

29 LUG 2025

SEGRETERIA DEL CONSIGLIO

ACCOLTO

31/07/2025

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

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



| | | | | | | |
|---|--|--------------------------|---------------------|----------------------------|-----------------------------------|-------------------|
|  <p>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p> | <p>ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA</p> <p>LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD</p> | | | | | |
| | <p>RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE</p> | <p>COMMESSA IB0W</p> | <p>LOTTO 40</p> | <p>CODIFICA D05 RG</p> | <p>DOCUMENTO MD 00 00 001</p> | <p>REV. A</p> |

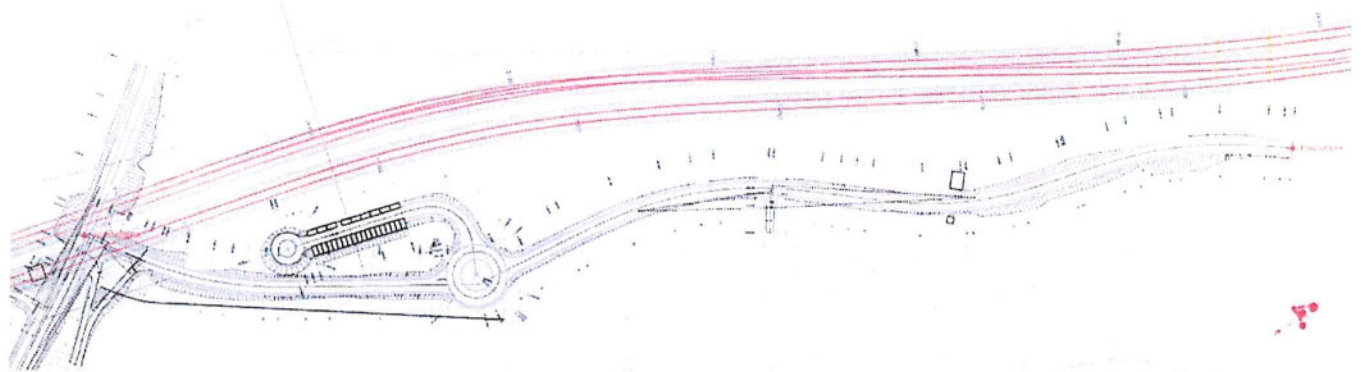


Figura 51 – NV05 – Stralcio planimetrico su rilievo di Via L.Fava

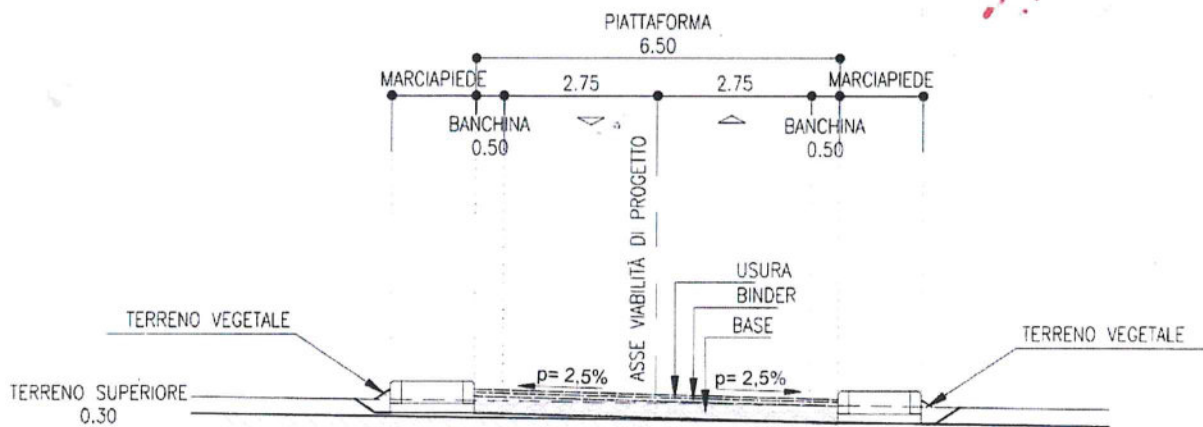


Figura 52 – NV05 – Sezione tipologica di Via L.Fava

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.

| | | | | | | |
|--|--|--------------------------|---------------------|----------------------------|-----------------------------------|-------------------|
|  <p>ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p> | <p>ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA</p> <p>LOTTO 4: INGRESSO A VERONA DA NORD</p> | | | | | |
| | <p>RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE</p> | <p>COMMESSA IB0W</p> | <p>LOTTO 40</p> | <p>CODIFICA D05 RG</p> | <p>DOCUMENTO MD 00 00 001</p> | <p>REV. A</p> |

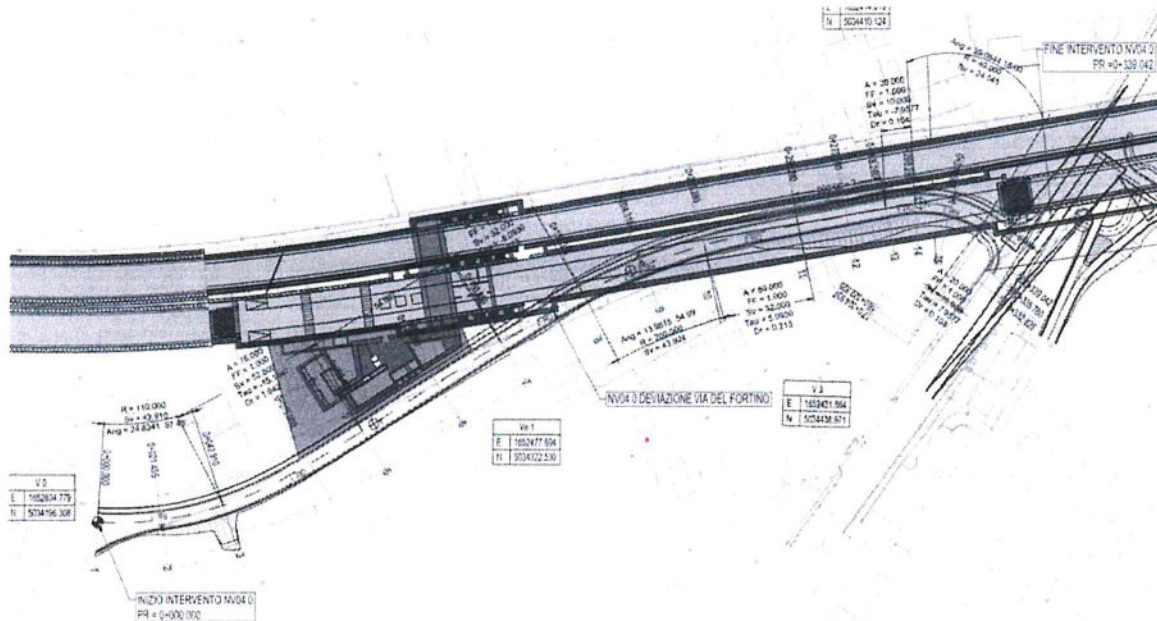


Figura 46 – NV04 – Stralcio planimetrico su rilievo Via del Fortino (tratto Nord)

Questa configurazione garantisce in primo luogo un facile e diretto accesso all'area residenziale che si sviluppa a Est della viabilità ed inoltre, essendo previsto, in corrispondenza della fermata, un piazzale di emergenza, in caso di necessità, una viabilità con tali caratteristiche garantirebbe il raggiungimento dell'area ai mezzi di soccorso in tempi ridotti dalla viabilità di Corso Milano. Infine, la presenza del marciapiede garantisce un facile e sicuro accesso alle utenze deboli da Corso Milano, viabilità lungo il quale è previsto il servizio del TPL.

La viabilità di progetto, pur modificando profondamente le caratteristiche planimetriche, si inserisce nel territorio senza interferire significativamente con gli edifici e lotti esistenti ma garantendo un notevole miglioramento della rete viaria, della accessibilità e della sicurezza, sia per gli utenti della strada sia per gli utenti deboli.

Infine, l'intersezione di progetto garantisce una visibilità tale da garantire le manovre di immissione su Corso Milano in totale sicurezza.

11.4.7 Interferenza Corso Milano (NV14)

L'intervento consiste nell'adeguamento di Corso Milano alla nuova configurazione in galleria della linea ferroviaria e della fermata urbana San Massimo.

La viabilità di Corso Milano si sviluppa da Est verso Ovest, consentendo di connettere le zone più centrali della città di Verona con i quartieri residenziali presenti a Ovest della stessa. La viabilità in oggetto, pertanto, visto le caratteristiche planimetriche attuali, è classificabile come una viabilità E Urbana di Quartiere secondo quanto previsto dal DM2001. In particolare, nell'area di intervento la viabilità è caratterizzata da tre corsie, due che si sviluppano da Est verso Ovest e una da Ovest verso Est, sottopassando la linea ferroviaria storica.

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.

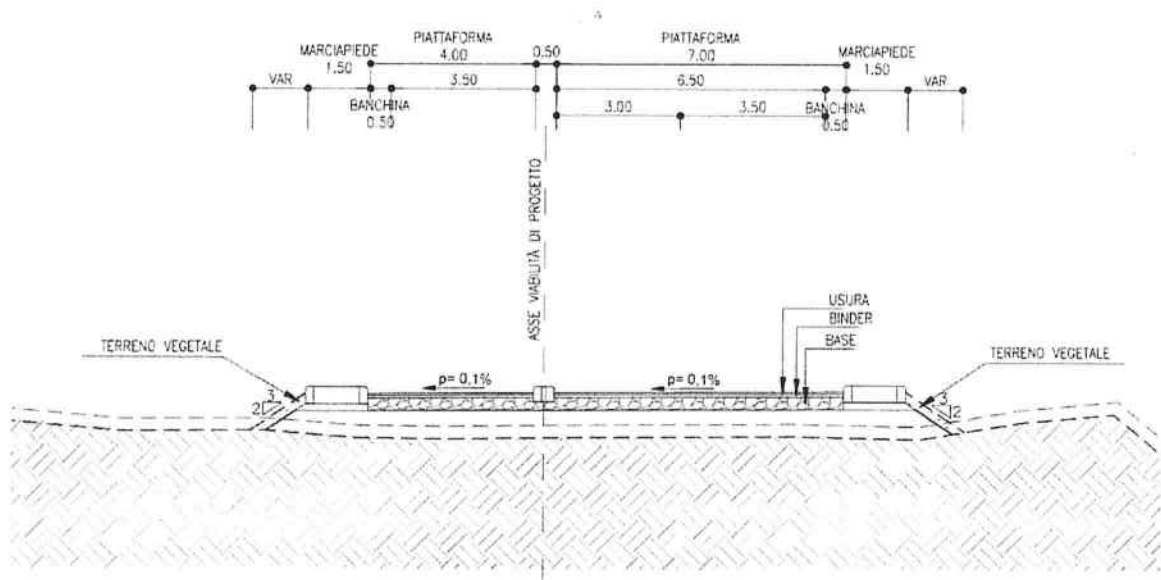


Figura 47 - NV14 - Schema sezione tipo



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



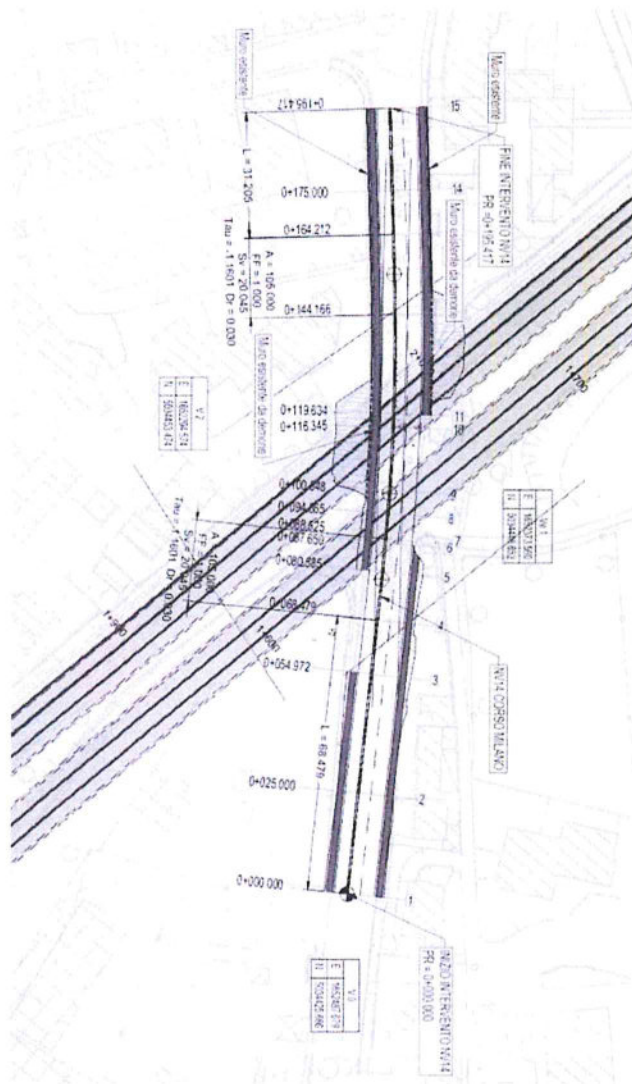


Figura 49 – NV14 – Stralcio planimetrico su rilievo Corso Milano

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 rotonda 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 rotonde 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

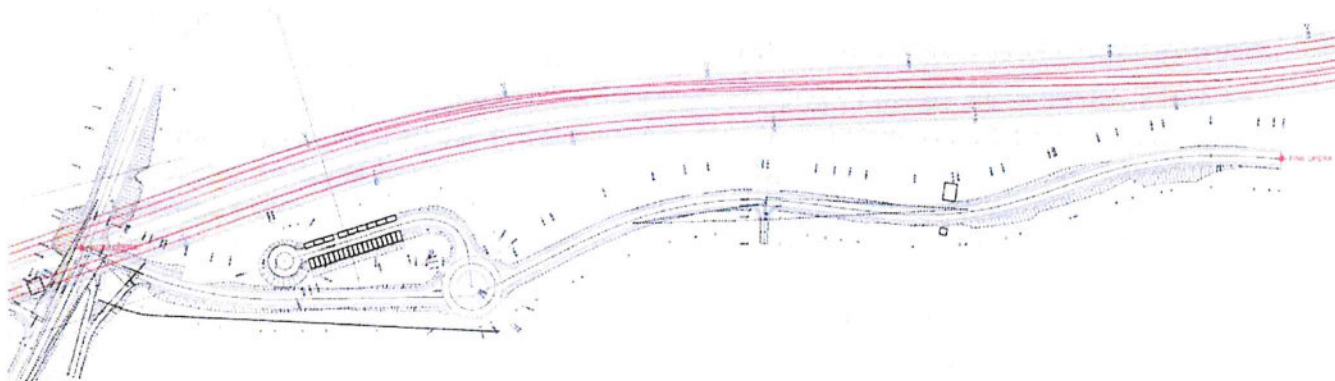


Figura 51 – NV05 – Stralcio planimetrico su rilievo di Via L.Fava

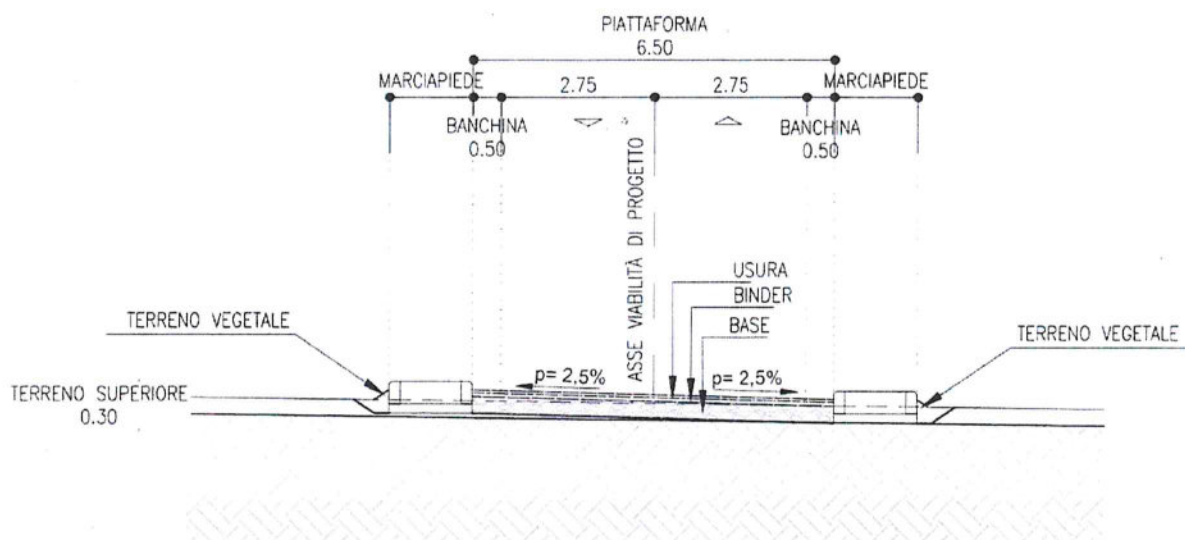


Figura 52 – NV05 – Sezione tipica di Via L.Fava

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.

| | | | | | | |
|---|--|-------------|--------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | 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 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.

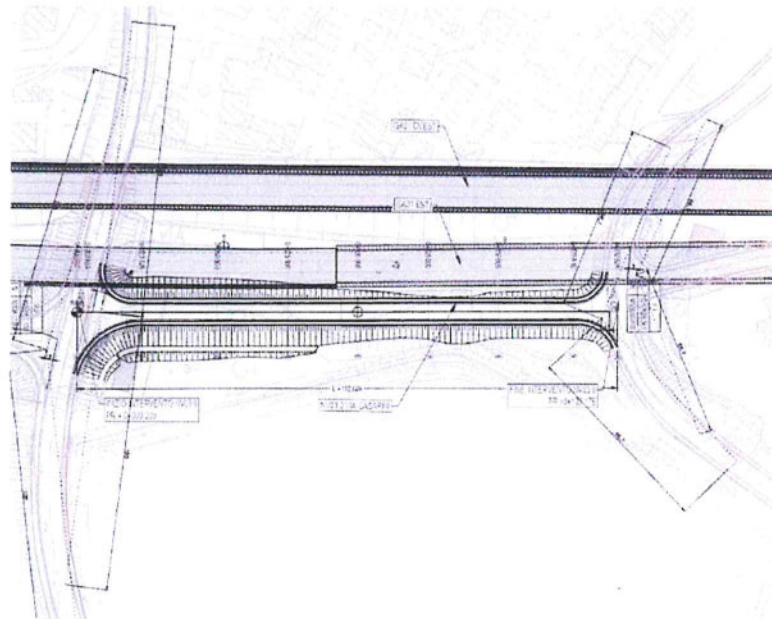


Figura 42 – NV03 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Casarini

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.

| | | | | | | |
|---|--|-------------|--------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | 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 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.

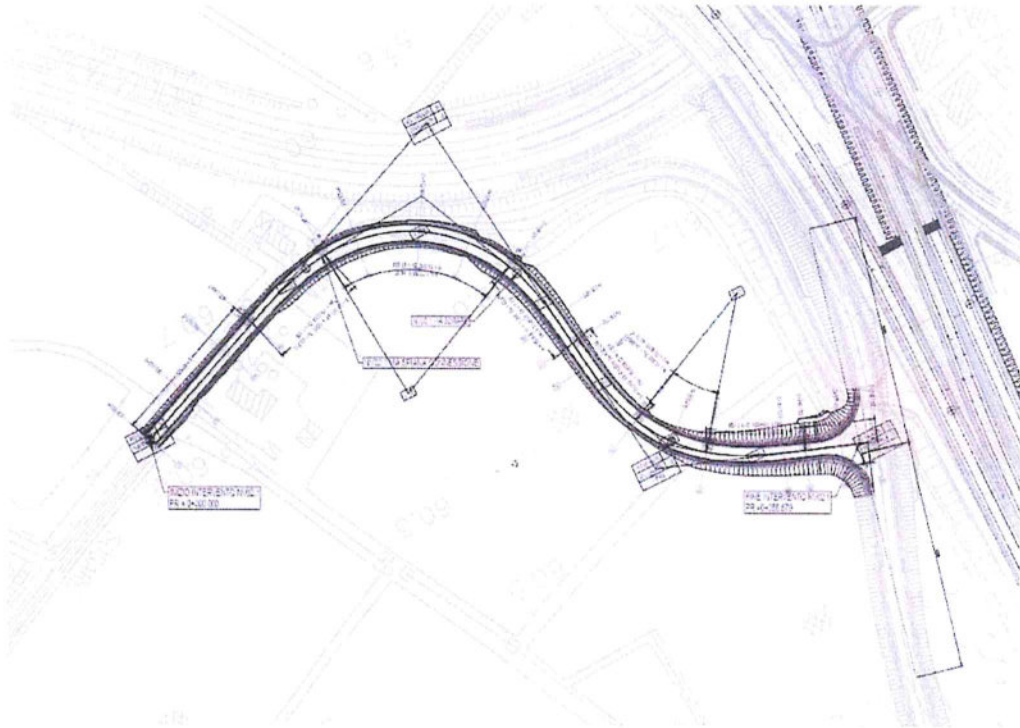


Figura 39 – NV02.1 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Sogare

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.

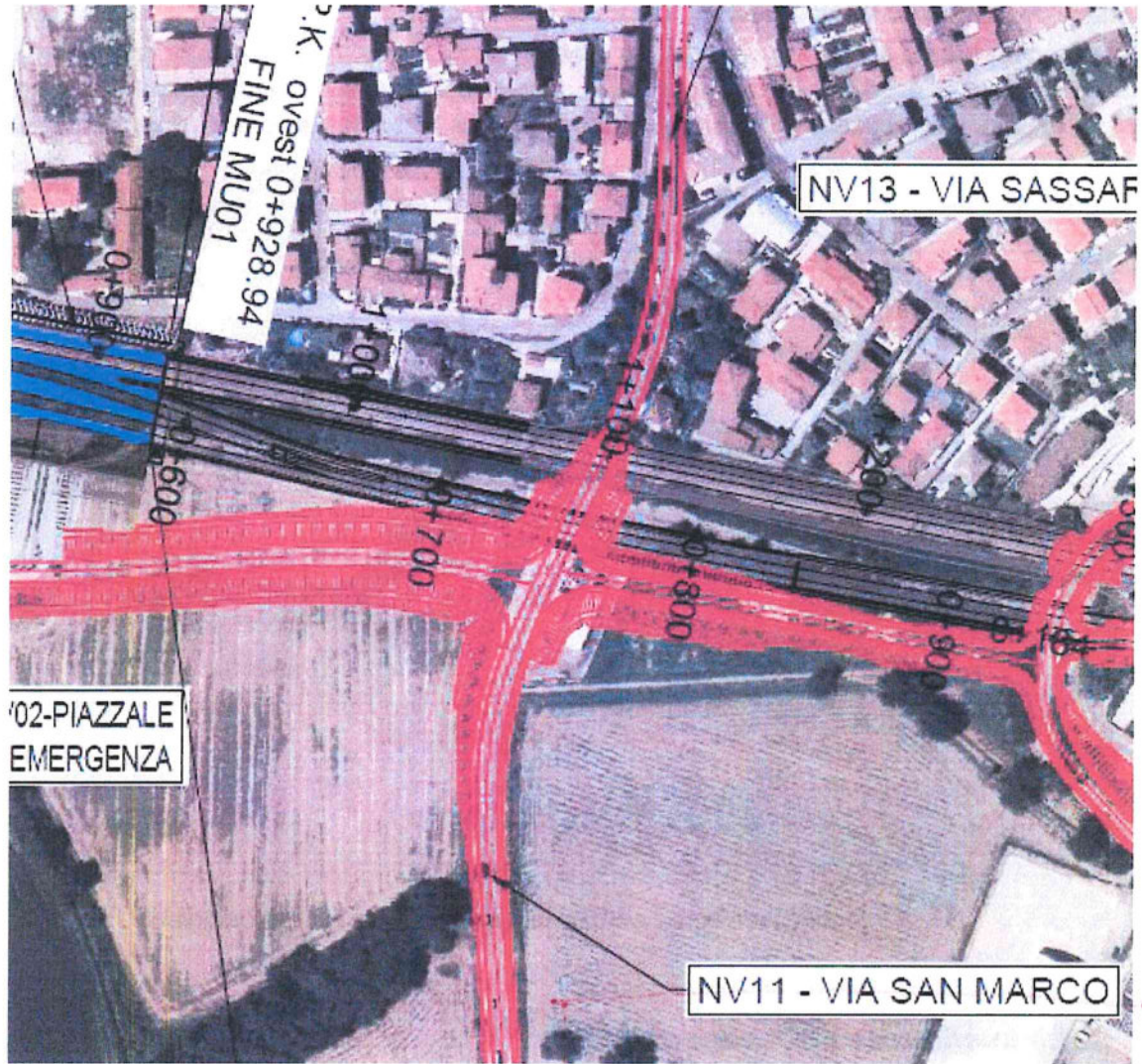


Figura 40 – NV11 – Stralcio planimetrico su ortofoto Via San Marco.

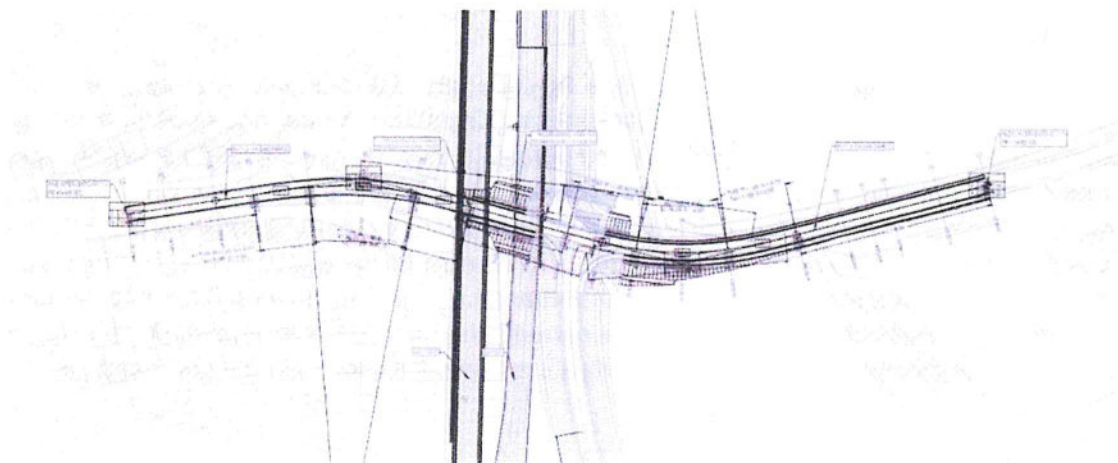


Figura 41 – NV11 – Stralcio planimetrico su rilievo Via San Marco.

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.

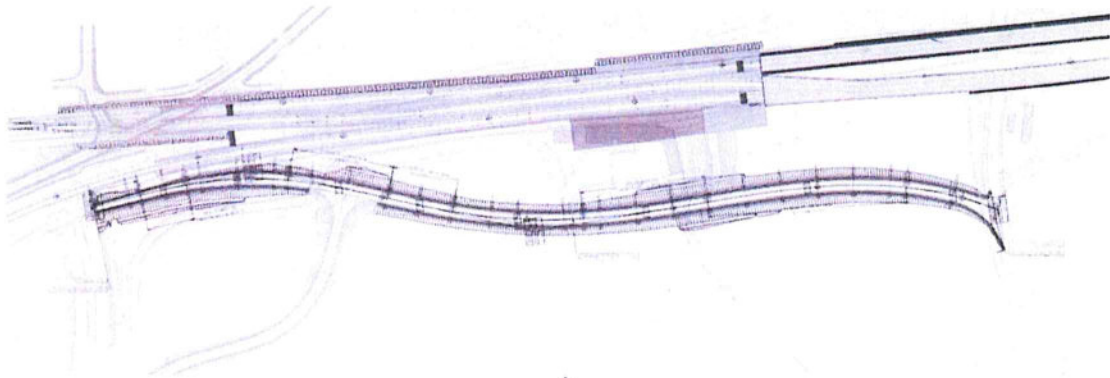


Figura 37 – Stralcio planimetrico su rilievo Via della Spianà temporanea.

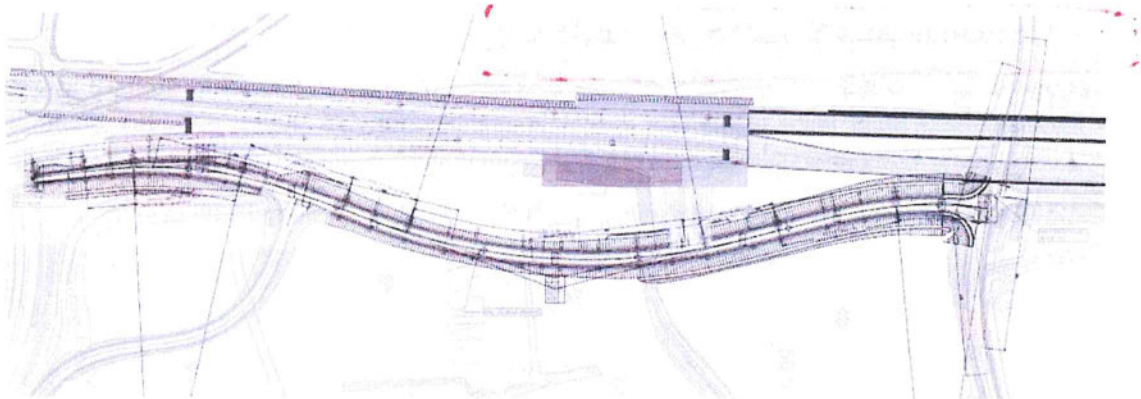


Figura 38 – Stralcio planimetrico su rilievo Via della Spianà definitiva

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.

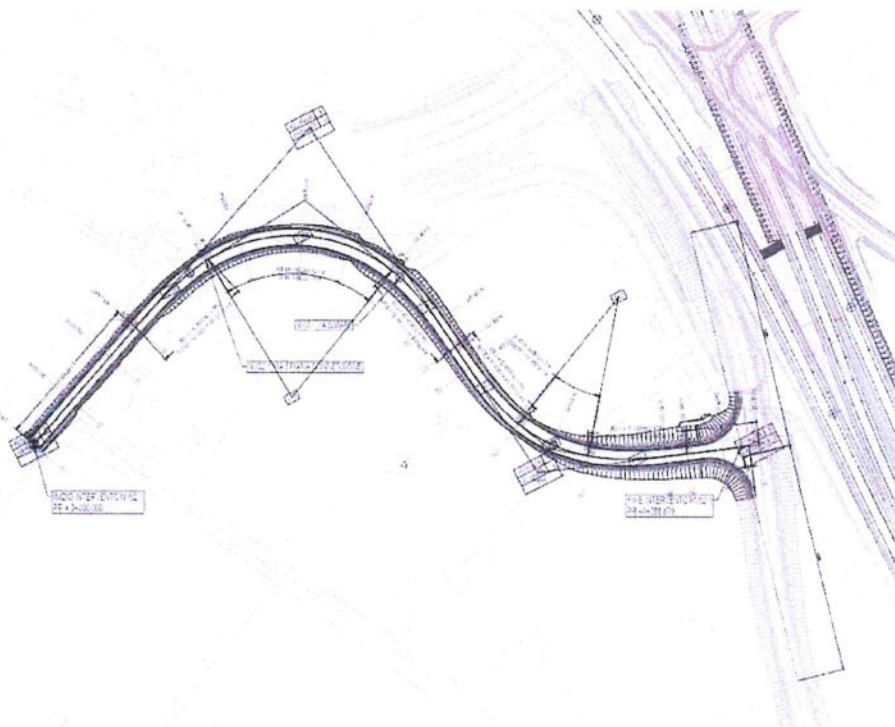


Figura 39 – NV02.1 – Stralcio planimetrico su rilievo Via Sogare

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'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.

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 lavorazione verranno installate delle recinzioni al fine di schermare visivamente le aree di lavoro e mitigare l'interferenza che si avrà rispetto ai beni tutelati.

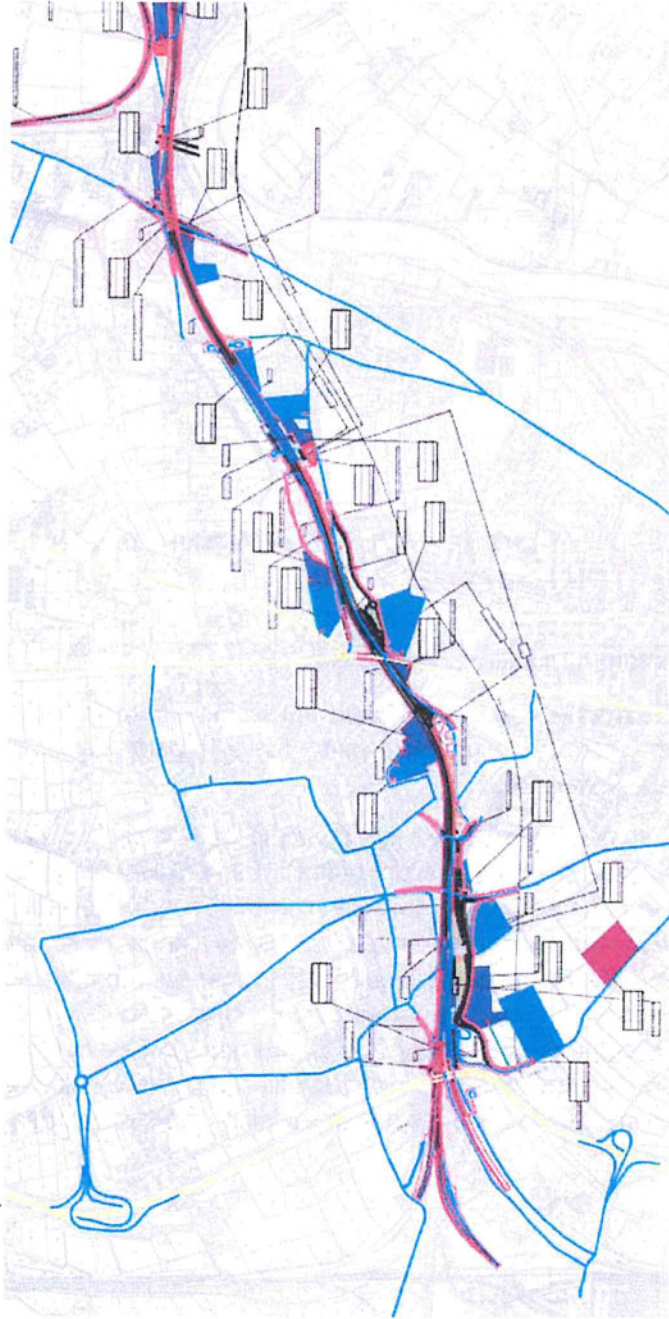


Figura 99 - Ubicazione dei cantieri

