pressi dell'uscita Nord della fermata S. Massimo, è suddivisa in due tratti principali; a dividerli è la rotatoria di progetto che non solo consente un rapido e sicuro accesso all'area di fermata ma rappresenta anche un elemento di "traffic calming" visto il contesto urbano in cui si inserisce e la futura presenza di numerose utenze deboli che potranno accedere all'infrastruttura ferroviaria. Inoltre, visto il contesto urbano in cui si sviluppa, presenta pendenze limitate, intorno al massimo al 5% per garantire un facile accesso e facilitare il continuo e sicuro deflusso degli utenti.

L'intersezione di progetto su Corso Milano è una intersezione a raso. In particolare, i veicoli potranno accedere alla viabilità provenendo da Corso Milano, da Est, mentre i veicoli che si immetteranno su Corso Milano potranno unicamente svoltare a destra per proseguire verso Ovest. L'intersezione a livello di sicurezza garantisce una migliore visibilità e di conseguenza una maggiore sicurezza rispetto allo stato attuale, questo grazie all'innesto a novanta gradi e grazie a una più chiara e definita regolazione delle manovre consentite. La regolazione dell'intersezione sopra descritta risulta particolarmente vantaggiosa in termini di sicurezza, tuttavia, non compromette la facilità di accesso alla viabilità e di conseguenza anche all'area di parcheggio, infatti, a solo 150m a Ovest e 250m a Est, lungo Corso Milano, sono presenti due rotatorie che consentono di effettuare una manovra di inversione e riaccendere rapidamente a Via Fava.

Per quanto riguarda l'inquadramento funzionale della deviazione è stata adottata una strada di tipo F locale urbana, aventi corsie da 2,75 m (una corsia per senso di marcia) e banchine da 0,50 m in ambo i lati della carreggiata ed i relativi marciapiedi.

Nella nuova configurazione, anche l'intersezione con Viale Sicilia viene ottimizzata a favore di sicurezza con una circolazione a senso unico che distribuisce meglio i flussi e permette entrambe le manovre, di ingresso e uscita, da Viale Sicilia su Via Fava/Corso Milano (attualmente è consentito solo l'ingresso da C.so Milano su Viale Sicilia).



Figura 50 – NV05 – Stralcio planimetrico su ortofoto di Via L. Fava

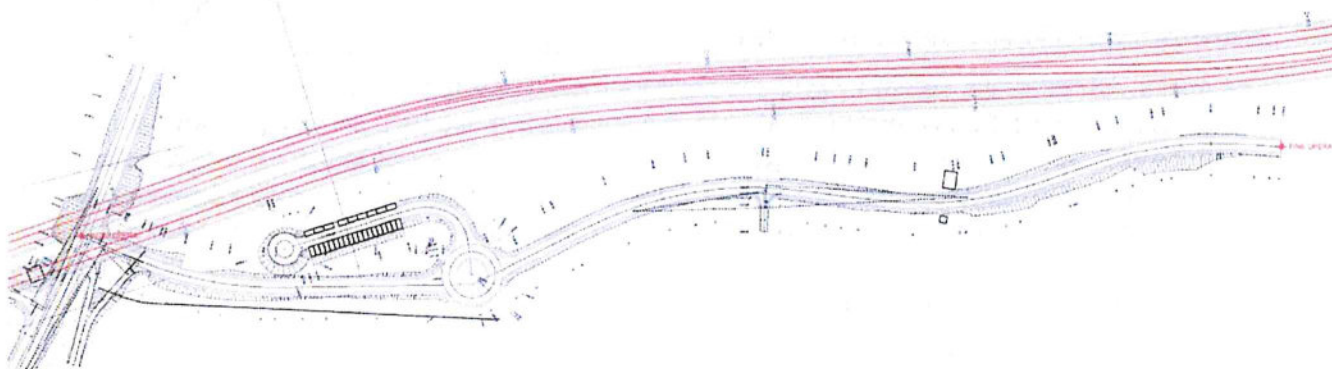


Figura 51 – NV05 – Stralcio planimetrico su rilievo di Via L.Fava

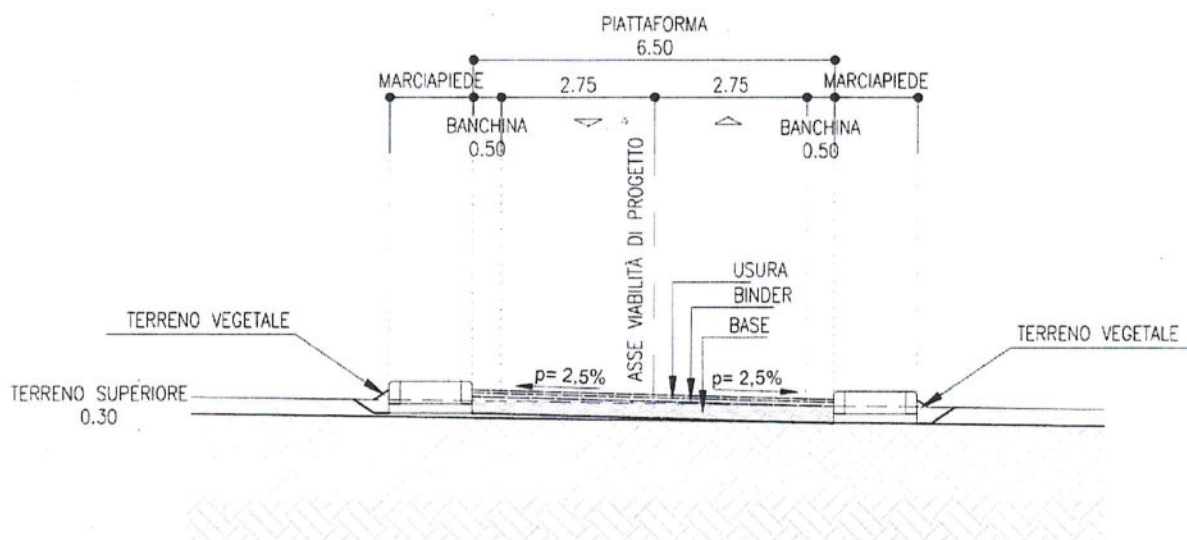


Figura 52 – NV05 – Sezione tipologica di Via L.Fava

11.4.9 Interferenza Via Monte Crocetta (NV06)

L'intervento ha come fine quello di ridefinire la sede stradale esistente, in quanto, in parte, interferente con la futura realizzazione della linea ferroviaria.

Il progetto della viabilità ha tenuto conto del D.M. 05/11/2001.

Come per le precedenti viabilità con le stesse caratteristiche, si è inquadrata la nuova sede stradale andando a considerare l'attuale configurazione, la quale attraversa un tessuto territoriale semi-urbanizzato; dunque, si considera sia per la soluzione provvisoria che per la definitiva un dimensionamento stradale di tipo F locale urbana con corsia da 2,75 m (una corsia per senso di marcia), banchine da 0,50 m su entrambi i lati della carreggiata; i marciapiedi presenti in configurazione definitiva. La velocità di progetto è compresa tra 25 e 60 Km/h.

La soluzione definitiva cambia anche tratto finale, poiché continua fino a raggiungere l'area di emergenza posta a Nord della via, creando così la possibilità d'accesso all'area.

	ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA					
	LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD					
RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE	COMMESSA IB0W	LOTTO 40	CODIFICA D05 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 74 di 164

11.4.4 Interferenza Via Casarini (NV03)

La viabilità esistente interferisce con la realizzazione della canna Est della galleria San Massimo, la nuova sede stradale sarà quindi traslata verso Est.

La nuova sede stradale sarà riprofilata identicamente a quella attuale, ovvero un unico rettilineo ma traslata ad Est per evitare l'interferenza con la futura sede ferroviaria. La viabilità è inquadrata come Strada Urbana (Categoria F) secondo le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al D.M. 05/11/2001. A tale categoria di strada corrisponde un intervallo di velocità di progetto (25-60) km/h e aventi corsie da 2,75 m (una corsia per senso di marcia) e banchine da 0,50 m in ambo i lati della carreggiata ed i relativi marciapiedi da 1,50 m ambo i lati della carreggiata.

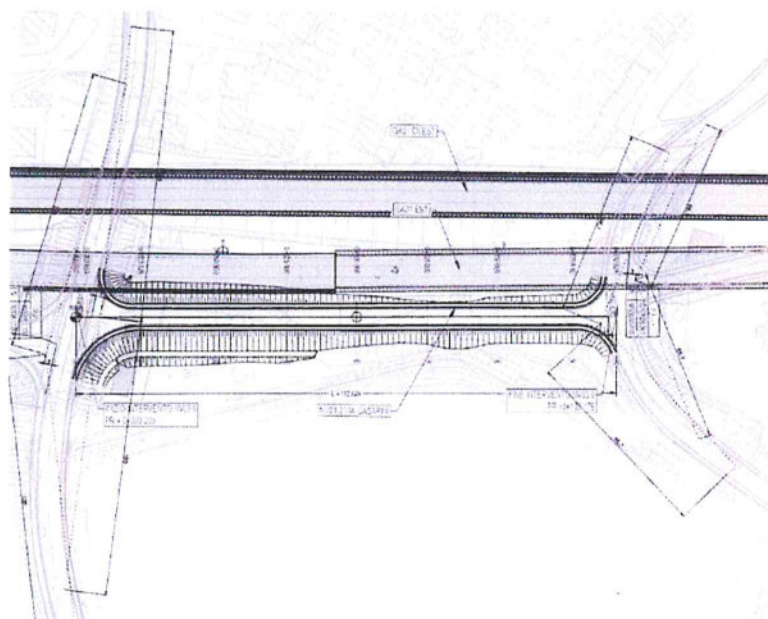


Figura 42 – NV03 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Casarini

11.4.5 Interferenza Via Brigata Sassari (NV13)

L'adeguamento consiste nella demolizione del sottopasso esistente, in quanto la ferrovia verrà interrata in galleria, ciò permetterà di collegare la parte Est e la parte Ovest di Via Brigata Sassari eliminando la strettoia creata dal sottopasso. L'intervento prevede anche una nuova connessione con Via del Fortino e Via Casarini.

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, essendo nello stato attuale un sottopasso della linea ferroviaria tagliandola da Est a Ovest, ed in futuro, avendo la nuova linea ferroviaria passante in galleria, si avrà un passaggio della sede stradale a filo terreno. L'andamento planimetrico si discosta dall'andamento attuale, andando a ricollegare anche le due intersezioni di Via del Fortino e Via Casarini. Per quanto riguarda l'inquadratura funzionale delle sedi stradali è stata adottata una strada di tipo F locale urbana, aventi corsie da 2,75 m (una corsia per senso di marcia) e banchine da 0,50 m in ambo i lati della carreggiata ed i relativi marciapiedi. La velocità di progetto è compresa nell'intervallo 25-40 Km/h a causa dei notevoli vincoli dell'esistente che hanno comportato limitazioni sia dal punto di vista planimetrico che altimetrico.



Figura 43 – NV13 – Stralcio planimetrico su ortofoto di via Brigata Sassari e Via del Fortino (tratto Sud)

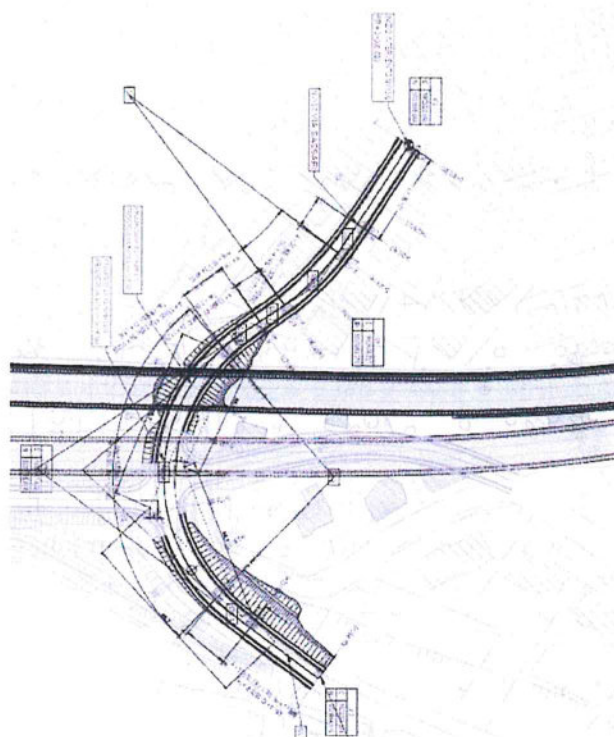


Figura 44 – NV13 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Brigata Sassari

	ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA					
	LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD					
RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE	COMMESSA IB0W	LOTTO 40	CODIFICA D05 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 72 di 164

NV02.1 – ADEGUAMENTO VIA SOGARE

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, in quanto, la viabilità principale sulla quale converge, Via Spianà, sarà, in parte, interferente con la futura realizzazione della linea ferroviaria, e con la realizzazione di nuove aree di emergenza poste vicino la fermata della linea ferroviaria S. Massimo.

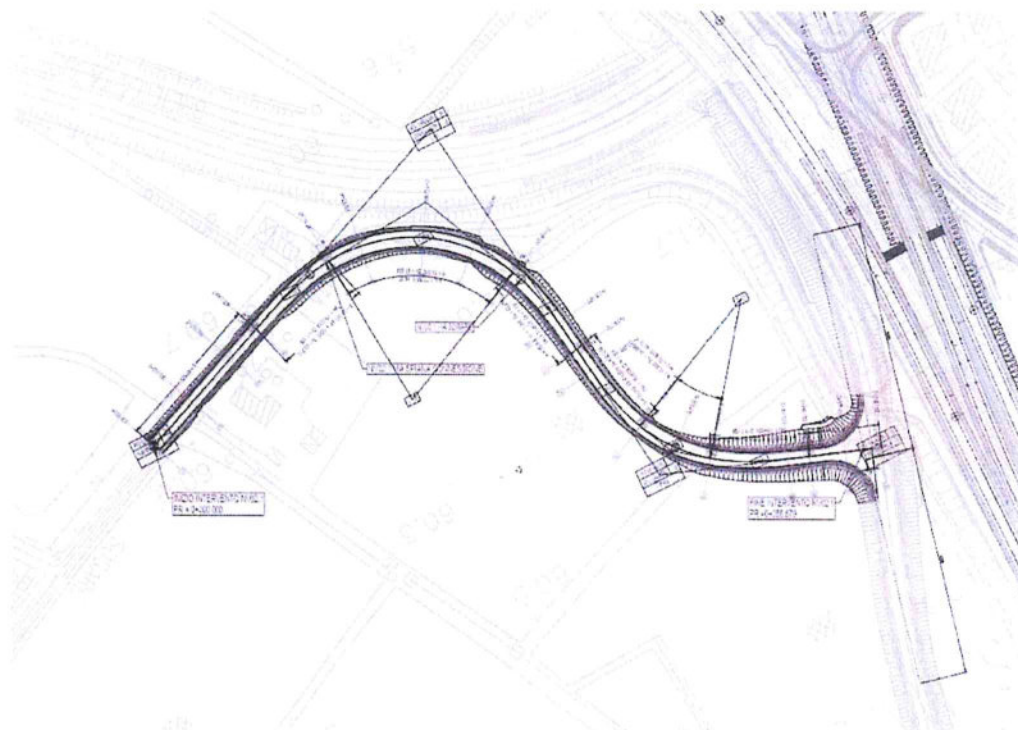


Figura 39 – NV02.1 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Sogare

11.4.3 Interferenza Via S. Marco (NV11)

L'adeguamento consiste nella demolizione del sottopasso esistente, in quanto la ferrovia verrà interrata in galleria, ciò permetterà di collegare la parte Est e la parte Ovest di Via San Marco eliminando il collo di bottiglia creato dal sottopasso.

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, essendo nello stato attuale un sottopasso della linea ferroviaria tagliandola da Est a Ovest, ed in futuro, avendo la nuova linea ferroviaria passante in galleria, un passaggio normale, ma riprofilato 5 m più in alto rispetto al livello attuale del terreno. L'andamento planimetrico ripropone identicamente l'andamento attuale, cambia solamente l'andamento altimetrico, andando a ricollegare anche le due intersezioni di Via della Spianà e Via Casarini (vedi paragrafi successivi). Per quanto riguarda l'inquadramento funzionale della sede stradale, con riferimento al contesto esistente, si adotta una strada di tipo F1 – Extraurbana Locale con corsie da 3,50 m (una corsia per senso di marcia) ed 1 m di banchina in ambo i lati della carreggiata. Le velocità di progetto sono comprese tra 25 e 60 Km/h coerentemente con la zona di attacco iniziale e finale della sede stradale riprogettata.

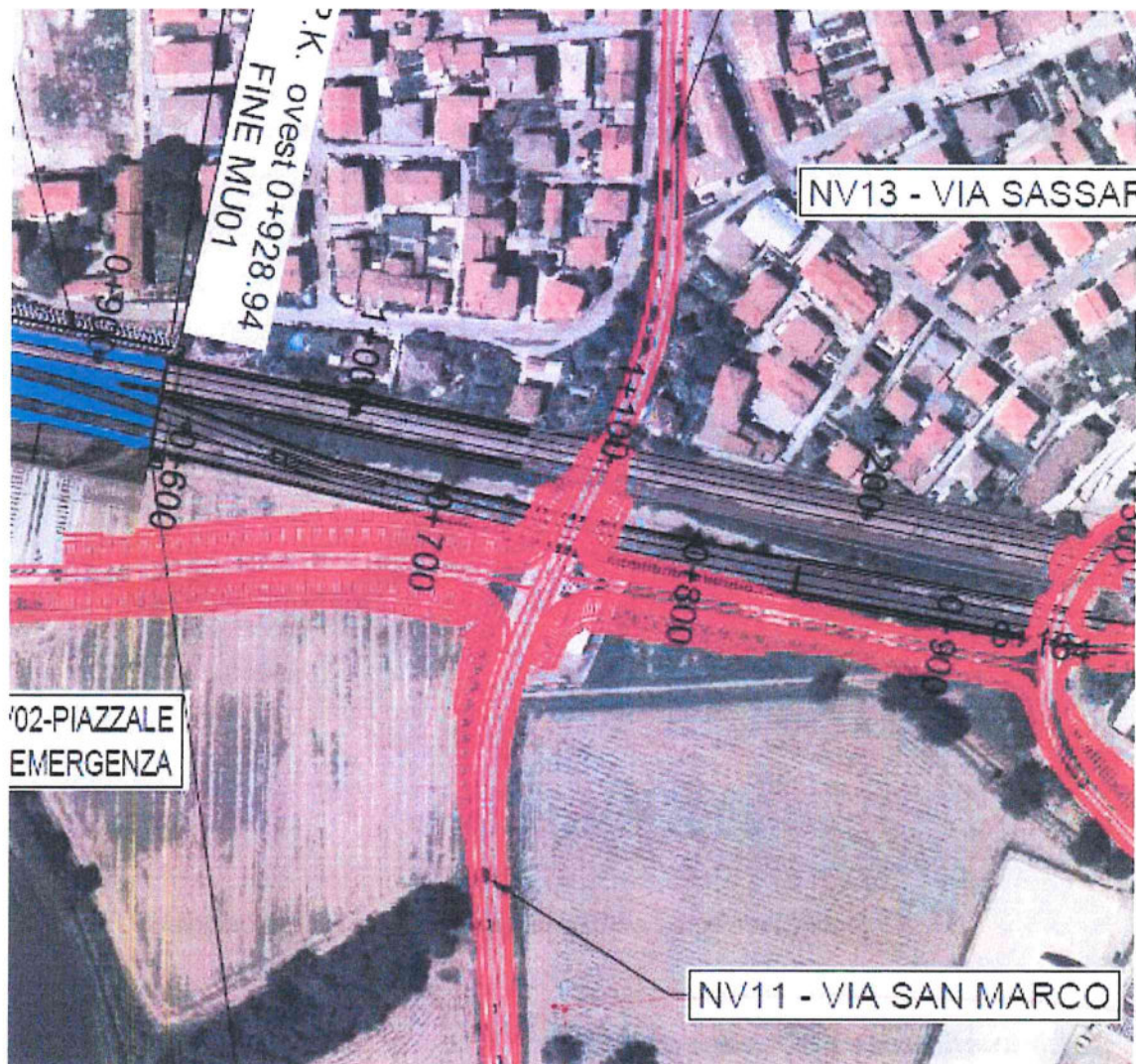


Figura 40 – NV11 – Stralcio planimetrico su ortofoto Via San Marco.

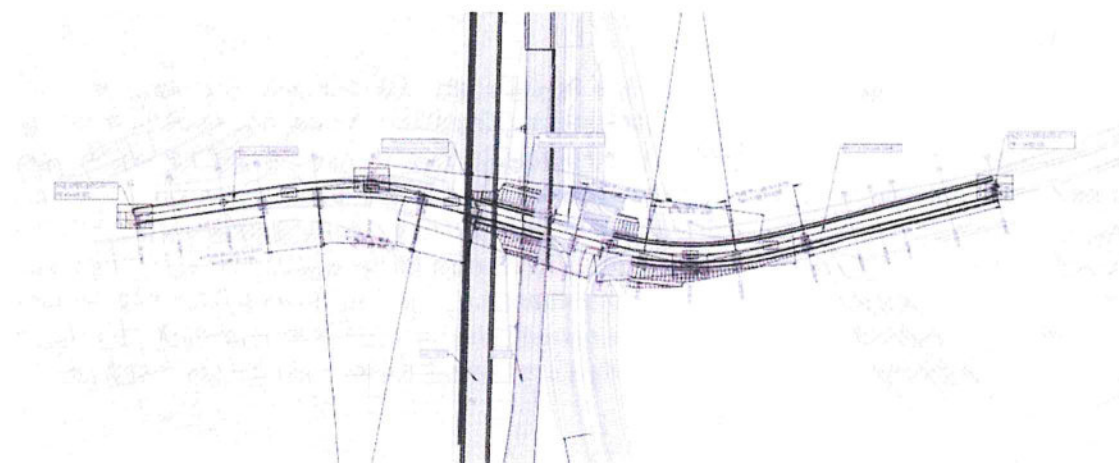


Figura 41 – NV11 – Stralcio planimetrico su rilievo Via San Marco.

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA					
	LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD					
RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IB0W	40	D05 RG	MD 00 00 001	A	70 di 164

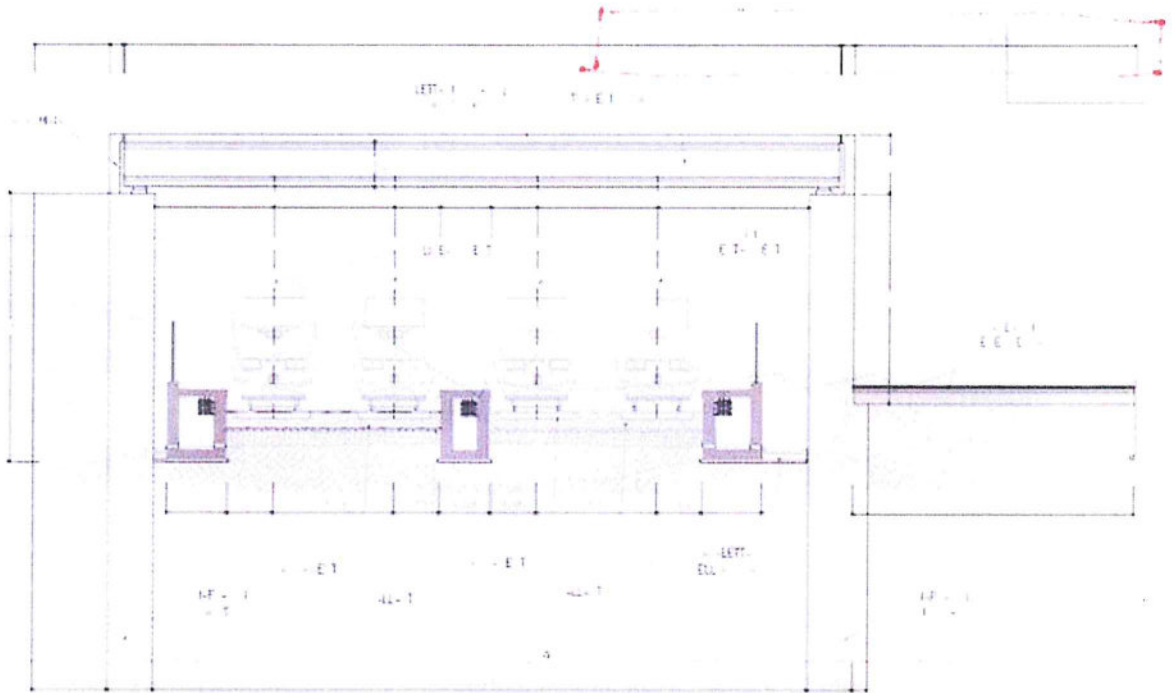


Figura 35 - SL01 - Sezione trasversale

11.4.2 Interferenza Via della Spianà (NV02)

L'adeguamento ha come fine quello di riprofilare la sede stradale esistente in quanto, in parte, interferente con i nuovi binari della linea ferroviaria e con la realizzazione di nuovi fabbricati tecnologici ed aree di emergenza poste vicino alla galleria ferroviaria S. Massimo ed è composto da tre tratti distinti.

L'intervento su Via della Spianà include anche l'adeguamento di Via Sogare (NV02.1)



Figura 36 - NV02, NV02.1 - Stralcio planimetrico su ortofoto degli interventi su Via della Spianà e Via Sogare

NV02 – ADEGUAMENTO VIA DELLA SPIANÀ

La nuova sede stradale di Via della Spianà (NV02) sarà riprofilata adottando le caratteristiche geometriche della tipologia stradale F1 – Locale Extraurbana con una doppia soluzione, temporanea e definitiva, per garantirà il flusso di traffico continuo durante la fase di realizzazione dei lavori.

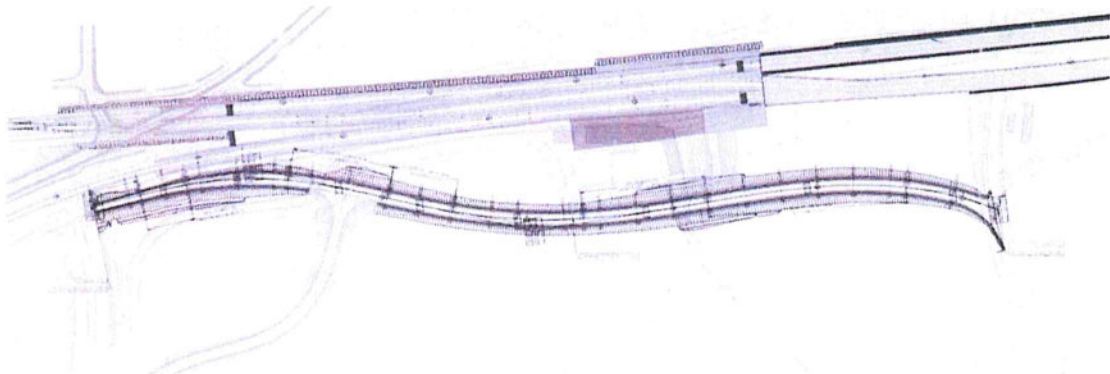


Figura 37 – Stralcio planimetrico su rilievo Via della Spianà temporanea.

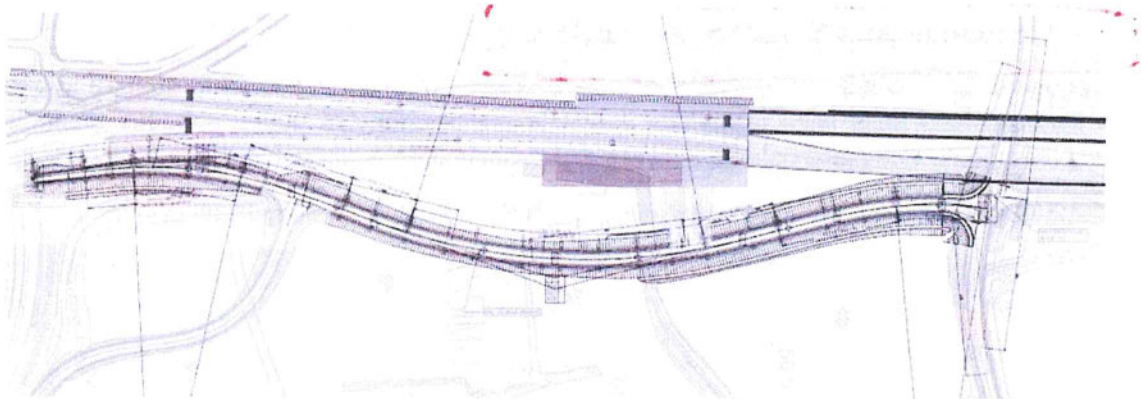


Figura 38 – Stralcio planimetrico su rilievo Via della Spianà definitiva

NV02.1 – ADEGUAMENTO VIA SOGARE

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, in quanto, la viabilità principale sulla quale converge, Via Spianà, sarà, in parte, interferente con la futura realizzazione della linea ferroviaria, e con la realizzazione di nuove aree di emergenza poste vicino la fermata della linea ferroviaria S. Massimo.

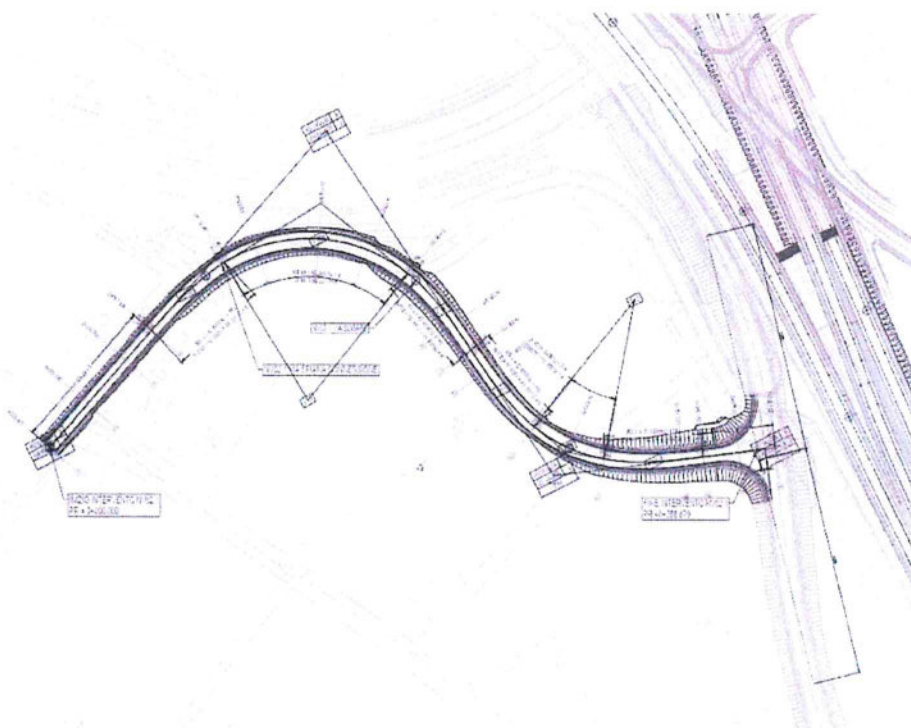


Figura 39 – NV02.1 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Sogare

11.4.3 Interferenza Via S. Marco (NV11)

L'adeguamento consiste nella demolizione del sottopasso esistente, in quanto la ferrovia verrà interrata in galleria, ciò permetterà di collegare la parte Est e la parte Ovest di Via San Marco eliminando il collo di bottiglia creato dal sottopasso.

L'intervento ha come fine quello di adeguare la sede stradale esistente, essendo nello stato attuale un sottopasso della linea ferroviaria tagliandola da Est a Ovest, ed in futuro, avendo la nuova linea ferroviaria passante in galleria, un passaggio normale, ma riprofilato 5 m più in alto rispetto al livello attuale del terreno. L'andamento planimetrico ripropone identicamente l'andamento attuale, cambia solamente l'andamento altimetrico, andando a ricollegare anche le due intersezioni di Via della Spianà e Via Casarini (vedi paragrafi successivi). Per quanto riguarda l'inquadratura funzionale della sede stradale, con riferimento al contesto esistente, si adotta una strada di tipo F1 – Extraurbana Locale con corsie da 3,50 m (una corsia per senso di marcia) ed 1 m di banchina in ambo i lati della carreggiata. Le velocità di progetto sono comprese tra 25 e 60 Km/h coerentemente con la zona di attacco iniziale e finale della sede stradale riprogettata.

Allegato VI

Di seguito si riportano gli elaborati grafici dove sono rappresentate le aree di cantiere e i percorsi che verranno potenzialmente impiegati dai mezzi di lavoro per l'accesso alle stesse. È bene precisare che l'interferenza generata da tali aree è temporanea, in

quanto verranno ripristinate allo stato ex ante al termine dei lavori. Inoltre, durante le fasi di lavorazioni verranno installate delle recinzioni al fine di schermare visivamente le aree di lavoro e mitigare l'interferenza che si avrà rispetto ai beni tutelati.

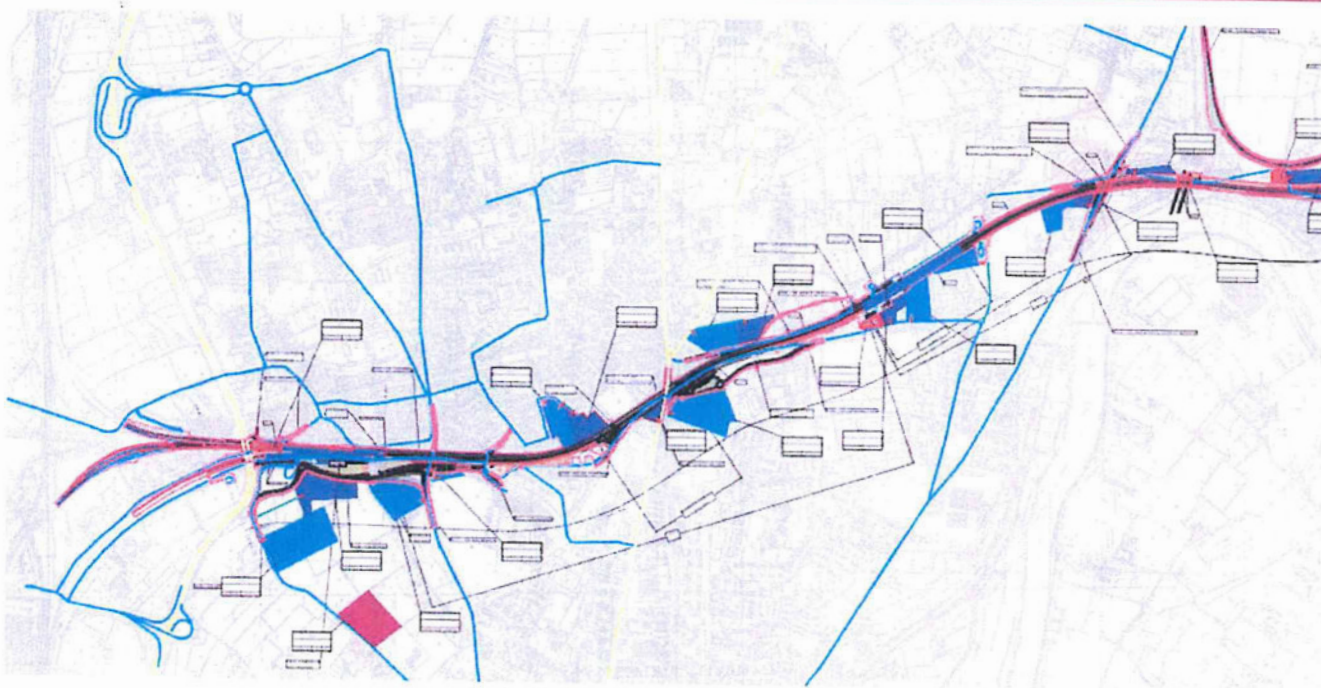


Figura 99 - Ubicazione dei cantieri



TRASMISSIONE MEZZO PEC

Verona, data del protocollo

Spett.le
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
info@dpingressoveronanord.it

OGGETTO: Progetto del Lotto 4 "Ingresso a Verona da Nord" quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona. Invio osservazioni

NV01) Via Piatti:

Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre ai relativi marciapiedi e alla pista ciclabile già presente.

(SL01) Ponte di via Piatti:

la proprietà della nuova infrastruttura, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture dell'opera, delle barriere sicurvia e dei giunti stradali dovranno rimanere di competenza di RFI durante tutta la vita utile.

(NV02) Adeguamento Via della Spianà:

Valutazione della fattibilità di allargamento della sezione stradale della Via Spianà per tutta la sua lunghezza, dall'intersezione con Via Albere, fino alle PK 0+100 compreso il sovrappasso sulla tangenziale T4-T9, con corsie pari a 3,5 m oltre alle banchine.

(NV02.1) Adeguamento Via Sogare:

Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.

(NV11) Via San Marco:

Realizzazione di un collegamento ciclopedonale che dal lato est ferroviario di Via San Marco colleghi al quartiere di San Massimo (da valutarsi percorso ciclabile Via San Marco, Via Spianà, via Brigata Sassari, San Massimo).

(NV03) Via Casarini:

Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.

(NV14) Corso Milano:

Mantenimento di almeno una corsia per senso di marcia durante l'esecuzione dei lavori, ad eccezione di lavorazioni notturne o nel periodo luglio-agosto.

Infrastrutture Viarie e Mobilità

Grandi opere e ponti

Indirizzo: largo Divisione Pasubio, 1 – 31722 Verona

Telefono: 0458078609

E-Mail direzione.strade@comune.verona.it PEC strade@pec.comune.verona.it

Codice fiscale e Partita IVA 00215150236

Codice Univoco Ufficio: 5HGMKH

(NV06) Via Monte Crocetta:

Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.

(NV05) Via Fava:

Il nuovo tratto stradale di via Fava cade all'interno del piano urbanistico attuativo convenzionato n. 722-04 della ditta CEMS srl, le cui opere, comprendenti un parcheggio P2 ad uso pubblico, sono già state realizzate pertanto occorre tener conto di tal interferenza. Compatibilmente con i vincoli esistenti, la sede stradale dovrà prevedere due corsie di larghezza pari ad almeno 3m ciascuna oltre a relative banchine.

(NV07) Via Turbina Via Bionde:

Al fine di risolvere l'interferenza tra la nuova pista ciclabile Biffis Camuzzoni già realizzata lungo via Turbina e Via Aeroporto Berardi e la sede ferroviaria che la interrompe, è necessario prevedere l'allargamento della sezione del sottopasso di progetto e di quello esistente, per una larghezza di almeno 3 m, in modo da dare continuità all'itinerario ciclabile.

Per quel che concerne gli aspetti generali del progetto si richiede che:

- vengano progettate e realizzate apposite infrastrutture di attraversamento in corrispondenza delle intersezioni di C.so Milano, via Sassari e via San Marco, in modo tale da consentire la continuità del percorso ciclo-pedonale, previsto dal Master Plan sul vecchio sedime della ferrovia. Si propone che tale intervento possa essere considerato come misura di mitigazione, anziché di compensazione, pertanto con progettazione e realizzazione a cura di RFI;
- tutte le strade oggetto di modifiche alla viabilità dovranno essere ripavimentate;
- durante la fase di progettazione e di esecuzione delle lavorazioni dovrà essere coinvolta la Polizia Locale per la discussione e il coordinamento della cantierizzazione.

Distinti saluti.

Il Dirigente

Ing. Michele FASOLI

(firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i.)