

Sistemazione del **Nodo AV/AC** di **Verona**

Dati generali

- ✓ Anni: 2002-2003
- ✓ Committente: Italferr S.r.l
- ✓ Valore opera: € 450.000

Progettazione preliminare

Caratteristiche dell'opera

Il Nodo di Verona riveste notevole importanza per l'instradamento dei traffici ferroviari. Esso è situato infatti all'incrocio di due direttrici fondamentali: la linea Milano-Venezia sull'asse trasversale est-ovest e la linea Brennero-Bologna sull'asse nord-sud.

Lo stato di fatto

Il nodo presenta ad est la coppia di binari della linea Milano-Venezia che proseguono per Vicenza e l'altra stazione di Verona Porta Vescovo. Ad ovest della stazione prosegue la coppia di binari della linea Milano-Venezia che scavalca la linea Brennero-Bologna con la quale si interconnette con tre bivi (S.Massimo, Fenilone, S.Lucia). A nord è presente la linea a doppio binario del Brennero che si allaccia a Verona Porta Nuova mediante il bivio S.Massimo, mentre a sud è presente la linea per Bologna in corso di raddoppio completo e la linea a semplice binario per Mantova (doppio binario fino a Dossobuono).

Descrizione dell'intervento

L'intervento previsto è connesso con la penetrazione dei binari della linea AC Milano-Verona e con lo spostamento dello scalo merci dall'attuale posizione (a sud della stazione di Verona P.N.) alla nuova posizione, a nord del Quadrante Europa.

Secondo questa configurazione si

rende disponibile, per una riqualificazione funzionale, l'area dell'attuale scalo, che risulterà libera da impianti ferroviari; si impegna invece un'area periferica, scarsamente urbanizzata e già in parte destinata al trasporto ferroviario delle merci.

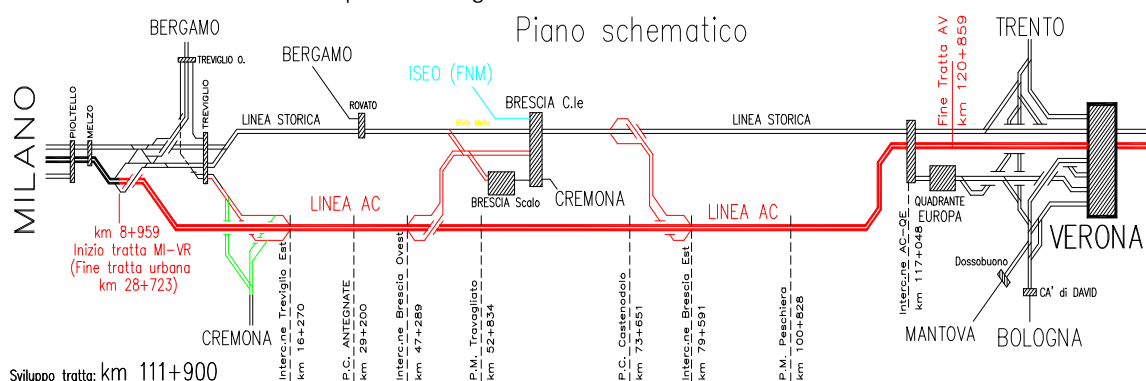
I limiti d'intervento del progetto sono:

- lato ovest, il cavalcavia della dell'autostrada A22 (incluso), (limite d'intervento del progetto della nuova AV/AC MI-VR);
- lato est, la radice est di Verona Porta Vescovo (limite d'intervento del progetto della nuova AV/AC VR-PD).

Nel tratto iniziale del Nodo, è prevista una configurazione dei binari della linea AV/AC in affiancamento a sud di quelli della nuova linea lenta e dei due binari della nuova linea merci, in affiancamento a nord della stessa linea lenta.

In tale ambito, lato nord, è prevista la realizzazione del nuovo scalo merci collegato lato ovest alla linea merci da/per Milano e lato est alla linea merci da/per il Brennero.

Tale nuovo scalo sarà allacciato sia all'attuale fascio merci del Quadrante Europa, sia alla linea merci da/per Bologna mediante la realizzazione di gallerie a sottopassare sia la linea AV/AC sia la linea lenta.



Piano schematico del progetto AV/AC Milano-Verona
Sviluppo tratta: km 111+900

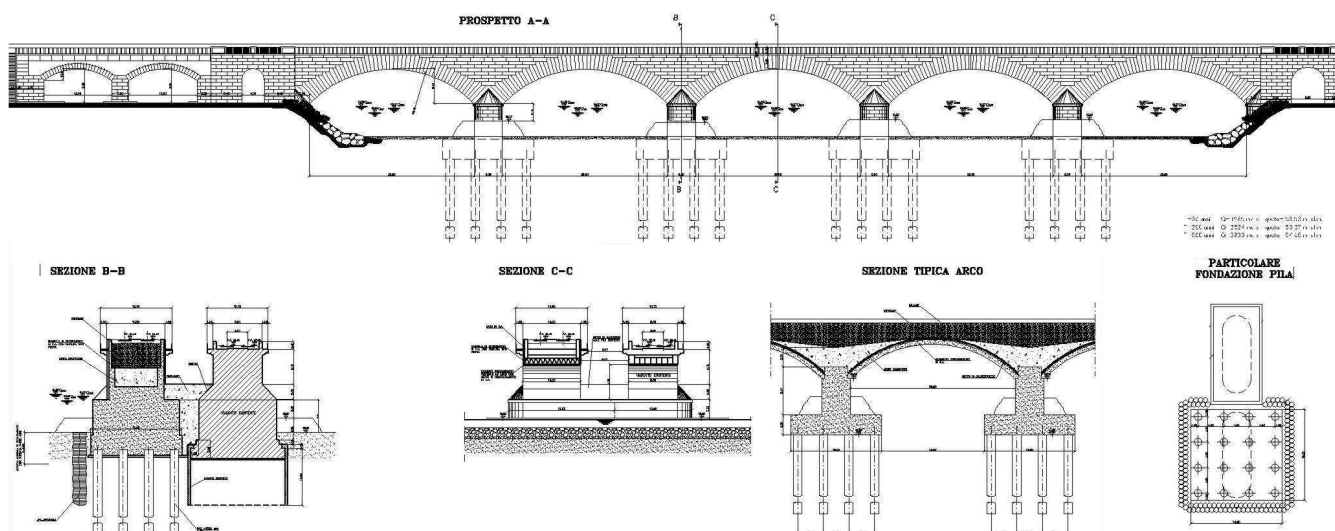
Sidercad S.p.A.
 Via B. Bosco 15 – 1° piano
 16121 Genova
 telefono 010 54481
 telefax 010 5448865
 www.sidercad.it

Superato il fascio binari del Quadrante Europa, i binari della linea AV/AC proseguono all'interno del nodo in affiancamento a sud della linea lenta, fino all'interferenza con la linea Bologna-Brennero. Superata l'interferenza con quest'ultima, la linea storica prosegue sull'attuale tracciato mentre la linea veloce prosegue nel corridoio individuato dalle linee merci che collegano Verona con il Brennero e con Bologna. All'interno della stazione di Verona Porta Nuova, i binari merci e quelli veloci s'innestano nella parte a sud dell'impianto: per questi ultimi è prevista la realizzazione di nuovi

marciapiedi di stazione. In uscita da Verona Porta Nuova verso Venezia, l'intervento prevede che la linea AC prosegua in affiancamento a sud della storica fino alla radice ovest della stazione di Verona Porta Vescovo. Il fiume Adige sarà attraversato con un viadotto in affiancamento a quello esistente, ma indipendente da esso. In quest'ambito, il corridoio individuato per la linea veloce occupa la parte più esterna dell'impianto di Verona Porta Vescovo per poi connettersi, in corrispondenza della radice est della stazione, con il tracciato della nuova linea AC Verona-Padova.



Attraversamento fiume
Adige



Realizzazione nuovo ponte in affiancamento all'esistente