



Le stazioni di Verona ieri, oggi e domani



Colle Isarco, lunedì 20 marzo 2023

Ore 18:00 Hotel Gudrum

Ing. Giovanni Saccà

Il 25 settembre 1825 fu inaugurata in Inghilterra la prima ferrovia: la Stockton-Darlington.



In Italia la prima ferrovia fu inaugurata il 3 ottobre 1839
per collegare Napoli a Portici.



STRADA FERRATA DA MILANO A MONZA

1840

La seconda ferrovia italiana fu inaugurata il 17 agosto del 1840
per collegare Milano a Monza



Viaggiato da loro pastore in Milano, lo scorcio della strada ferrata per Monza



I.R. PRIVILEGIATA

STRADA FERRATA

DA MILANO A MONZA



1840



Le ferrovie in Italia nel 1848

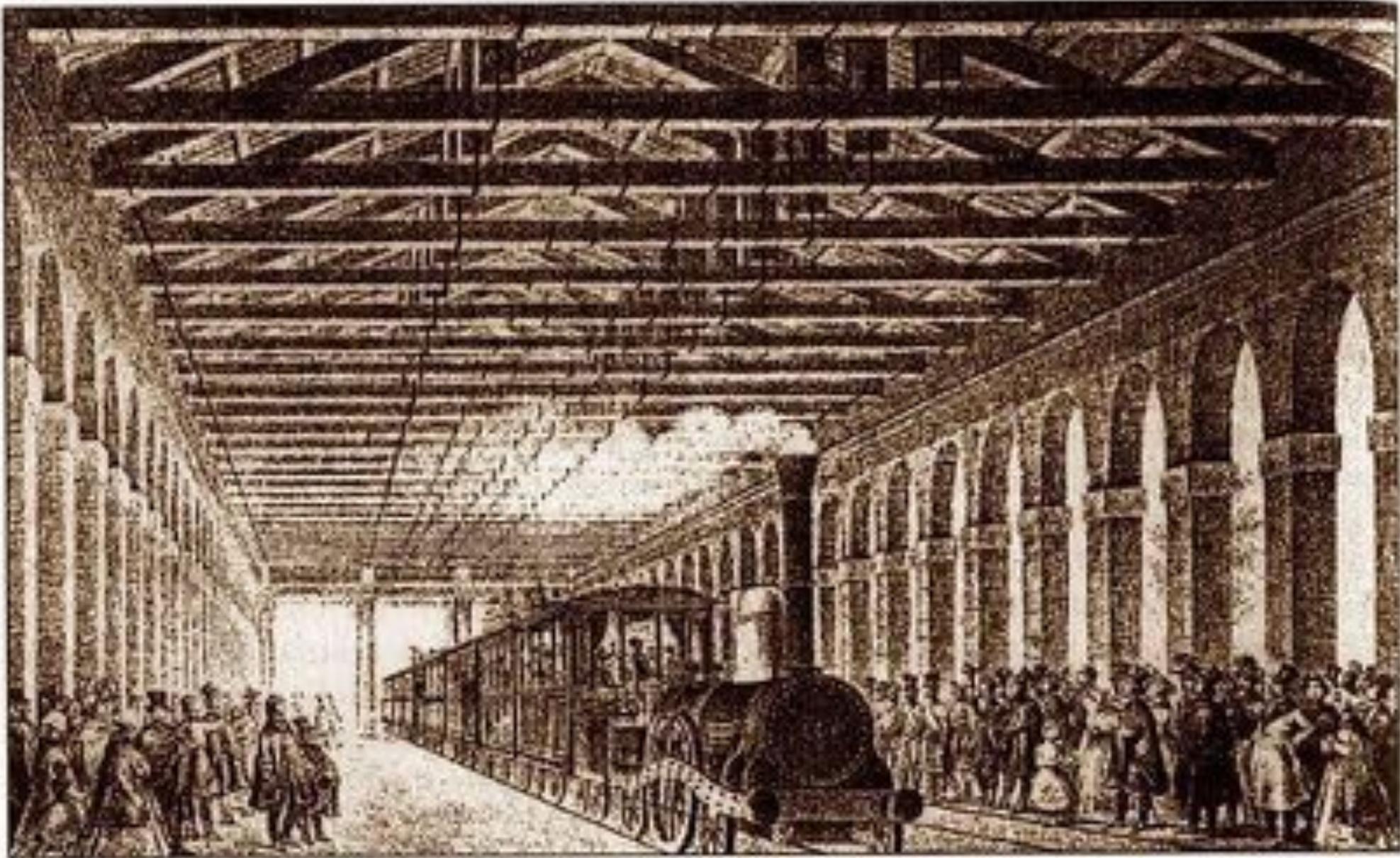


Ferrovie del Lombardo-Veneto

Lombardisch-Venetianische Staatsbahn



"Stazione Ferdinandea"



12
dicembre
1842

12 dicembre 1842: il treno inaugurale della linea Padova-Marghera entra nella stazione di Padova.



Nel 1842 Mestre ebbe la sua ferrovia con la nuovissima linea Padova-Venezia Marghera.



Venezia - Ponte della Ferrovia sulla Laguna

che collegava Venezia alla terraferma.

fu il famoso Maresciallo Radetzky



La **stazione di Porta Vescovo**, inaugurata nel **1847**, è stata la prima stazione ferroviaria di Verona.

Venne molto utilizzata durante la dominazione austriaca, poiché si trova sull'asse ferroviario passante dal Brennero, e in quanto Verona era la maggiore piazzaforte austriaca nella pianura padana.

L'ubicazione della stazione era subordinata alle esigenze difensive e teneva conto anche della prossimità dell'ampia zona militare del Campo Marzo, destinata a magazzini e ai trasporti militari.



Verona Porta Vescovo 1847



La stazione di Verona Porta Vescovo venne molto utilizzata durante la dominazione austriaca,

con l'asse ferroviario passante dal Brennero, e in quanto Verona era la maggiore piazzaforte austriaca nella pianura padana.

L'ubicazione della stazione era subordinata alle esigenze difensive e teneva conto anche della prossimità dell'ampia zona militare del Campo Marzo, destinata a magazzini e ai trasporti militari.



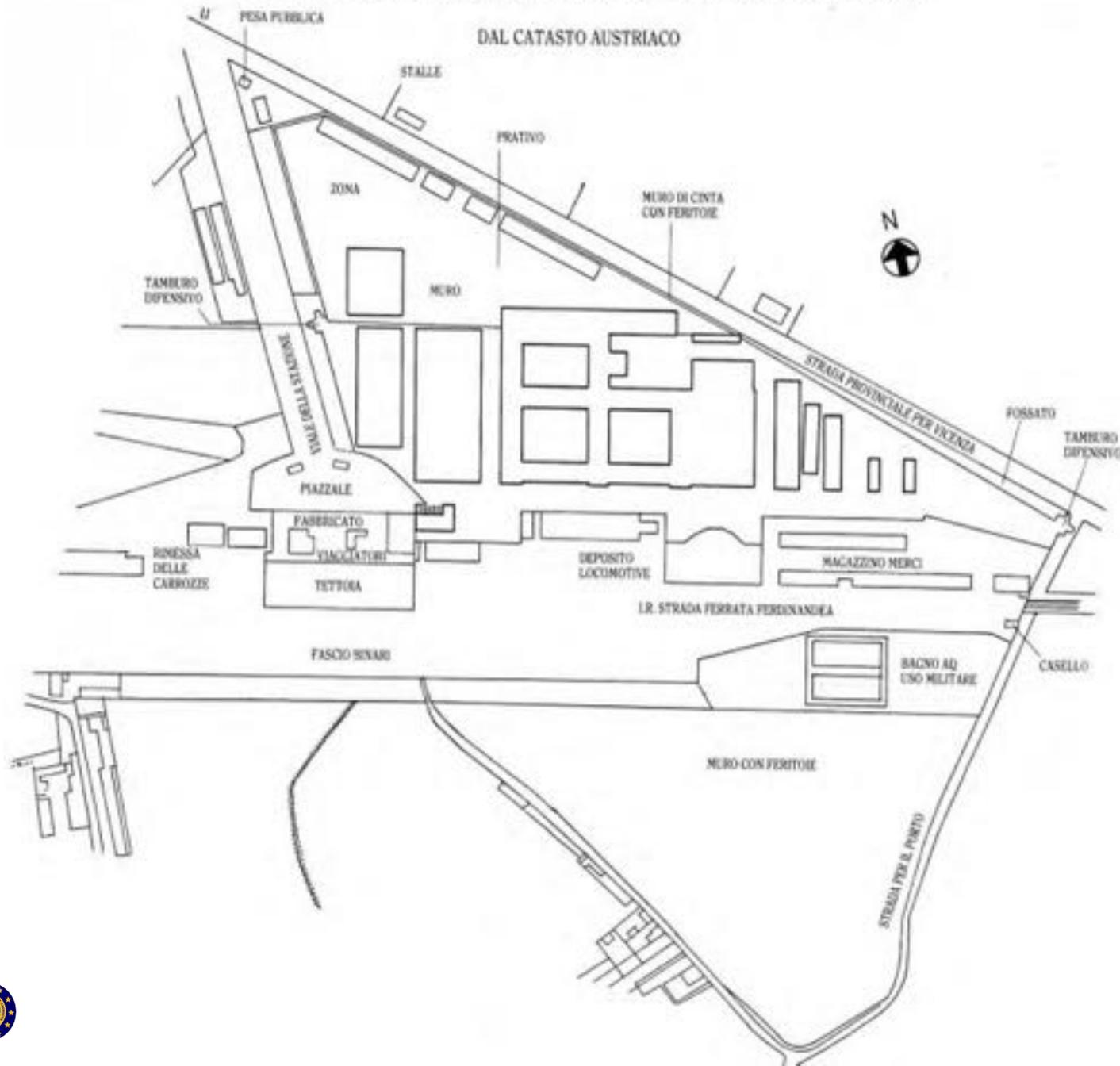


1847

La stazione di Porta Vescovo, inaugurata nel 1847, è stata la prima stazione ferroviaria di Verona.

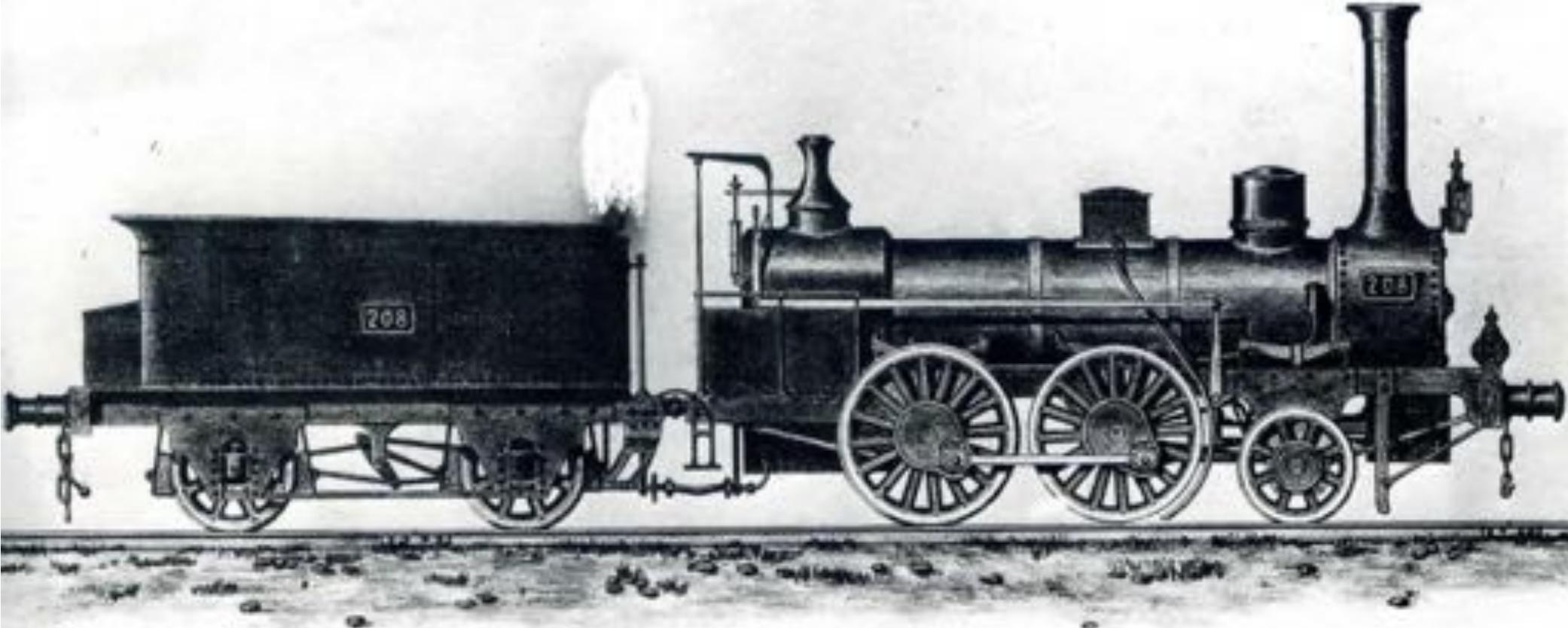


RICOSTRUZIONE DELLA PLANIMETRIA ORIGINARIA



A Verona Porta Vescovo venne costruita, **tra il 1847 e il 1851**, l'**Officina Grandi Riparazioni** specializzata inizialmente nella costruzione delle locomotive a vapore, attività a cui aggiunse quella della riparazione delle locomotive e anche dei carri merci e delle carrozze viaggiatori.

Dal 1880 fu specializzata nella grande manutenzione delle locomotive a vapore.



Locomotiva n. 208, costruita nell'Officina di Verona nel 1854



VERONA

1852



Nel 1852, ultimata la costruzione del ponte sull'Adige, dedicato all'imperatore Francesco Giuseppe, la ferrovia può raggiungere la riva destra. In corrispondenza della Porta Nuova viene costruita una piccola stazione

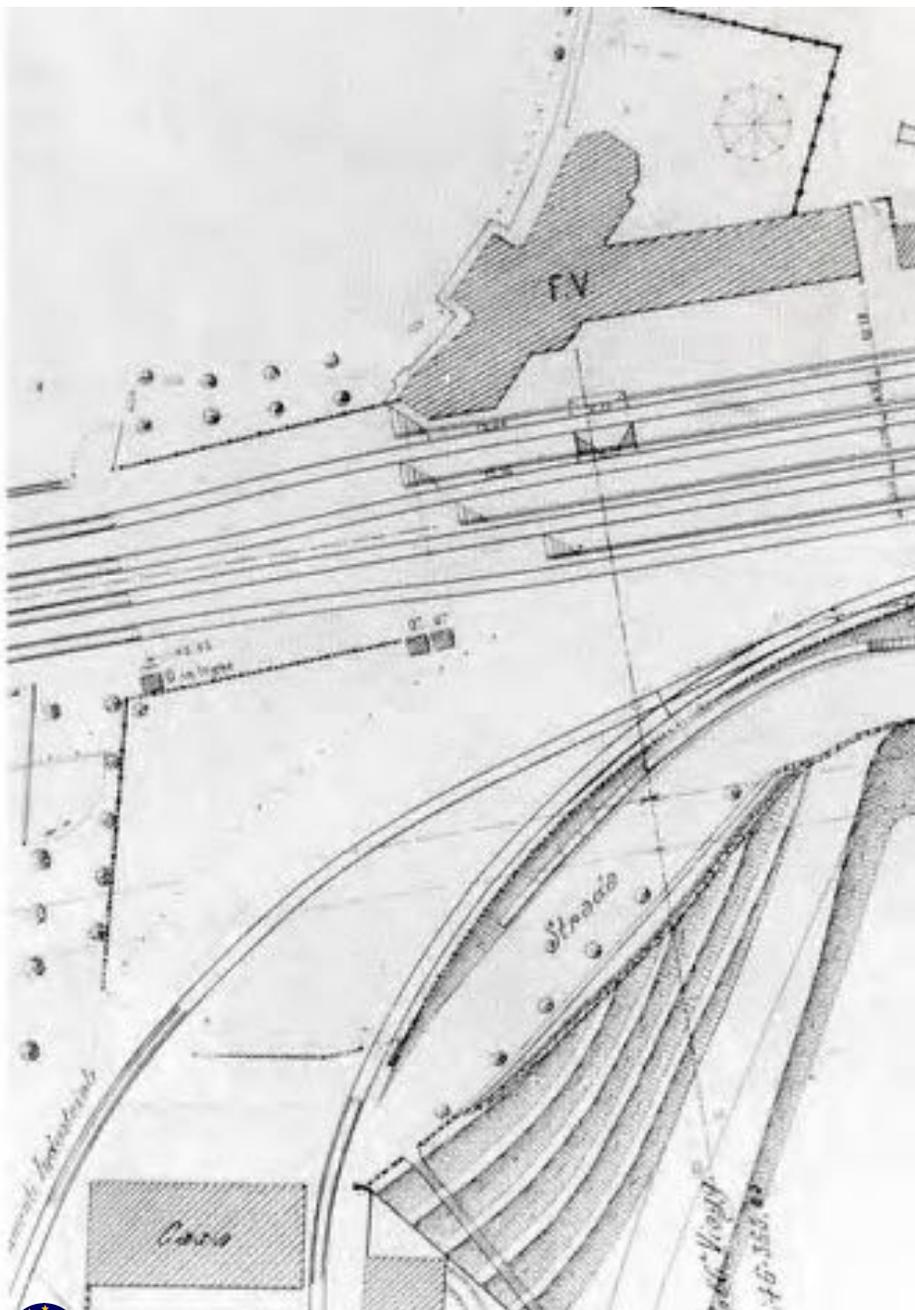
O. A. Aymo, Verona. Esigorio Specialità del Giornale Arma. Fot. G. Cavallini.

Ponte della ferrovia - VERONA
Buon Natale
Buon Anno novello
Fanny con un bacio
24 - XII - 1901
Foto Muraridotti



STAZIONE DI VERONA PORTA NUOVA

1852



La stazione venne costruita provvisoriamente in legno già nel **1851**, anche se venne sostituita, nel **1852**, da un piccolo edificio in muratura. Questo edificio presentava una forma particolare, con una facciata ad angolo e lati diseguali, di cui uno con otto aperture ad arco, e l'altro con sole tre aperture. La stazione rimaneva comunque secondaria rispetto a quella di Porta Vescovo tanto che inizialmente era utilizzata solo per treni omnibus e misti; solo successivamente si avviarono servizi bagagli e per treni diretti.



Stazione di
Dossobuono
1851



Ferrovie del Lombardo-Veneto

Lombardisch-Venetianische Staatsbahn



LOMBARDO – VENETO.



Il treno d'inaugurazione sulla linea Milano-Venezia.

I primi progetti ferroviari, nel Regno soggetto all'Impero Austriaco, si concretizzarono nel 1835, quando la Camera di Commercio di Venezia prese in esame la proposta di una linea ferroviaria che unisse le due capitali del Regno: Milano e Venezia.

Considerata all'epoca un'impresa di dimensioni epiche per la sua lunghezza e per la necessità del ponte sulla laguna, la costruzione della Ferrovia Milano-Venezia iniziò il suo cammino, cosparso di insidie e complicazioni. Fra feroci polemiche, atti giudiziari, interventi politici anche presso la corte di Vienna, la realizzazione procedette faticosamente. La vicenda della "Ferdinanda" (come venne chiamata in onore dell'imperatore austriaco Ferdinando I , che vide i suoi primi passi) arrivò a una conclusione solo nel 1878.

Strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta ovvero ferrovia Milano-Venezia

Nel 1837 fu affidata alla società Imperial Regia Privilegiata la costruzione della **Strada ferrata Ferdinanda** Lombardo-Veneta ovvero della Milano-Venezia.

La linea ferroviaria Ferdinanda fu costruita per tratti e il primo tronco ad essere completato ed inaugurato fu il Padova-Marghera (12 dicembre 1842); il ponte sulla Laguna Veneta fu invece aperto

In successione furono poi aperti Padova-Vicenza (11 gennaio 1846) e il Milano-Treviglio (15 febbraio 1846).

La Prima guerra di indipendenza (23 marzo 1848 - 24 marzo 1849) rallentò la costruzione degli altri tratti:

Il tratto Verona-Vicenza fu inaugurato il 3 luglio 1849;

il 22 aprile 1854 fu inaugurata la tratta da Coccaglio-Brescia-Verona e il 12 ottobre 1857 la tratta Coccaglio-Bergamo-Treviglio.



Ferrovia Verona Brennero

Tratto	Attivazione
Verona-Trento	23 marzo 1859
Trento-Bolzano	16 maggio 1859
Bolzano-Brennero	24 agosto 1867



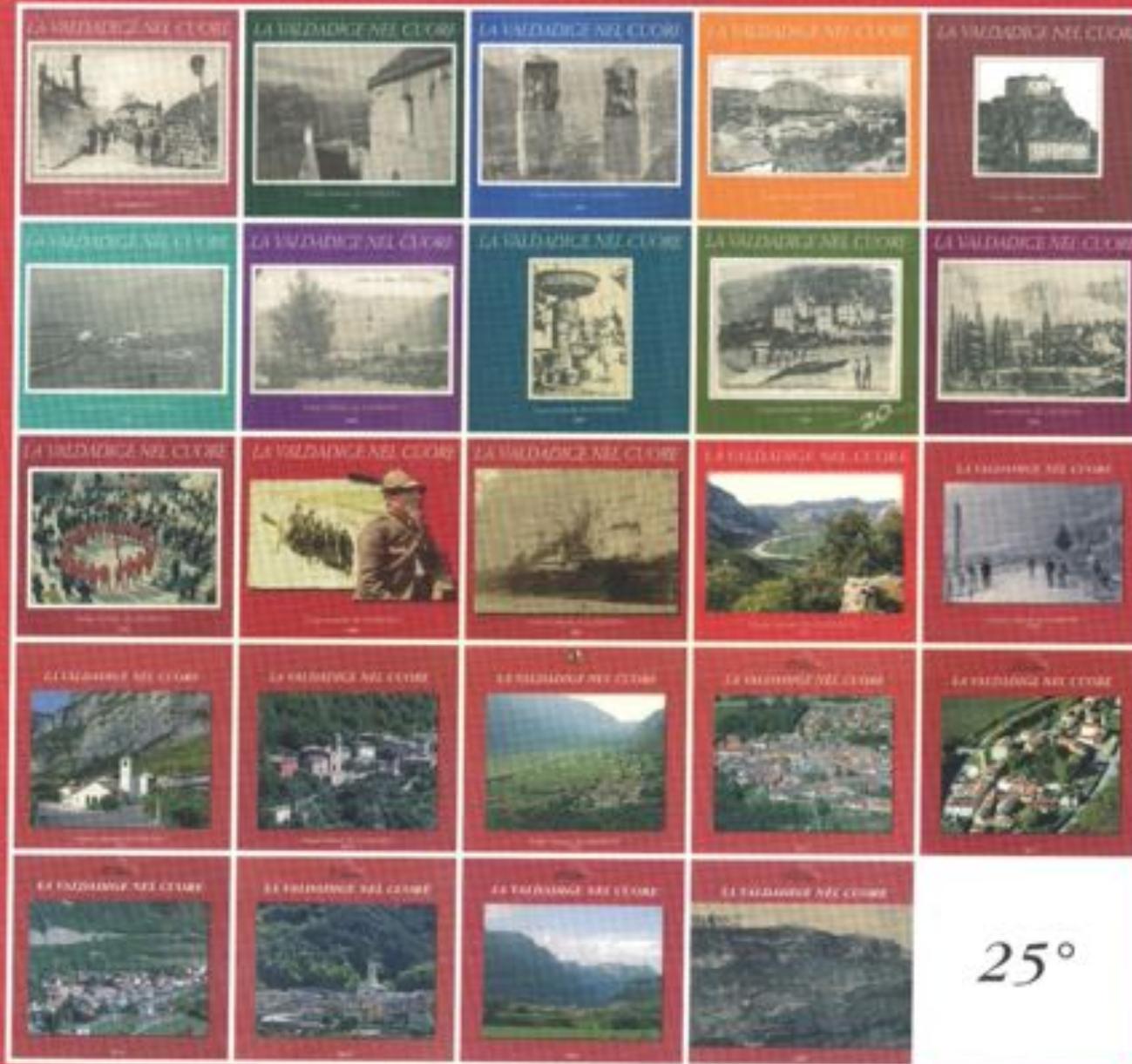
Brennerbahn

- Bahnhof
- Haltestelle
- aufgehobener Bahnhof
- Haltestelle, aufgehoben
- Betriebsstelle ohne Personenverkehr
- Brennerbahn

andere Bahnstrecken

- Normalspurstrecke
- Schmalspurbahn
- - - Schmalspurbahn, aufgehoben
- ausgewählte Bahnhöfe





LA VALDADIGE NEL CUORE

Gruppo culturale
El Casteleto
2018

Dolcè (VR) Via
Castello, 90

25°



SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Autore: ingegnere Felice Perini - (Figura 1. del primo volume della serie)

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

DIREZIONE DEI LAVORI

LINEA VERONA (CIVILI TRONCI) - PERI (CIVILI TRONCI)

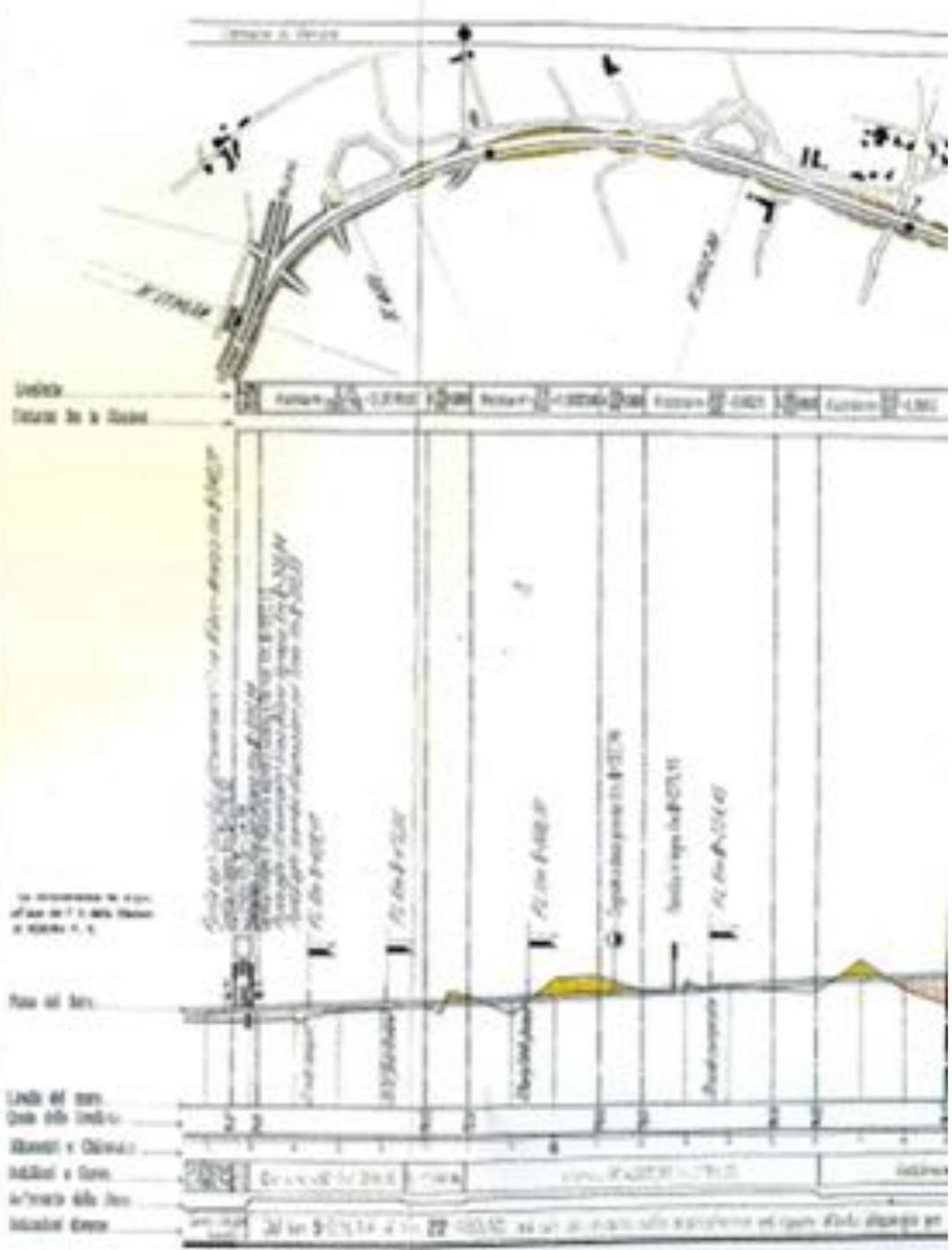
di lunghezza Km. 30*026,41

PLANIMETRIA - PROFILO

1888

SCALE

Planimetria 1:50000
Profilo 1:10000
Sezioni trasversali 1:1000



1859



La ferrovia da Verona a Bolzano

La ferrovia alla Chiusa, a lavori appena terminati.

Il costruttore della ferrovia da Verona a Bolzano fu l'ingegnere Luigi Negrelli, nato il 23 gennaio 1799 a Fiera di Primiero. Laureato in ingegneria ad Innsbruck, fece larga esperienza tecnica a livello europeo; passò alla storia per aver progettato il Canale di Suez, nella soluzione tecnica che venne poi realizzata. Di quest'ultimo lavoro ebbe gloria postuma, in quanto il canale venne realizzato dai francesi che, stanti i rapporti non certo amichevoli con l'Austria, alla quale il Lombardo-Veneto apparteneva, si guardarono bene dal riconoscere meriti altrui.

Nel 1847 il Governo di Vienna aveva programmato una linea ferroviaria da Monaco a Verona, ma il problema era legato alle decisioni della Baviera. Una sollecitazione in tal senso venne dalle autorità di Innsbruck, che nel 1849 sottoposero il problema all'ambasciatore bavarese e al ministro austriaco. Interessarono inoltre il Feldmaresciallo Radetzky, a Verona, che appoggiò le aspirazioni dei tirolesi. Il 21 giugno 1851 fra Austria e Baviera venne sottoscritta una convenzione che prevedeva la congiunzione delle strade ferrate tra i due paesi, che si impegnavano anche a continuare la progettata ferrovia tra Verona e Bolzano. Inoltre le opere d'arte dovevano essere *"subito predisposte per una doppia rotaja, in guisa che se la seconda rotaja non*



*fosse già costruita all'epoca dell'aprimiento del regolare esercizio della strada ferrata, si possa collocarla senza difficoltà, tosto che l'aumento dei trasporti sulla strada lo richieda"*¹.

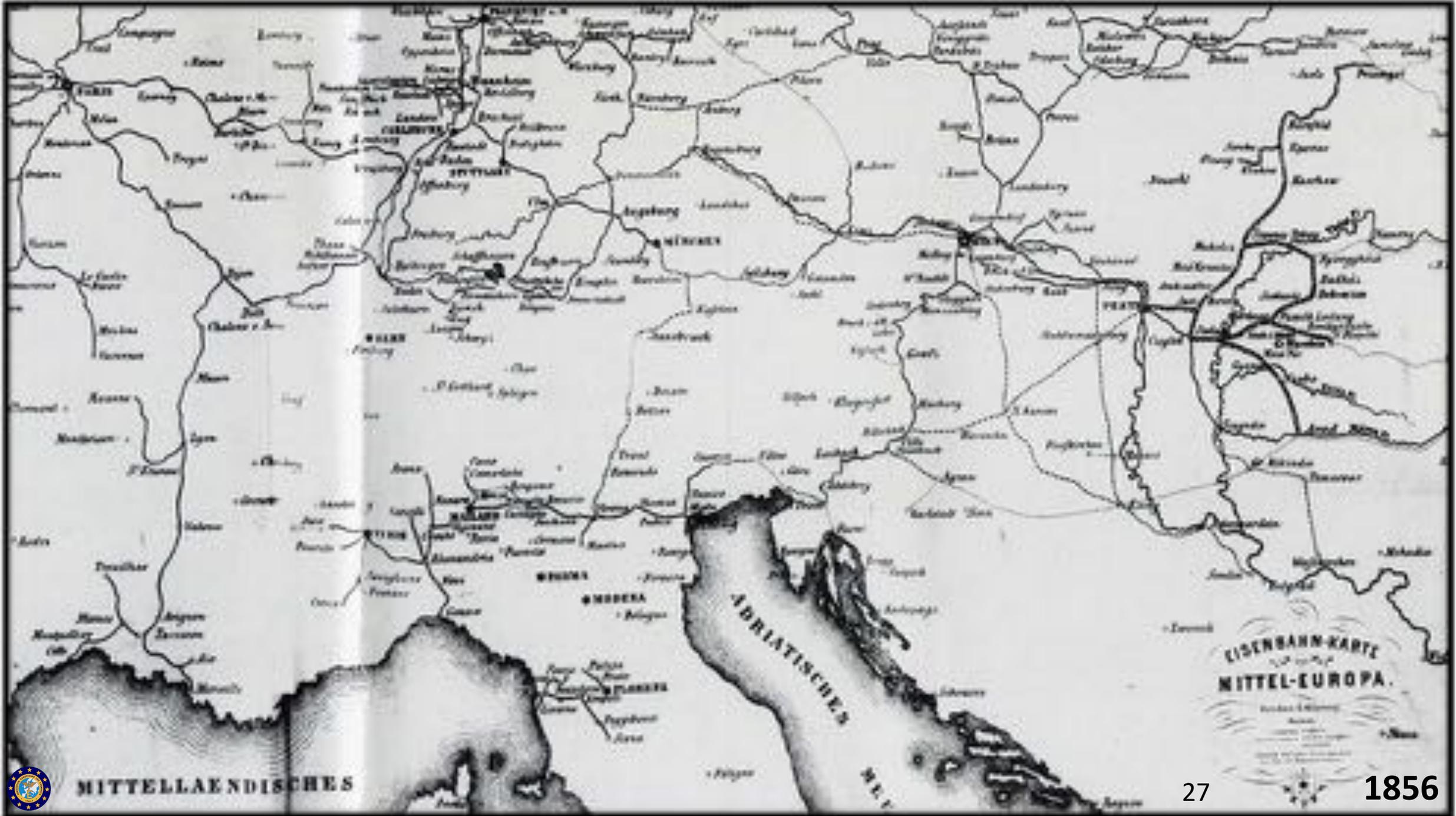
Su questa base Negrelli avviò lo studio di una rete ferroviaria a livello europeo, con un progetto che venne approvato il 1° luglio 1853; nel 1854 vennero appaltati i primi due tronchi Verona-Volargne e Volargne-Ala. L'attivazione del tronco Verona-Trento avvenne il 23 marzo 1859, il 16 maggio 1859 quello da Trento a Bolzano.

La costruzione della linea ferroviaria impose opere impegnative, quali alti rilevati e profonde trincee, scavate nella roccia viva.

89

¹ Laura Facchinelli - La ferrovia Verona-Brennero - Althesia 1995 - pag. 20





EISENBahn-KARTE
NITTEL-EUROPA.

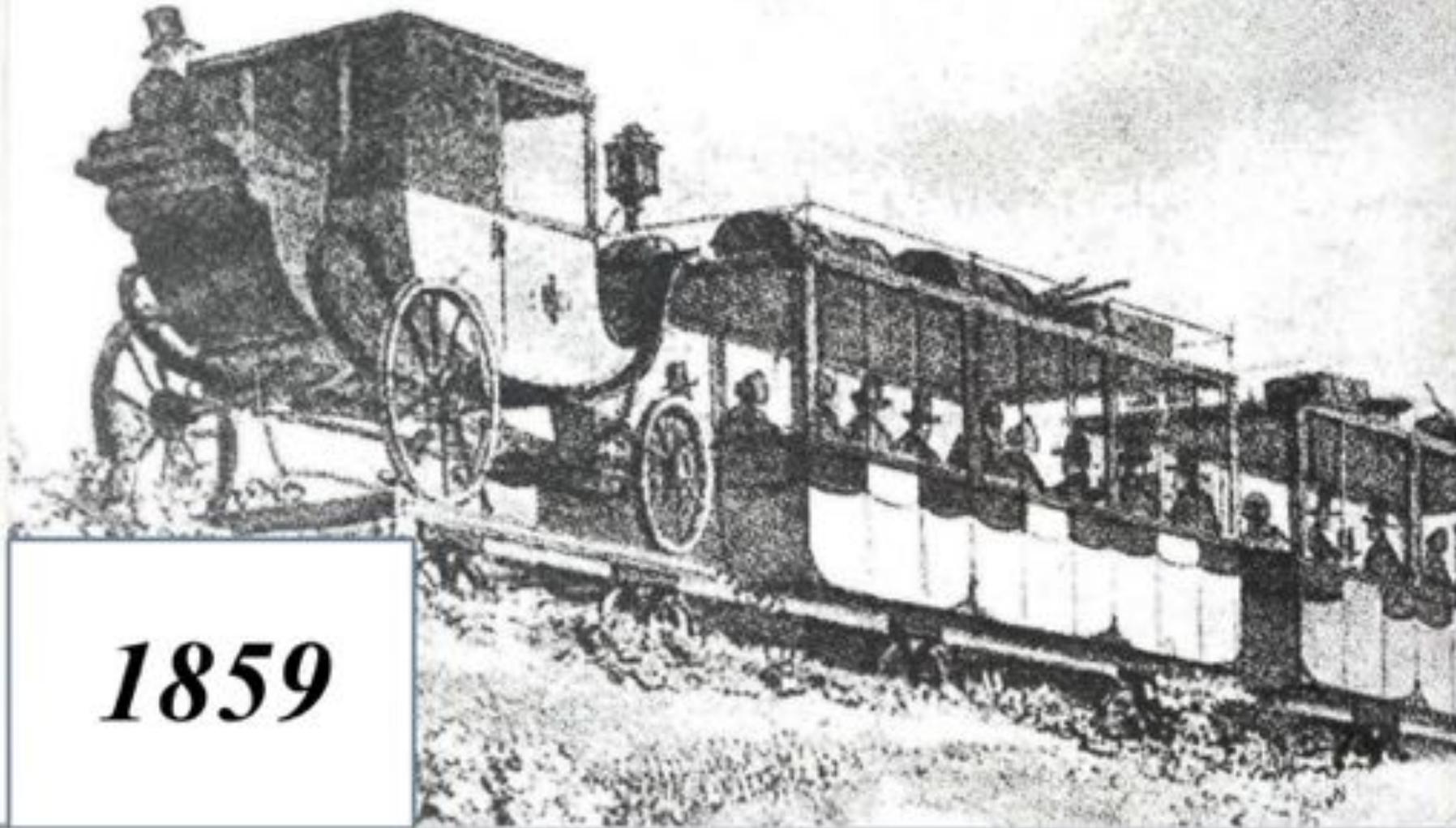
NITTELLAENDISCHES

ADRIATISCHES MEER



Imperial Regia Privilegiata Società delle ferrovie meridionali

DA PADOVA A VENEZIA

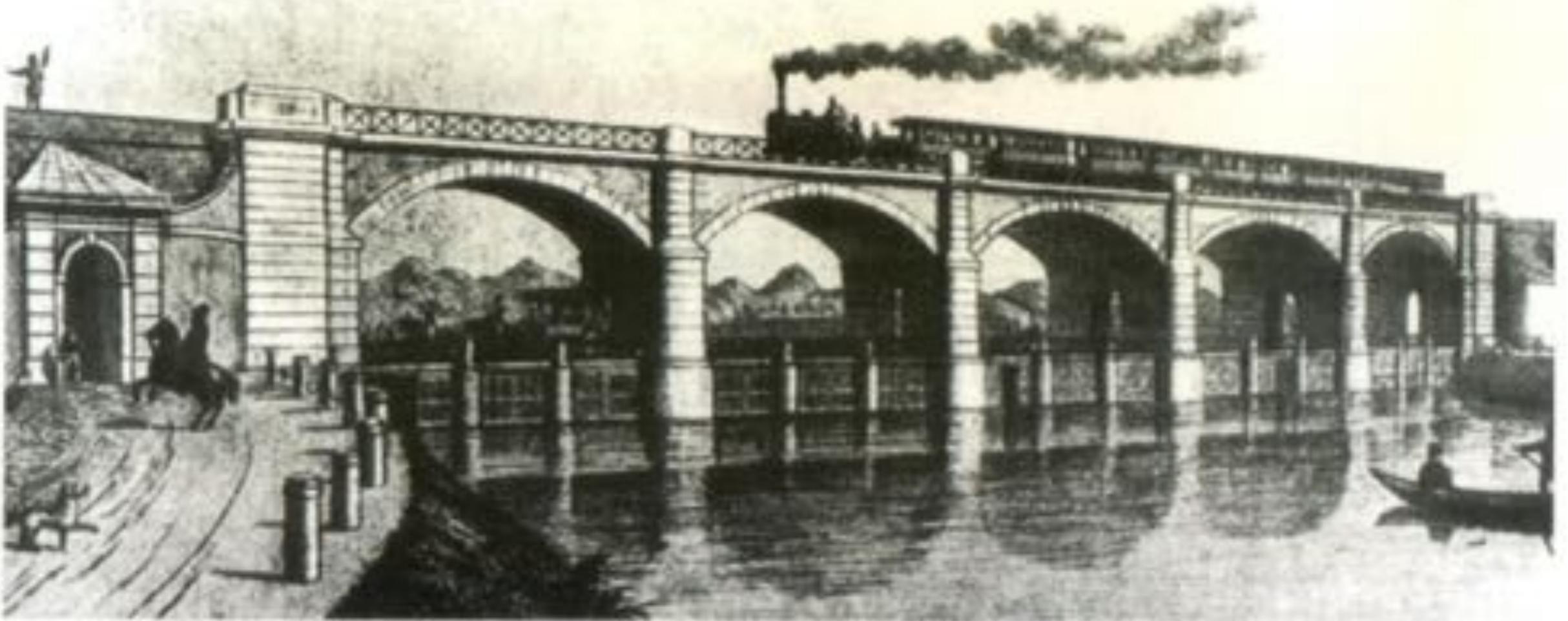


1859



Treno sul grande viadotto di Peschiera

1854



Treno sul grande viadotto di Peschiera, della linea I. R. Strada Ferrata Lombardo Veneto (foto archivio FS Roma).



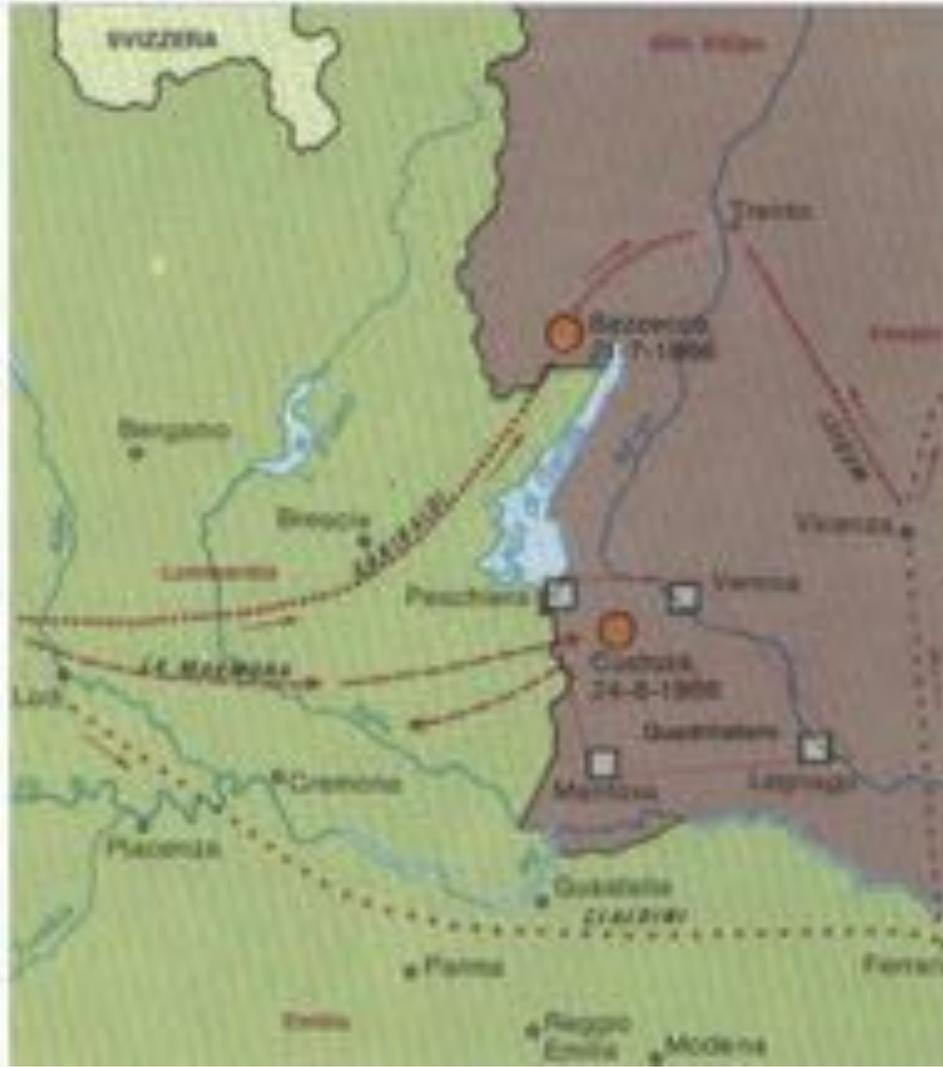
Ferrovie italiane



Alla proclamazione del Regno d'Italia, nel 1861, erano in esercizio nella penisola **2.521 km di strade ferrate** (alla stessa data in Germania 11.000 km, in Inghilterra 14.600, in Francia 4000).

1865





3° guerra d'indipendenza

Nel 1866
annette il veneto, il Friuli e
la provincia di Mantova e
di conseguenza la linea
ferroviaria Milano-
Venezia passa sotto la
gestione della Società per
le Ferrovie dell'Alta Italia.

La rete ferroviaria italiana nel 1875



- Dal 1861 al 1875 in Italia si registrò una fase di intenso sviluppo.
- Alla fine del 1876 la rete ferroviaria italiana raggiunse i **7.780 km**
- Fu un sensibile passo avanti, ma rispetto a quella di altri Paesi europei la situazione era ancora molto arretrata. (alla stessa data, in Germania funzionavano 28.000 km, in Inghilterra 30.000, in Francia 22.000).

Treno della linea Milano-Venezia in una stampa del 1882



Treno in una stampa del 1882 (per gentile concessione del DLF di Vicenza)

Linea Milano-



Ferrovia Mediterranea e Ferrovia Adriatica (1875-1904)





7° luglio 1905

Istituita

l'Amministrazione
autonoma delle
Ferrovie dello Stato
(in sigla: FS)



Velocipedi • Motocicli • Automobili

BIANCHI i Migliori in Commercio
MILANO
81, Via Nino Bizio, 21

M. TÜRKHEIMER MILANO
1, Via Lambro — Via Orsini

Bicicletti Türkheimer Motocicletti Türkheimer
mantengono la loro riputazione di
INSUPERABILI e preferiti da tutti i costruttori
Sono usciti i splendidi modelli 1904 Sono pronti i nuovi tipi
a 2 - 2 1/2 - 3 HP. - 1904

F.I.A.T. Fabbrica Italiana Automobili
AGENZIA GENERALE
L. STORERO
TORINO
21, Corso Valentin — Corso N. d'Azeglio, 25

 I MIGLIORI PNEUMATICI
per
Cicli • Automobili • Motociclette
solo i
DUNLOP originali

FERRO-CHINA-BISLERI
RISTORA LE FORZE, ECCITA L'APPETITO

 La copertina e camera d'aria della
Ditta **PIRELLI & C.** che si raccomanda per la loro ottima qualità
postuma, oltre la marca depositata
• **STELLA** • anche la dicitura
Pneumatiche
Pirelli & C.
Filiali per l'Italia
Depositate TORINO - MILANO - NAPOLI

Società Litotipografica Lombarda - Vincenzo Monti, 39 - Milano.

TOVRING CLUB ITALIANO

SEDE CENTRALE - MILANO - VIA MONTE NAPOLEONE, 14



GUIDE DI LINEE FERROVIARIE

MILANO
VERONA

MCMIII

PROPRIETÀ LETTERARIA
PUBBLICAZIONE TRIMESTRALE
ANNO IX - N. 33 - CINQUE
CORRENTE COLLA POSTA

PREZZO CENTESIMI 50



PROPRIETÀ LETTERARIA

Avvertenze

Avvertiamo, che questo opuscolo vuole essere non una guida delle città e paesi presso i quali si passa, ma semplicemente la guida della *Linea ferroviaria*, ed indicare ed illustrare perciò, la via ordinaria, solo quando si può vedere dal treno.

Le stazioni nelle quali si fermano i treni diretti sono indicate con carattere **GRASSETTO MAIUSCOLO**; le altre con carattere grassetto minuscolo.

L'elenco degli alberghi lungo la linea è a pag. 39-40.

Saremo gratissimi a chi ci indichi eventuali errori o lacune nell'opuscolo. Dai questi consigli saremo costretti nelle edizioni future.

Linea Milano-Verona

(Chm. 120; i treni diretti, 2 ore; treni omnibus 6 ore).

Di questa linea, il tratto Milano-Bivio Acquabella-Treviglio fu aperto il 17 febbraio 1846; il tratto da Treviglio a Rovato il 5 marzo 1851; la prima parte del tratto Rovato-Verona il 14 dicembre 1852; la seconda il 22 aprile 1854. Prima del 1858, da Treviglio a Rovato s'andava per Bergamo.



Stazione Centrale di Milano.

a. a due binari. La pendenza massima è del 10 per mille. La stazione più bassa della linea sul livello del mare è quella di Verona Porta Vescovo (m. 96), la più alta, quella di Rovato (m. 160).

La linea traversa la parte settentrionale del versante sinistro della valle padana, cioè la parte mediana del

dolce piano

Che da Vercesi a Mantova distina

come scrive Dante (*Inf.*, XXVII, 74).

I fiumi e torrenti che si passano (Lambro, Molgora, Adige, Serio, Oglio, Mella, Chiese, Mincio) da Milano sino alla stazione di Verona Porta Nuova, scendono tutti da nord a sud dalle Prealpi, e sono tutti affluenti di sinistra del Po.



LIDO - VENISE Station Climatérique
et de bains de mer
GRAND ETABLISSEMENT DES BAINS

Grand Hôtel des Bains ==
== **Grand Hôtel Lido**

= ZÉDÉL 1905 =

Forza a $1\frac{1}{4}$ - $2\frac{1}{2}$ HP. - Supera le più forti salite.
Alle ZEDÉL venne decretata la Medaglia d'Oro del T. C. I. per la miglior
macchina toristica, che nella gara Milano-Nizza avesse dato
il miglior regolare funzionamento su di un lungo, accidentato percorso.
Vincitrice del Critérium Roma e Torino.

Milano → **CORRADO FRERA & C.** ← Torino



I MIGLIORI PNEUMATICI
per
Cicli - Automobili - Motociclette

DUNLOP originali

“REPUBLIC”

A detta di tutti quanti la posseggono, è la più meravigliosa fra tutte le motociclette per la sua accensione infallibile, a magnete permanente, ad avanzamento regolabile, sistema brevettato della fabbrica "Laurin Klement", (Boemia). Qualunque percorso, qualunque salita resa possibile, senza che abbia mai a verificarsi alcun inconveniente. — L'IDEALE DEI TURISTI.

RAPPRESENTANTE PER L'ITALIA:

RODOLFO BILLETER - VENEZIA

FRENO BOWDEN

lo trovate dappertutto!

Lino Tipografia Lombarda di F. Bellini - Via Kramer, 1940 - Milano.

TOVRING CLUB ITALIANO

SEDE CENTRALE - MILANO - VIA MONTE NAPOLEONE, 14



GUIDE DI LINEE FERROVIARIE

VERONA
VENEZIA

MMIV

PROPRIETÀ LETTERARIA
PUBBLICAZIONE TRIMESTRALE
ANNO X - N. 97 - CONTO
CORRENTE COLLA POSTA

PREZZO CENTESIMI 50



maiuoli degli opifici, e le torri, ed i castelli, e le mura merlate che salgono sui colli coronati di forti. Si passa l'Adige archi, su 1850 al quanto lati, pos la città

L'Adige del Tede dal passo l'Oetzthal, Mono e di rus piega rano con sulla a. l'



Torre del Comune.

Passato l'Adige, la ferrovia si allontana un 70' dalla città, su terrapieno traverso la campagna; ed a s. (di qua dalle mura, fuori di *Porta Vittoria*, che ricorda la vittoria, 25 febbraio 1354, di Can Grande II della Scala contro Frignano Scaligero) resta il *Cimitero* (aperto il 16 aprile 1828, disegno dell'architetto veronese *Giuseppe Barbieri*), fiancheggiato da portici, sull'orientale dei quali (verso la ferrovia) s'alza la chiesa a base circolare: cimitero compiuto nel 1880, e considerato come uno dei più sontuosi d'Italia. Lasciato a d. l'Adige, che scorre serpeggiante (e di là dal quale la folta alberatura toglie ogni vista), ed a s. (di là dal *Bastione Campo Marzo*) il parrificio militare, si entra sotto l'ampia tettoia della

Stazione di *Porta Vescovo*, presso la porta che ebbe questo nome perchè in antico vi si riscuoteva per diritto del

(in dialetto *Ladino*, l'*Albeso* dei Latini, l'*Eck schi*), nasce nel Tirolo meridionale, di qua di *Raschun Schöckgg.*, a sera delle Alpi del dai tre laghetti di *Raschun* (m. 1490), di *Hoido*. Prima corre da nord a sud; a Glis ad est, e traversa la Valle Venosta; a Monas verso sud; non lungi da Bolzano riceve l'Orco, che viene dal Brennero; traversa il Tirolo meridionale ed il Trentino; continua per la stretta valle chiusa dal Baldo a d. e dal Lessini a s.; uscendo dalla Circonza di Verona entra nella pianura veronese; traversa Verona; e, continuando per Legnago e Badia, va a sboccare nell'Adriatico. Lunghezza chm. 410, dei quali 242 dalla sorgente a Verona, e 167 da Verona alla foce.

Passato l'Adige, la ferrovia si allontana un 70' dalla città, su terrapieno traverso la campagna; ed a s. (di qua dalle mura, fuori di *Porta Vittoria*, che ricorda la vittoria, 25 febbraio 1354, di Can Grande II della Scala contro Frignano Scaligero) resta il *Cimitero* (aperto il 16 aprile 1828, disegno dell'architetto veronese *Giuseppe Barbieri*), fiancheggiato da portici, sull'orientale dei quali (verso la ferrovia) s'alza la chiesa a base circolare: cimitero compiuto nel 1880, e considerato come uno dei più sontuosi d'Italia. Lasciato a d. l'Adige, che scorre serpeggiante (e di là dal quale la folta alberatura toglie ogni vista), ed a s. (di là dal *Bastione Campo Marzo*) il parrificio militare, si entra sotto l'ampia tettoia della

vescovo (che fuori di essa possedeva vasti terreni) una gabella.

L'alta, ampia tettoia, su ciascuno dei cui due lati s'aprono 33 porte, ha cinque binari. Ristorazione; cambia-valute; edicola giornali. Per la stazione di Verona passano i treni di lusso Pietroburgo-Vienna-Cannes, Berlino-Milano-Cannes, Berlino-Firenze-Napoli, e si dipartono le linee per:

- 1. Padova (chm. 78)-Venezia (chm. 135) - 2. Brescia (chm. 68) Milano (chm. 150) - 3. Ala (chm. 55)-Trento (chm. 91)-Brennero (chm. 241)-Innsbruck (chm. 281) - 4. Mantova (chm. 41)-Modena (chm. 200) - 5. Legnago (chm. 54)-Rovigo (chm. 200).



Stazione di Porta Vescovo a Verona.

Da Verona partono le seguenti linee tranviarie:

Da Porta Vescovo per:

- 1. San Martino Buon Albergo (chm. 6)-Caldiero (chm. 13 con diramazione Illasi chm. 5, Tregnago chm. 30-Lonigo (chm. 30 con diramazione alla stat. ferrov. vedi avanti)-Cologna (chm. 40).

Da Porta Nuova per:

- Tombetta (chm. 2 con diramazione a San Giacomo di chm. 2), Zevio (chm. 14), Albaro d'Adige (chm. 26), Corzano (chm. 30).

Ferrovia economica da Porta S. Giorgio per:

- 1. Parona (chm. 5)-Asi (chm. 26, con diramazione di 8 chm. per Capriolo-Bardolino (chm. 30)-Garda (chm. 36).

Uscito dalla stazione, il treno passa fra lunghe file di vagoni a s. e depositi di carbone a d.; rasenta a s. un

**LA STAZIONE FERROVIARIA
DI VERONA PORTA VESCOVO**

1905



LA STAZIONE FERROVIARIA DI VERONA PORTA VESCOVO



LA STAZIONE FERROVIARIA DI VERONA PORTA VESCOVO

1905



LA STAZIONE FERROVIARIA DI VERONA PORTA NUOVA



Verona - Corso Porta Nuova



Verona - Porta Nuova



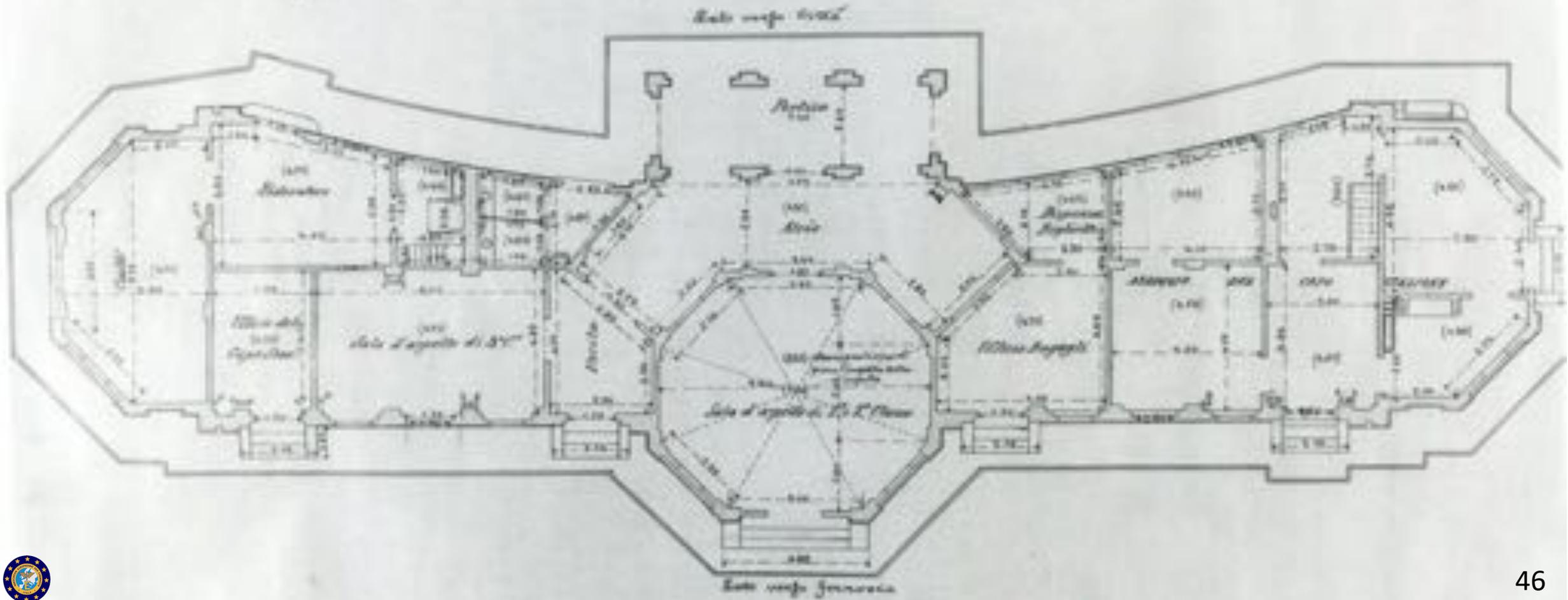
Edit. D. Ossesiglat - Verona



Stazione di Verona P^oN^o
Fabbricato Passaggeri.
Disegnato da G. M.

STAZIONE DI
VERONA PORTA NUOVA

Pianta



STAZIONE DI VERONA PORTA NUOVA



Stazione di Verona Porta Nuova, foto di inizio Novecento



STAZIONE DI VERONA PORTA NUOVA



Prima stazione di Verona Porta Nuova, foto di inizio Novecento

All'inizio del Novecento la stazione di Verona Porta Nuova era ormai insufficiente, tanto che treni e merci dovevano fermarsi alla stazione di Verona Porta Vescovo, e la manutenzione era mancante, si decise quindi, dato le cambiate esigenze ferroviarie, di fissare Porta Nuova come stazione principale.

Nel 1900 venne momentaneamente ampliata con un fabbricato centrale in legno, mentre nel frattempo si elaboravano i progetti per la nuova stazione.



Verona Porta Nuova, 1920



nel 1922

I lavori della nuova stazione di Verona P.N., su progetto dell'architetto Dini, iniziarono nel 1910 e si conclusero solo nel 1922 a causa del blocco dei lavori causato dalle operazioni belliche della prima guerra mondiale.

La stazione venne aperta già nel 1913, anche se in forma provvisoria.





View of Student Park Towers





L'edificio in costruzione era lungo 114 metri ed alto 20, con una cupola centrale e due minori ai lati, con una pensilina lungo tutta la facciata. Nella parte centrale erano previste la biglietteria e il servizio bagagli, a sinistra l'uscita viaggiatori, a destra il buffet; il secondo piano era destinato a uso ufficio.

Con la costruzione della stazione di Porta Nuova, più vicina al centro della città, la stazione di Verona Porta Vescovo perse importanza.

STAZIONE DI VERONA PORTA NUOVA



Verona - Stazione Ferroviaria Porta Nuova





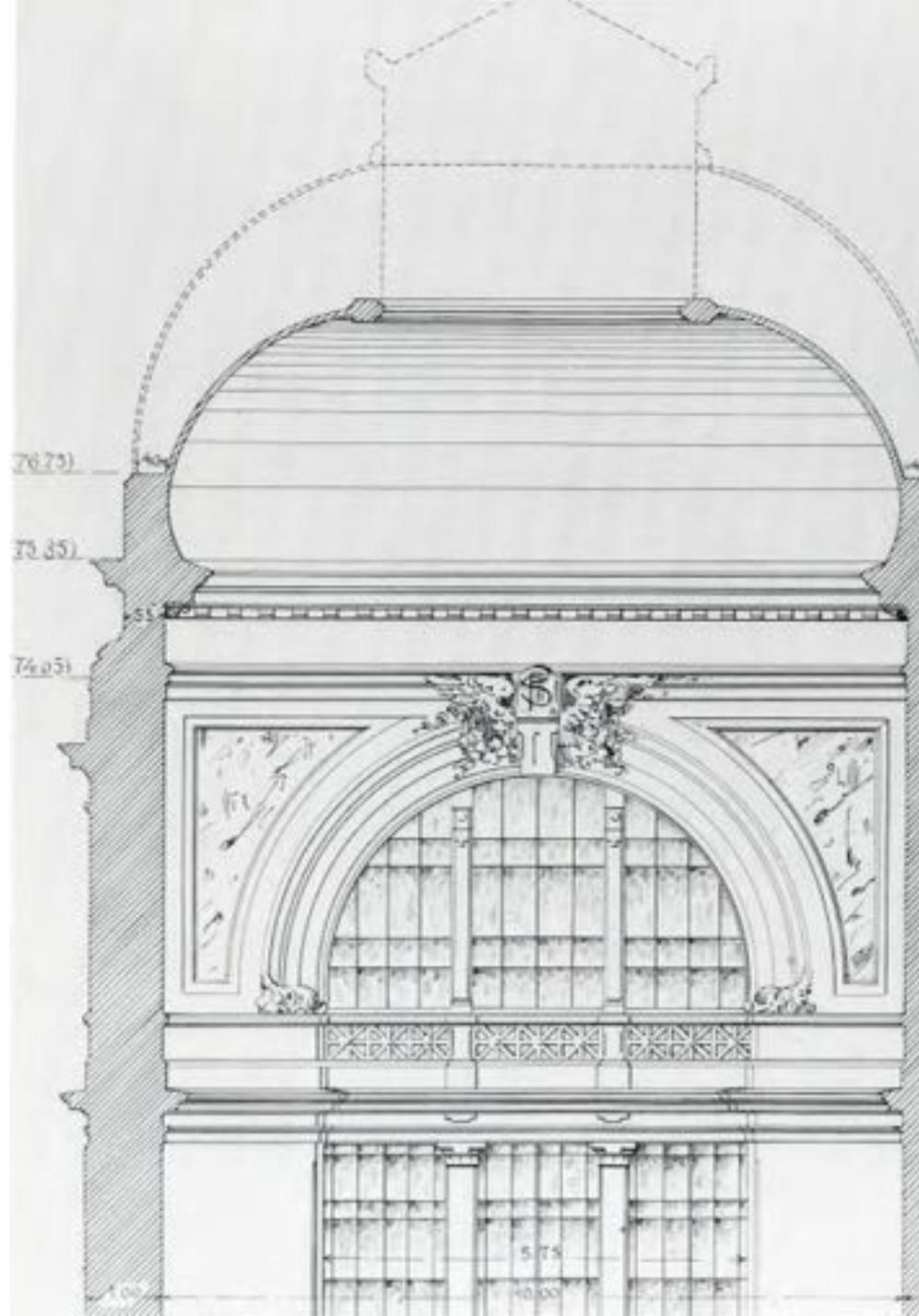
STAZIONE DI VERONA PORTA NUOVA



VERONA - Interno Stazione Porta Nuova



Seconda stazione di Verona
Porta Nuova, disegno di
particolare del fabbricato





VERONA 2 - Stazione Porta Nuova - L'Atrio.



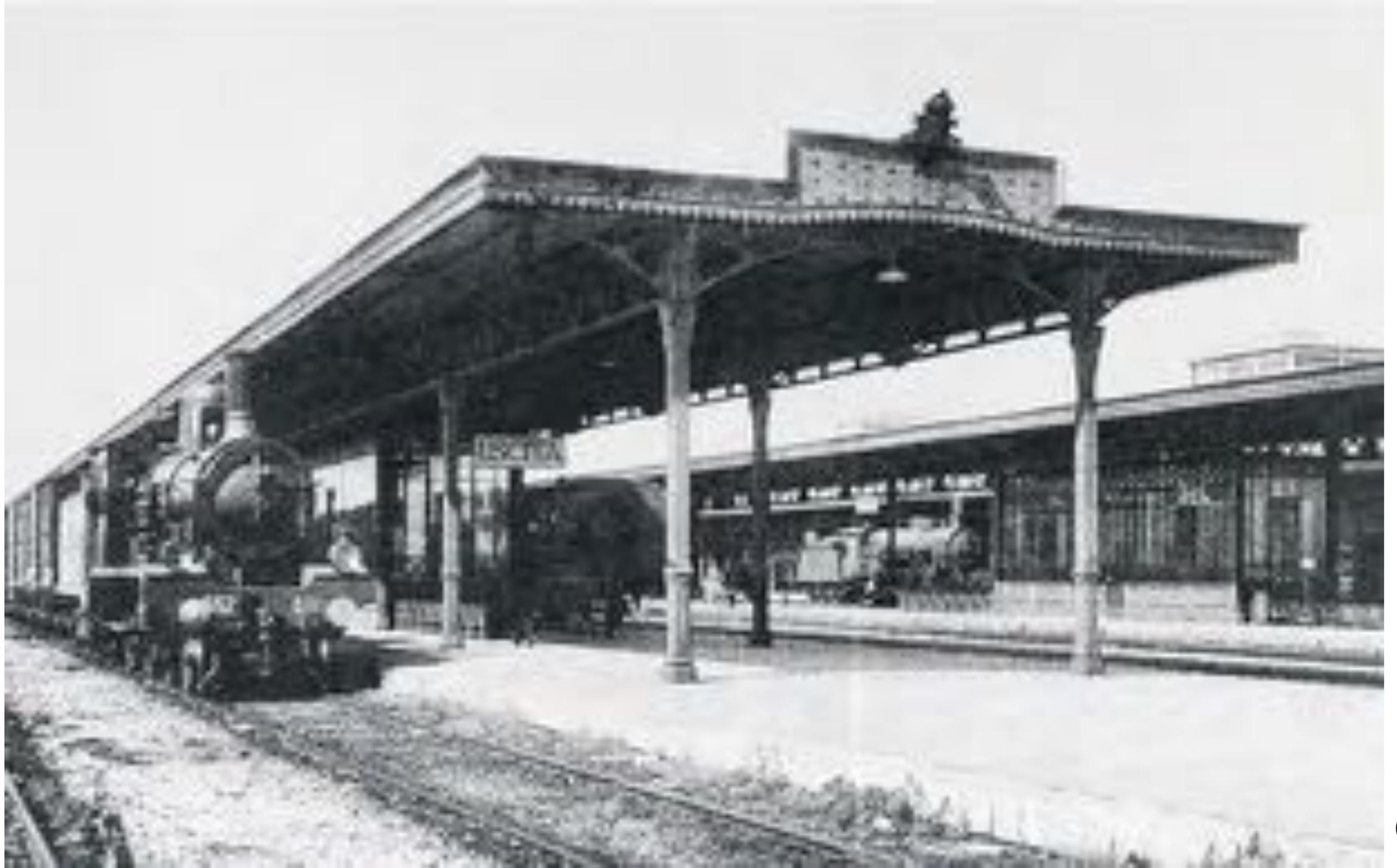


VERONA - Stazione Porta Nuova - Interno









**Setuli
a**



**grande
velocità**



da



verona



La stazione venne semidistrutta dai bombardamenti della **Seconda guerra mondiale**.

Il primo bombardamento della stazione avvenne il 21 ottobre 1940.

Gli attacchi più duri, alla stazione e alla città, furono quelli del 4 gennaio e del 28 gennaio 1945, ma già da tempo la stazione era stata resa inagibile.



La stazione dopo i bombardamenti del 1945





Verona Porta Nuova.

Le devastazioni
dopo la Seconda
guerra mondiale















Danni provocati dai bombardamenti



<https://italia1943.altervista.org/bombardamenti-su-verona/#gsc.tab=0>



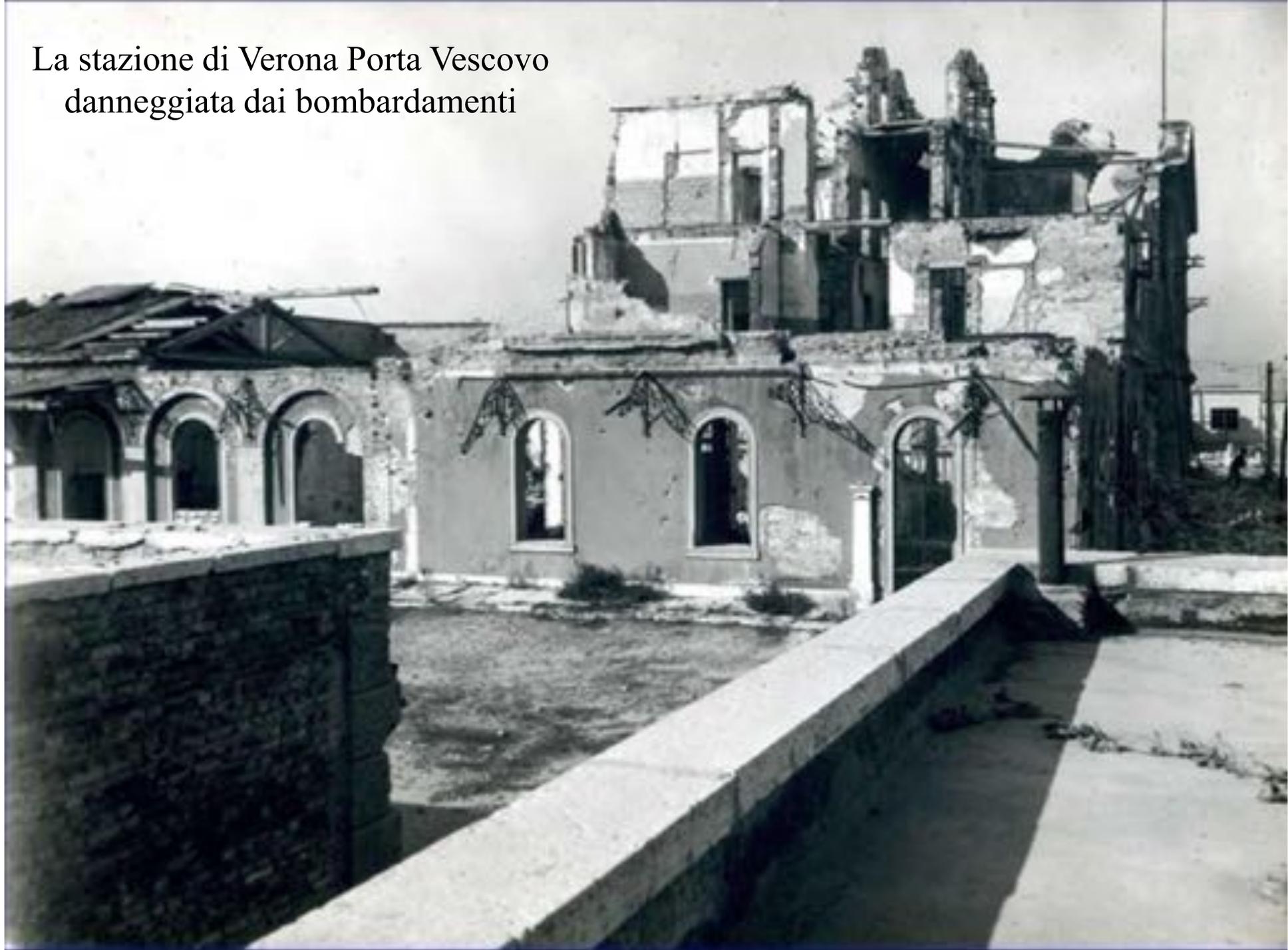
Danni provocati dai bombardamenti



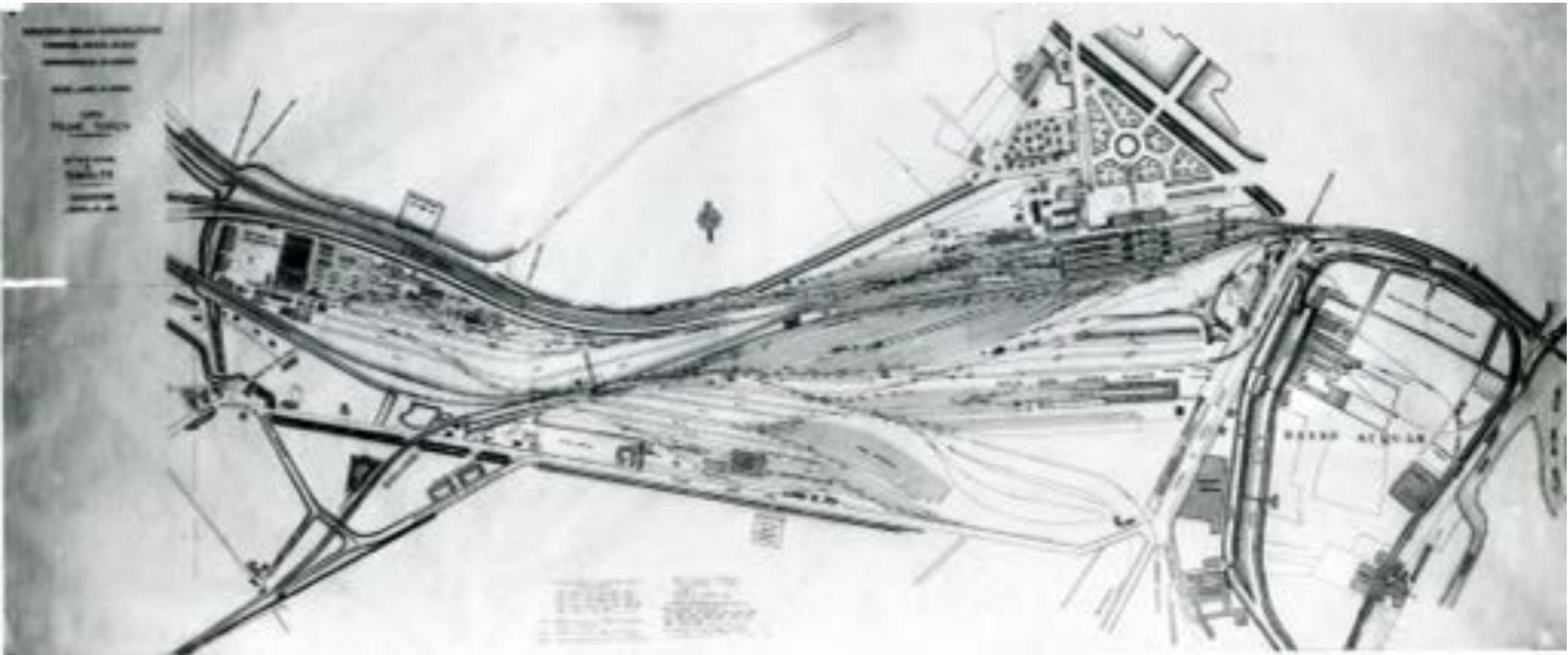
La stazione di Verona Porta Vescovo
danneggiata dai bombardamenti
della Seconda Guerra mondiale

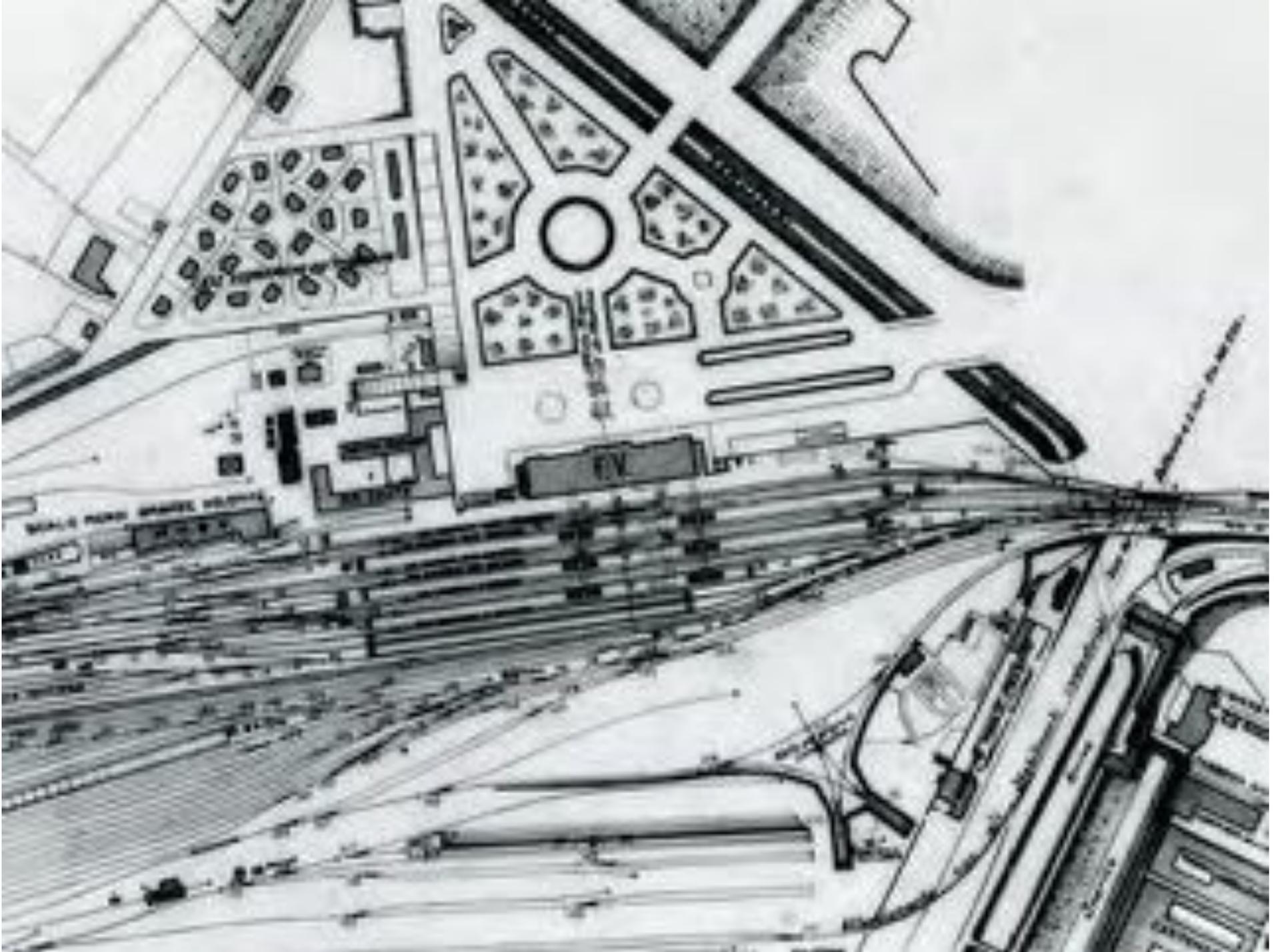


La stazione di Verona Porta Vescovo
danneggiata dai bombardamenti



Verona Porta Nuova







Alla fine della Seconda guerra mondiale gli impianti ferroviari di Verona Porta Nuova risultarono pesantemente danneggiati.

Il monumentale edificio di stazione, utilizzato salvato. Tuttavia si decise di realizzarne uno completamente nuovo, disegnato

schema lineare del dopoguerra.

mano che procedevano i lavori.

Gravi anche le distruzioni inferte al fabbricato di Porta Vescovo, pertanto anche questo edificio viene abbattuto e sostituito da uno nuovo.



Stazione di Verona Porta Nuova: demolizione del vecchio fabbricato e costruzione del nuovo



La stazione venne ricostruita, sul medesimo impianto, su progetto dell'architetto Roberto Narducci. I lavori di ricostruzione cominciarono il settembre 1946. La nuova stazione, esteticamente molto diversa da quella originale, anche se strutturalmente simile, fu conclusa nel marzo 1949. Nella costruzione vennero utilizzati numerosi tipi di marmi veronesi, che ricoprono una superficie di 4.000 m²; i pavimenti vennero realizzati a mosaico, con tessere di ceramica; gli arredi furono armonizzati con l'insieme. L'inaugurazione avvenne il 13 marzo 1949.





La stazione venne ricostruita, sul medesimo impianto, su progetto dell'architetto Roberto Narducci. I lavori di ricostruzione cominciarono il settembre 1946. La nuova stazione, esteticamente molto diversa da quella originale, anche se strutturalmente simile, fu conclusa nel marzo 1949. Nella costruzione vennero utilizzati numerosi tipi di marmi veronesi, che ricoprono una superficie di 4.000 m²; i pavimenti vennero realizzati a mosaico, con tessere di ceramica; gli arredi furono armonizzati con l'insieme. L'inaugurazione avvenne il 13 marzo 1949.



Porta Nuova,
demolizione
del vecchio
fabbricato,
costruzione
del nuovo



Porta Nuova,
demolizione
del vecchio
fabbricato,
costruzione
del nuovo







La stazione di Porta Nuova alla fine dei lavori di ricostruzione nel 1949



















In vista di alcune partite del campionato di calcio del 1990 sono stati finanziati i lavori di riqualificazione della stazione di Verona Porta Nuova



Progetto di adeguamento della stazione di Verona P.N.



Progetto di adeguamento della stazione di Verona P.N.





Tra la fine degli anni Ottanta e i primi anni Novanta la stazione ha subito una ristrutturazione che ha introdotto nuovi volumi e vetrine verso la piazza della stazione.









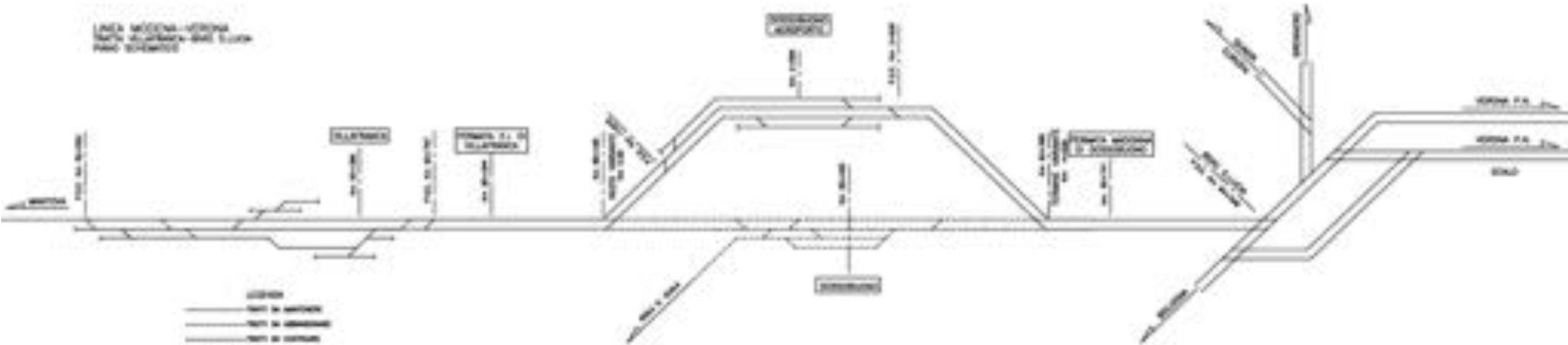
Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale del Veneto (SFMR)

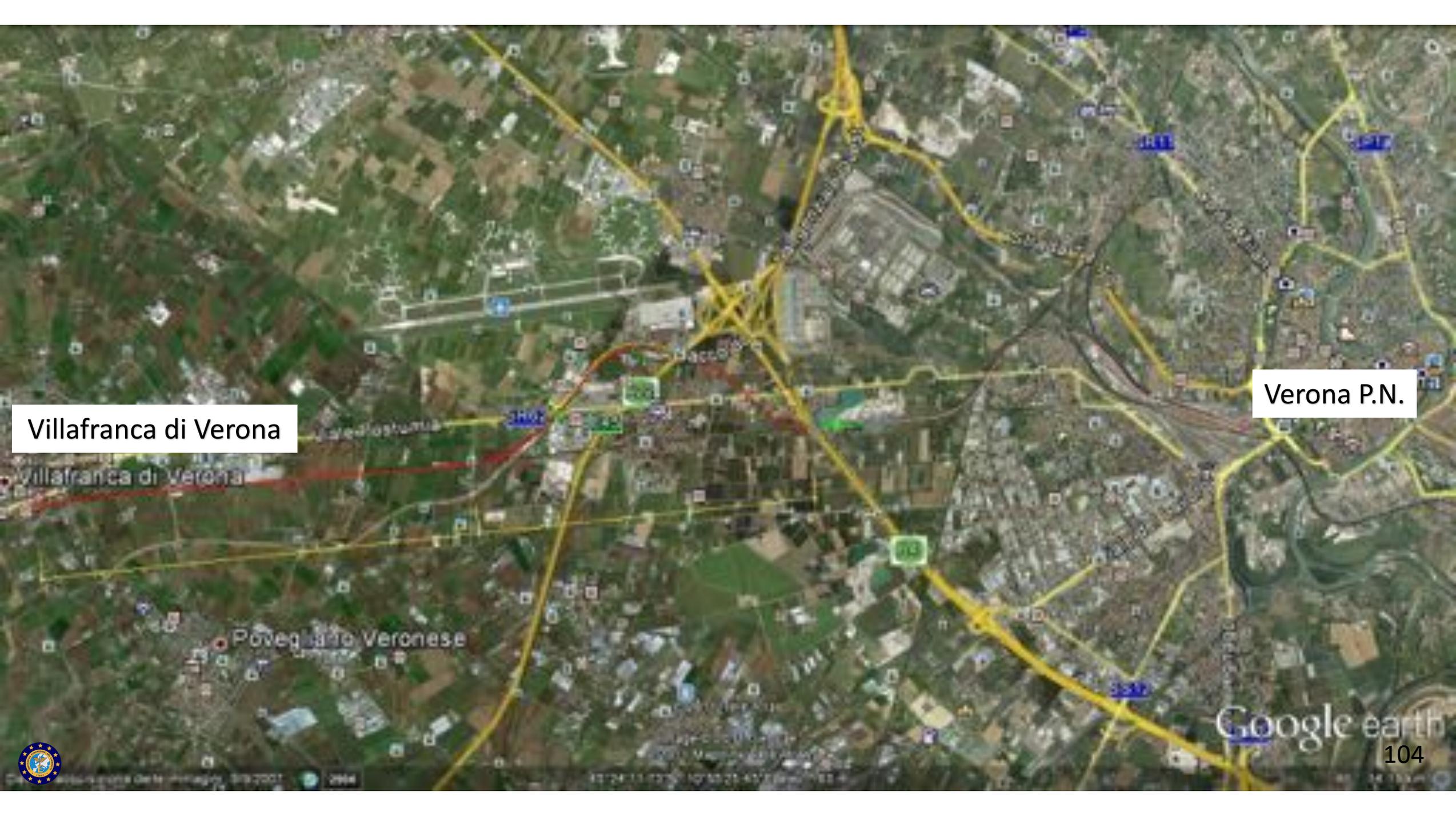
1998



-Mantova.

Progetto: utilizzare la linea ferroviaria Verona-Mantova come linea metropolitana





Villafranca di Verona

Verona P.N.



Google earth



Dossobuono



Google earth



Google earth

NUOVA STAZIONE VERONA AEROPORTO



Fig. 23 – Planimetria del collegamento pedonale tra la nuova stazione e l'Aeroporto di Verona "Valerio Catullo"

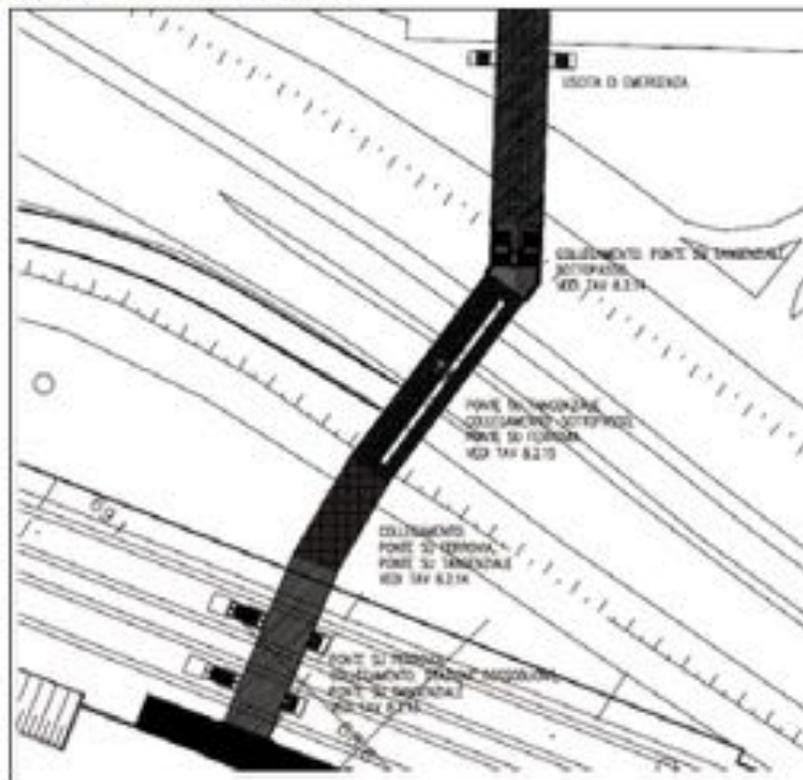
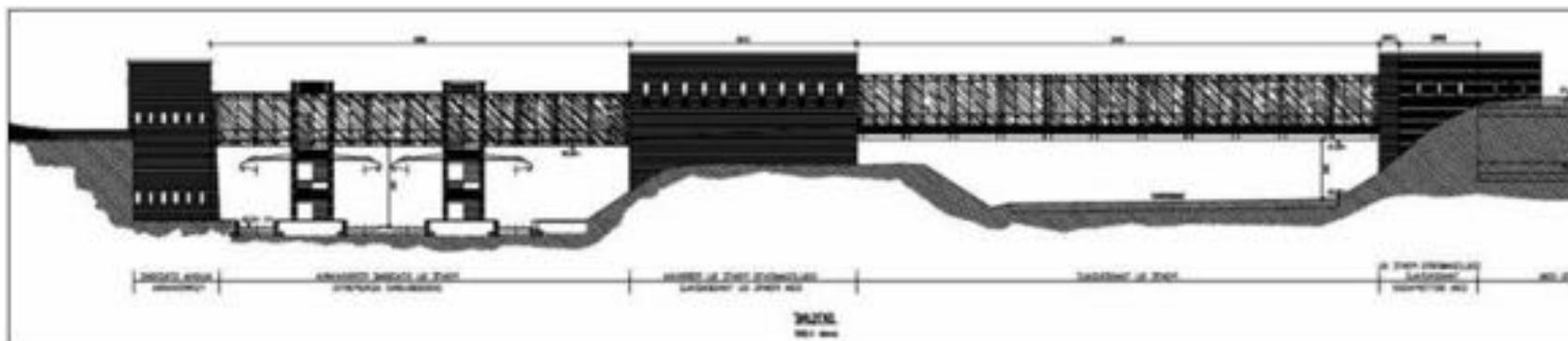
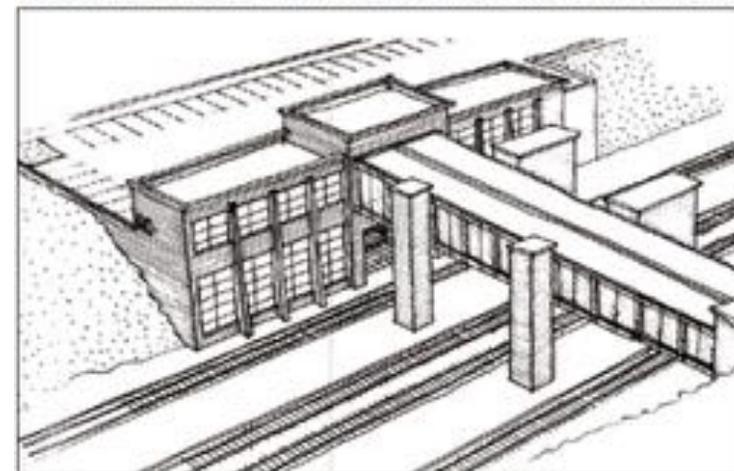
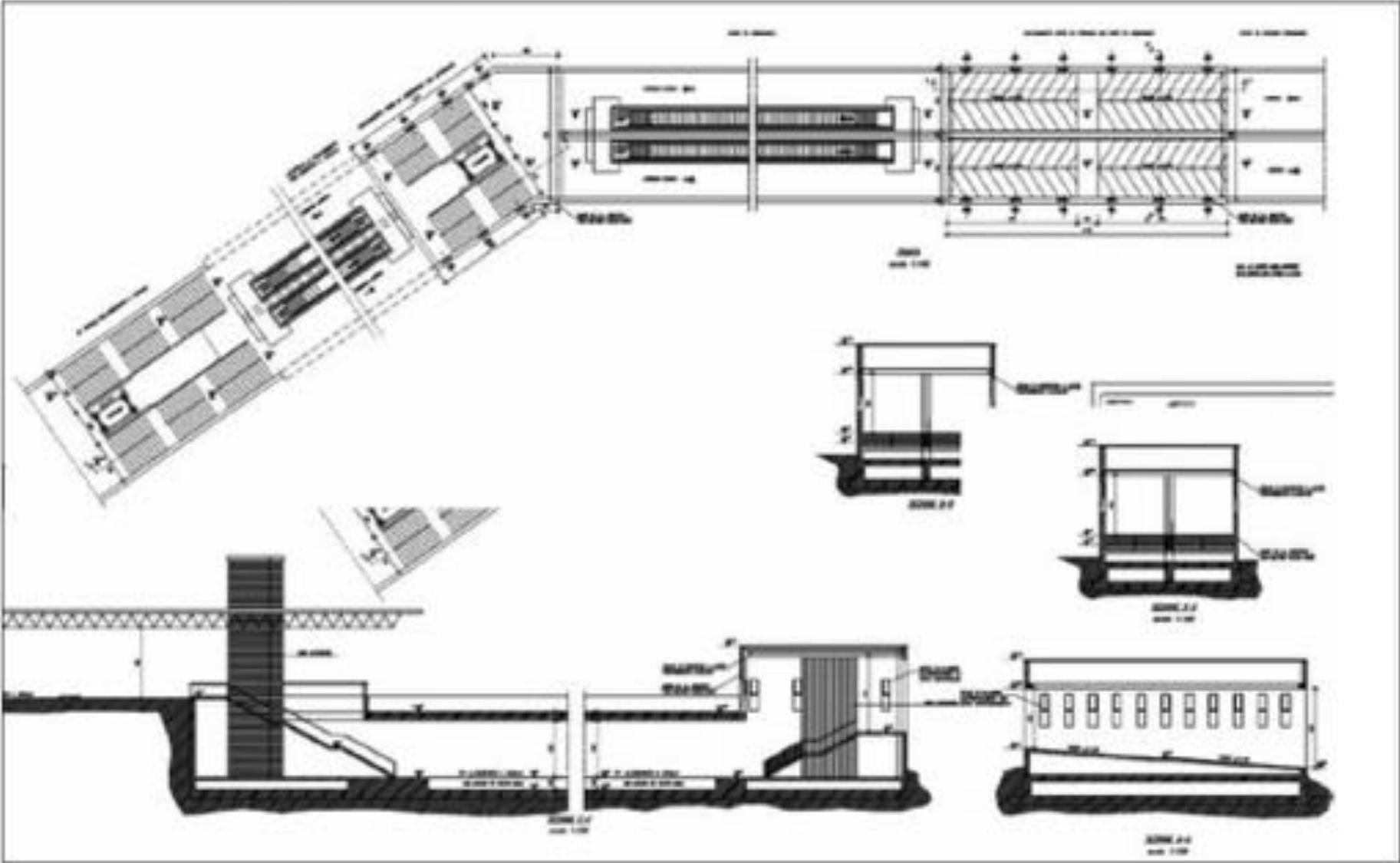


Fig. 21 Vista frontale lato binari del Fabbricato Viaggiatori di Verona Aeroporto

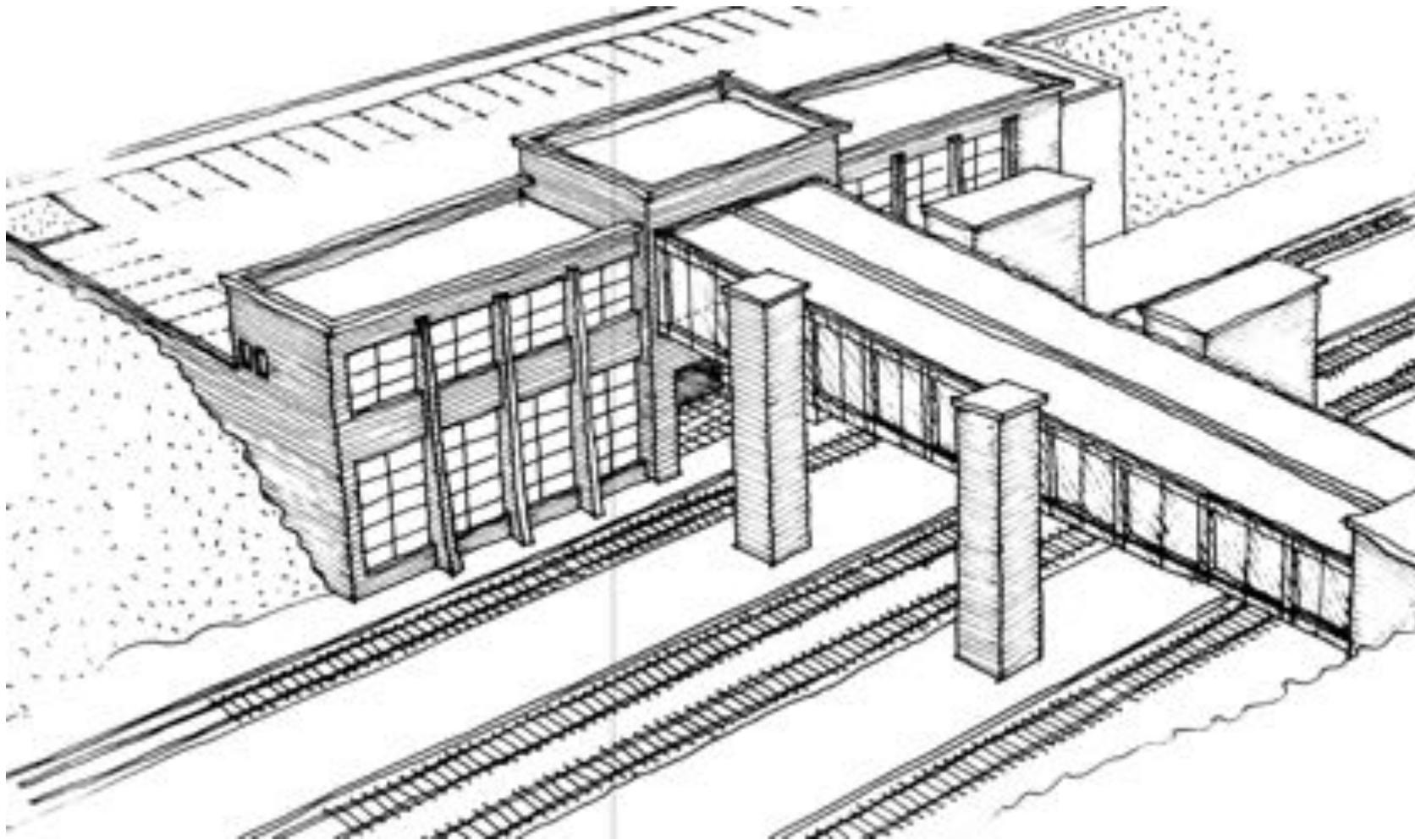


NUOVA STAZIONE VERONA AEROPORTO

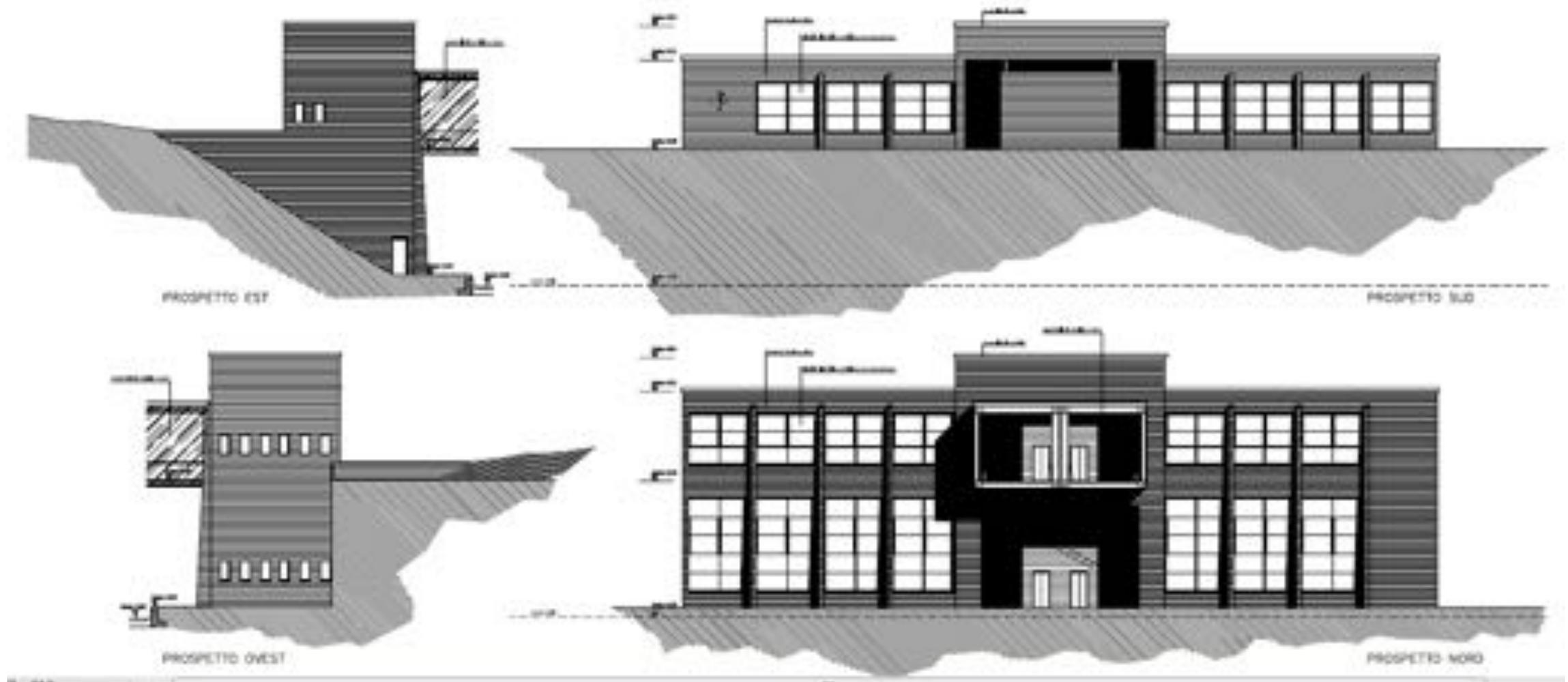
Fig. 24. Collegamento pedonale tra la nuova stazione e l'aeroporto di Verona "Valerio Catullo"



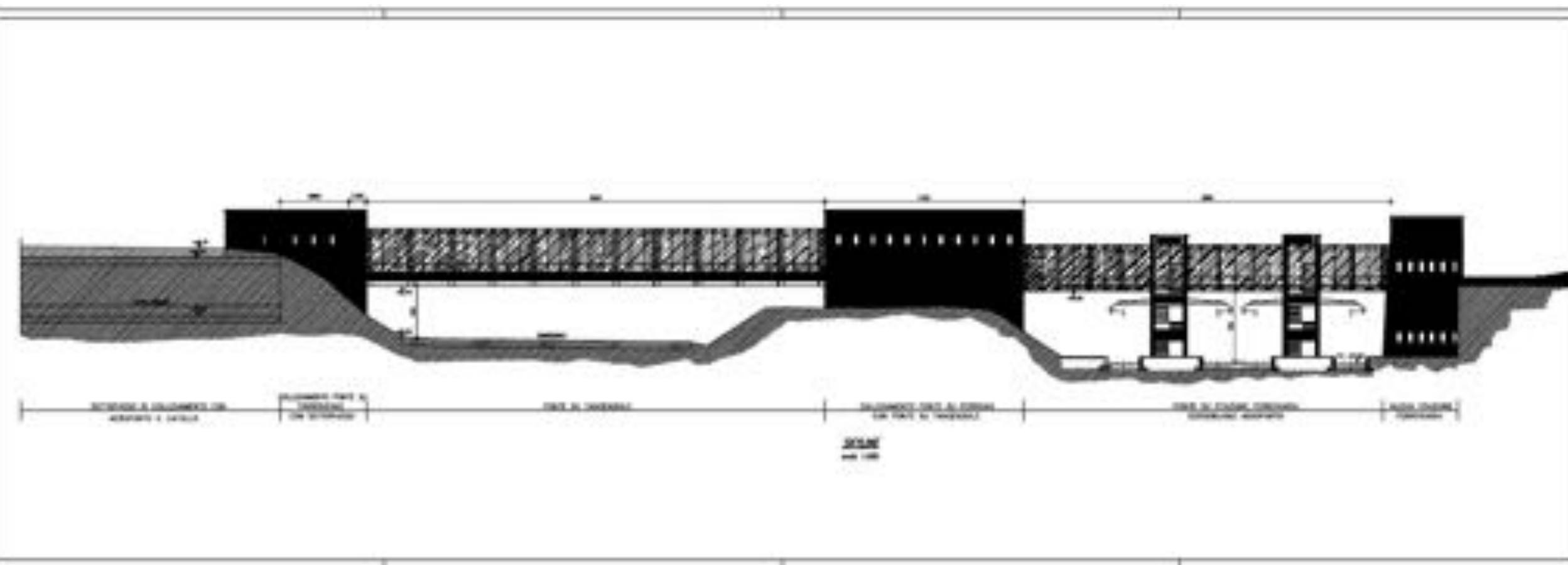
Stazione Verona aeroporto



Stazione Verona aeroporto



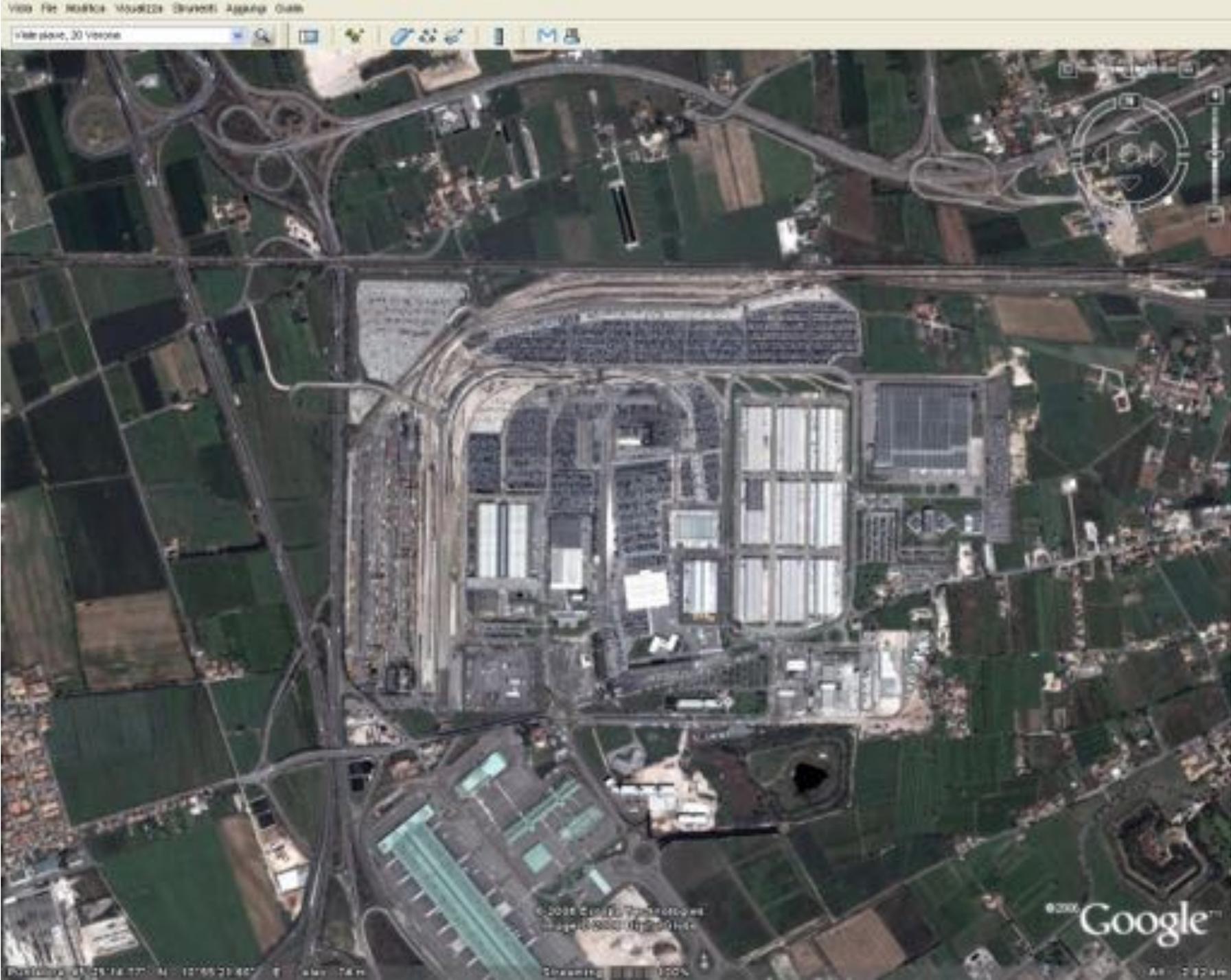
Stazione Verona aeroporto





Progetto
Marangona





VERONA QUADRANTE EUROPA

Gli interventi di sviluppo infrastrutturale dell'Interporto



Il progetto più importante per lo sviluppo futuro dell'Interporto Quadrante Europa di Verona riguarda la **costruzione del nuovo terminal intermodale da 750 metri**, il quale potrà accogliere treni più lunghi che transiteranno sull'asse del Brennero dopo l'apertura della galleria BBT.

TAV Milano Venezia



<https://www.youtube.com/watch?v=iBb0Od-yOWc&list=PLiMgnDwDBB7RwQyeTk3zR4WLA8kc7Pmvo>

<https://mobilita.org/2022/03/08/tav-milano-venezia-aggiornamento-di-marzo-della-tratta-brescia-est-verona-2/>



Il Nodo di Verona

Nuova Stazione AV Verona P.N.

Aeroporto Valerio Catullo Collegamento ferroviario

Interporto Verona Quadrante Europa

Adeguamento a modulo 750 m

Interventi di potenziamento (nuovi fasci binari e stazioni merci)

Dismissione Verona Scalo e riqualificazione

(Sistemi Urbani)



Ferrovia AV/AC Brescia Est - Verona

<https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/19>



LE OPERE

Linea AV/AC 45,4 km	Interconnessioni 2,2 km	Rilevati 23,4 km	Viadotti 0,9 km
Gallerie Naturali 6,6 km	Gallerie Artificiali 10,2 km	Trincee 6,5 km	Barriere acustiche 12 km
20 fabbricati tecnologici	Viabilità stradale 18,5 km	15 Cavalcavia	9 Sottovia Stradali
Velocità di progetto 250 km/h	Raggio planimetrico 5.450 m		Alimentazione 3 kV
Interasse fra i binari 4,50 m	https://www.cepavdue.it/progetto/il-progetto/		Segnalamento ERTMS/ETCS livello 2

Il Nodo di Verona



Verona Porta Nuova

Interventi, previsioni nel contesto urbano fattori di impulso per la trasformazione delle aree



Progetto Linea AV/AC

secondo

lungo il fronte sud del fascio binari attuali di stazione Porta Nuova: tale

destinato alla dismissione.

una nuova "stazione elementare" a Verona Porta Nuova e un nuovo fascio merci di tre binari in zona Cason.

Pianificazione territoriale

strategica e per tale comparto è stato pianificato uno sviluppo urbanistico in virtù del quale il perimetro occupato dallo scalo merci verrà, nella misura minima del 50%, destinato ad area verde - parco urbano della città di Verona. Superficie complessiva pari a 450.000 mq, di cui: 160.000 mq di proprietà RFI e 290.000 mq di proprietà MIL.





<https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/23>

Linea AV/AC 76,5 km	1° Lotto Verona Bivio Vicenza 44,2 km	2° Lotto Attraversamento Vicenza 6,2 km	3° Lotto Vicenza-Padova 26,1 km
	Segnalamento ERTMS/ETCS livello 2	Velocità di progetto 250 km/h	Alimentazione 3 kV

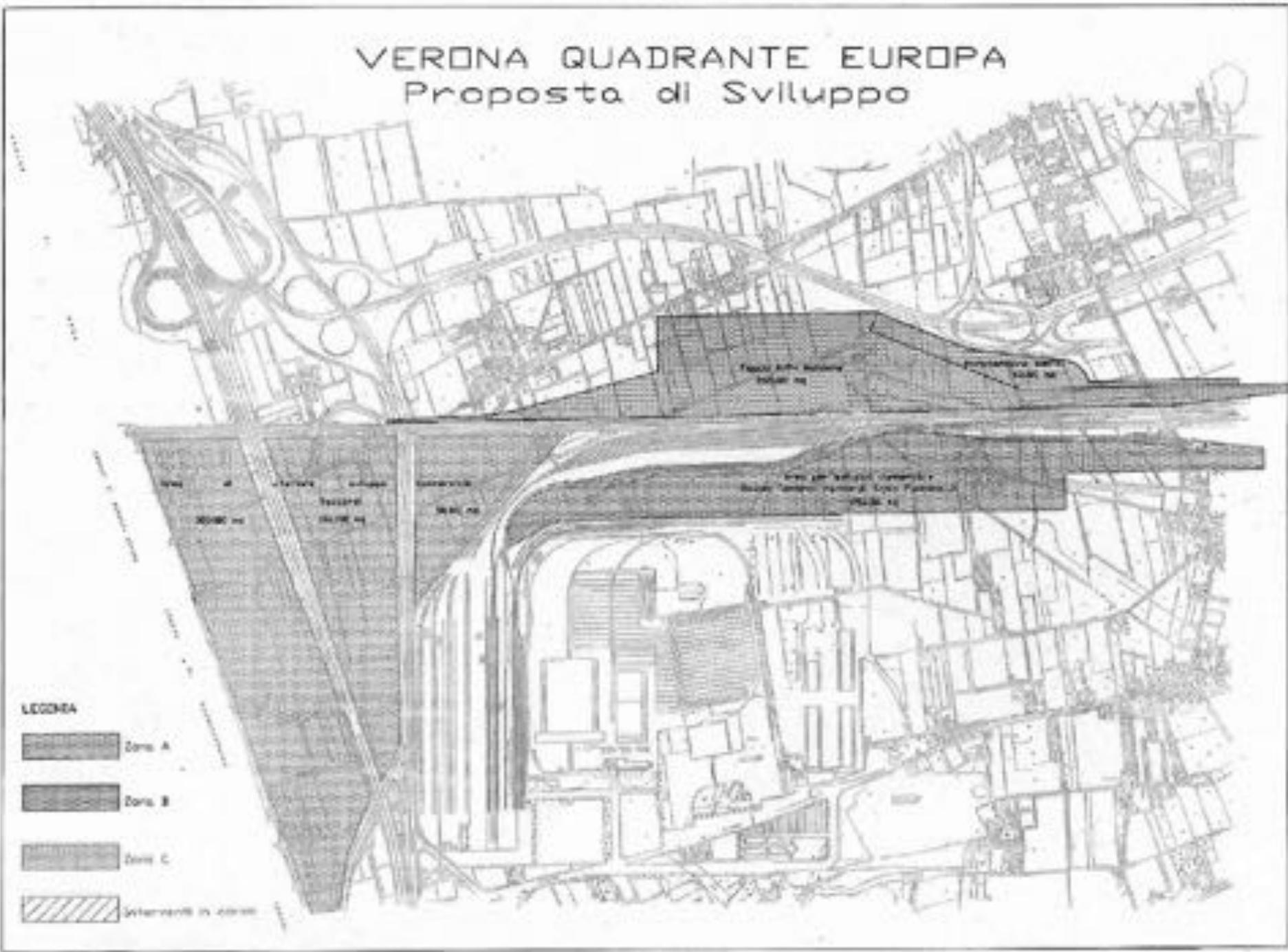
<https://www.youtube.com/watch?v=CPWhU9pwKOO>

<https://veronapadova.it/>



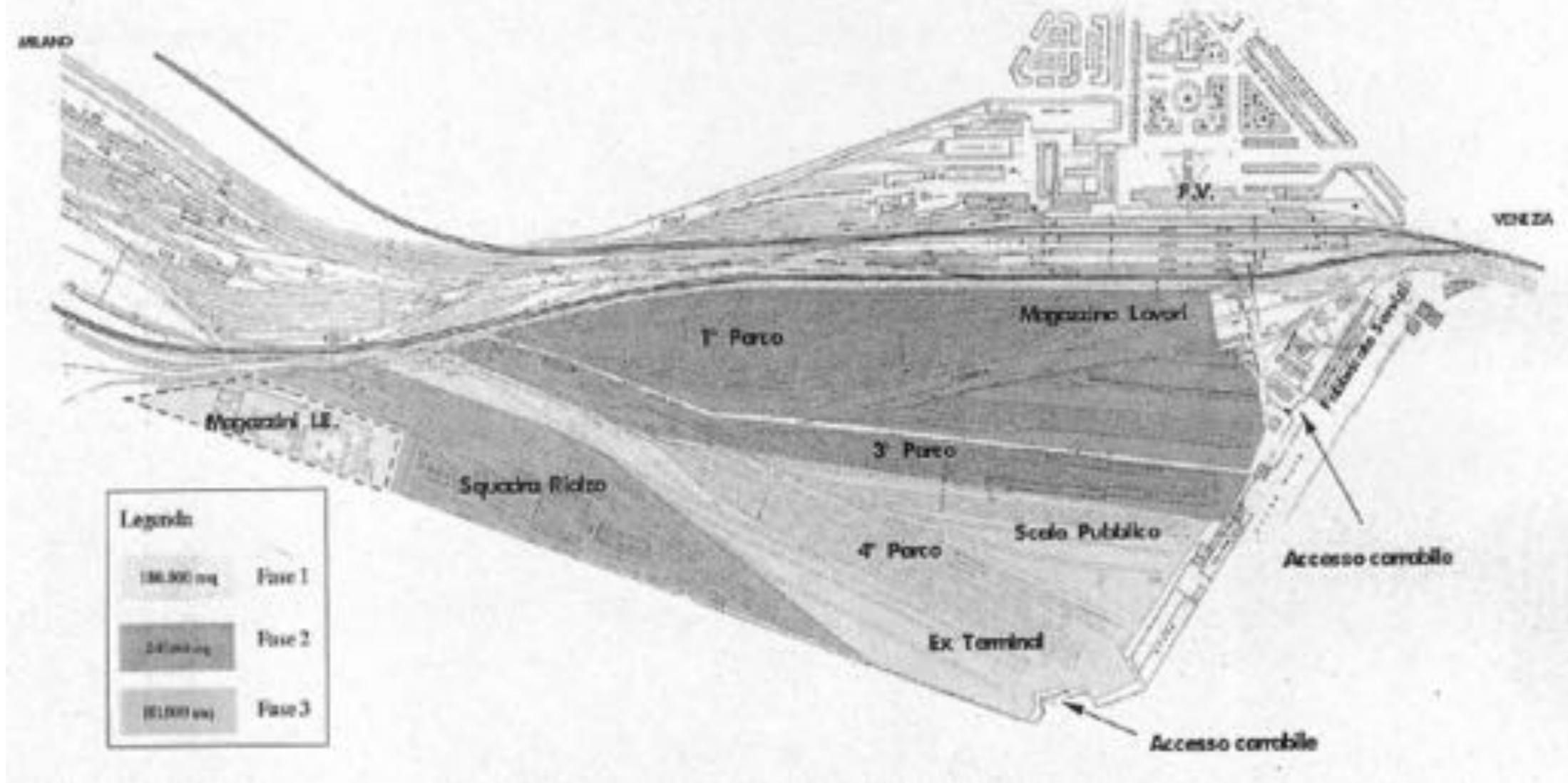
VERONA QUADRANTE EUROPA

Proposta di Sviluppo



VERONA Porta Nuova

Fasi di Dismissione Scalo Merci



Dismissione scalo merci di Verona Porta Nuova



Scalo merci Verona P.N. CENTRAL PARK VERONA ?

Progetto «Parco allo Scalo»



Nuova stazione AV/AC di Verona Sud Porta Verde con aree funzionali e servizi intermodali correlati

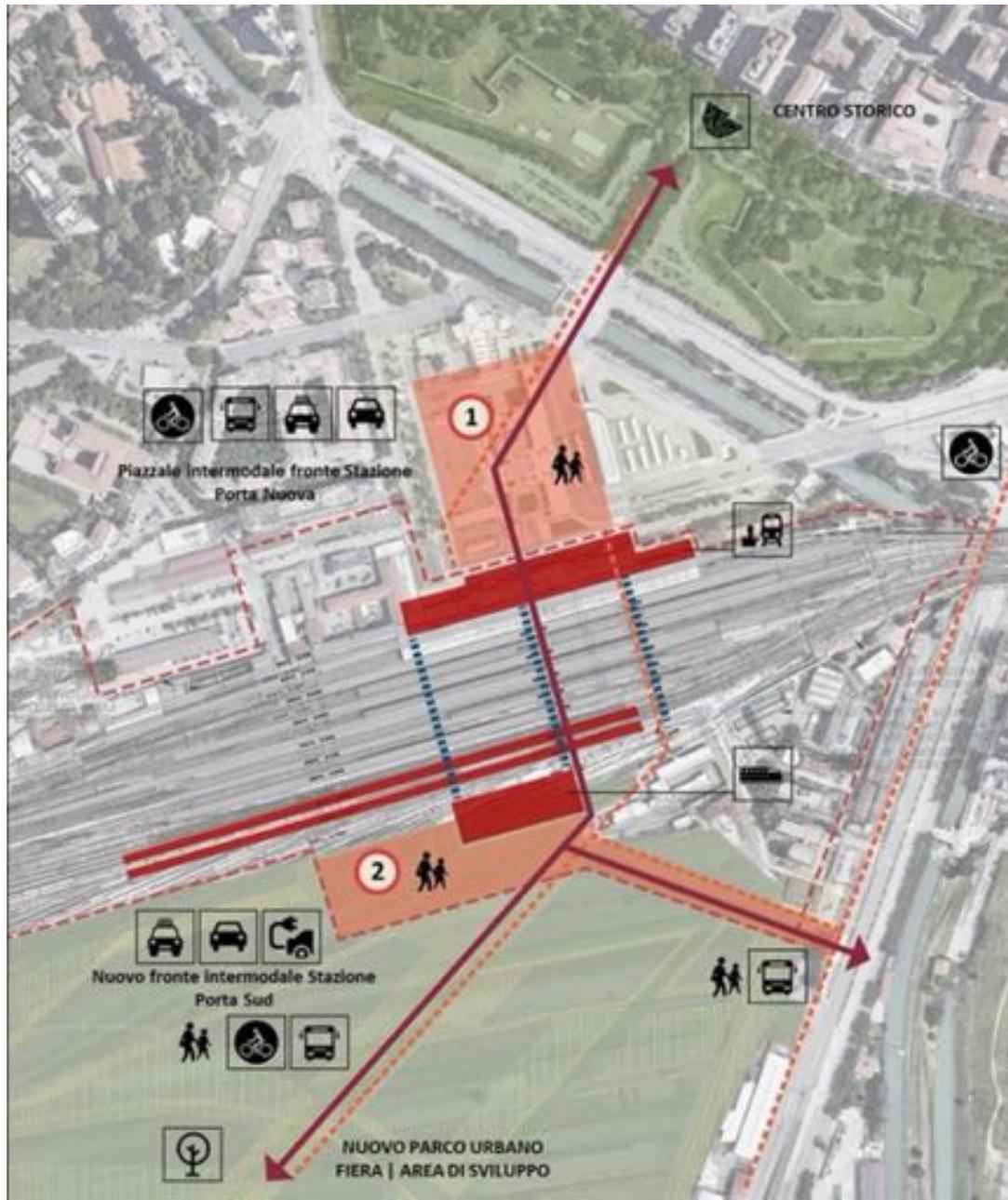


accesso e di un'adeguata dotazione di servizi intermodali correlati si inserisce all'interno del processo di riconversione, recupero e valorizzazione delle aree dello Scalo ferroviario di Porta Nuova non più funzionali all'esercizio in relazione alla dismissione e delocalizzazione delle attività logistiche.

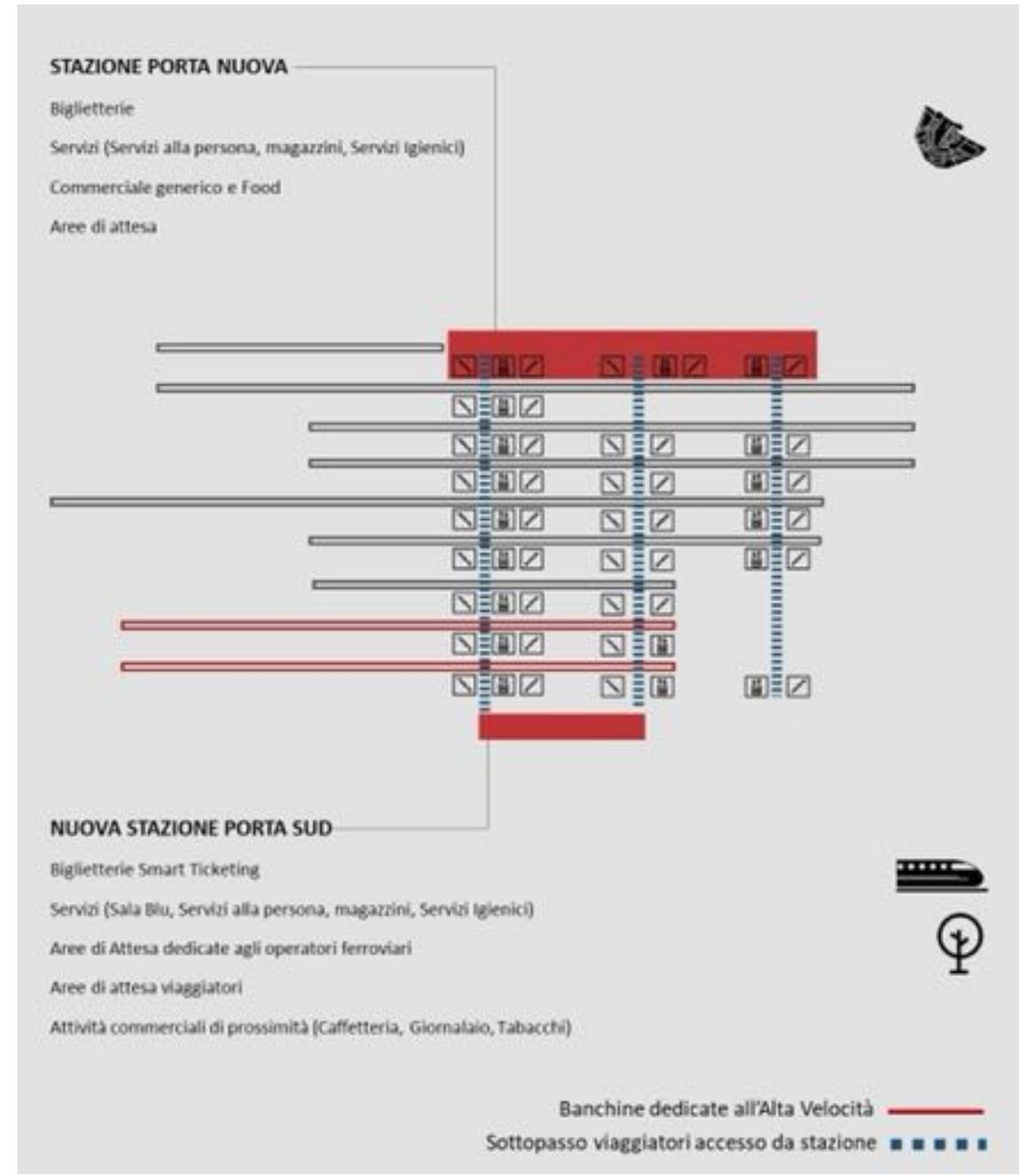
In coerenza con le previsioni progettuali sviluppate da RFI, l'ambito di stazione si colloca sul versante meridionale del sedime ferroviario all'interno del Masterplan in prossimità del nuovo attestamento AV

Il nuovo fronte come completamento ed integrazione del servizio esistente

Nuovo sistema di accessibilità e spazi pubblici annessi



Schema del sistema della stazione e dei sottopassi

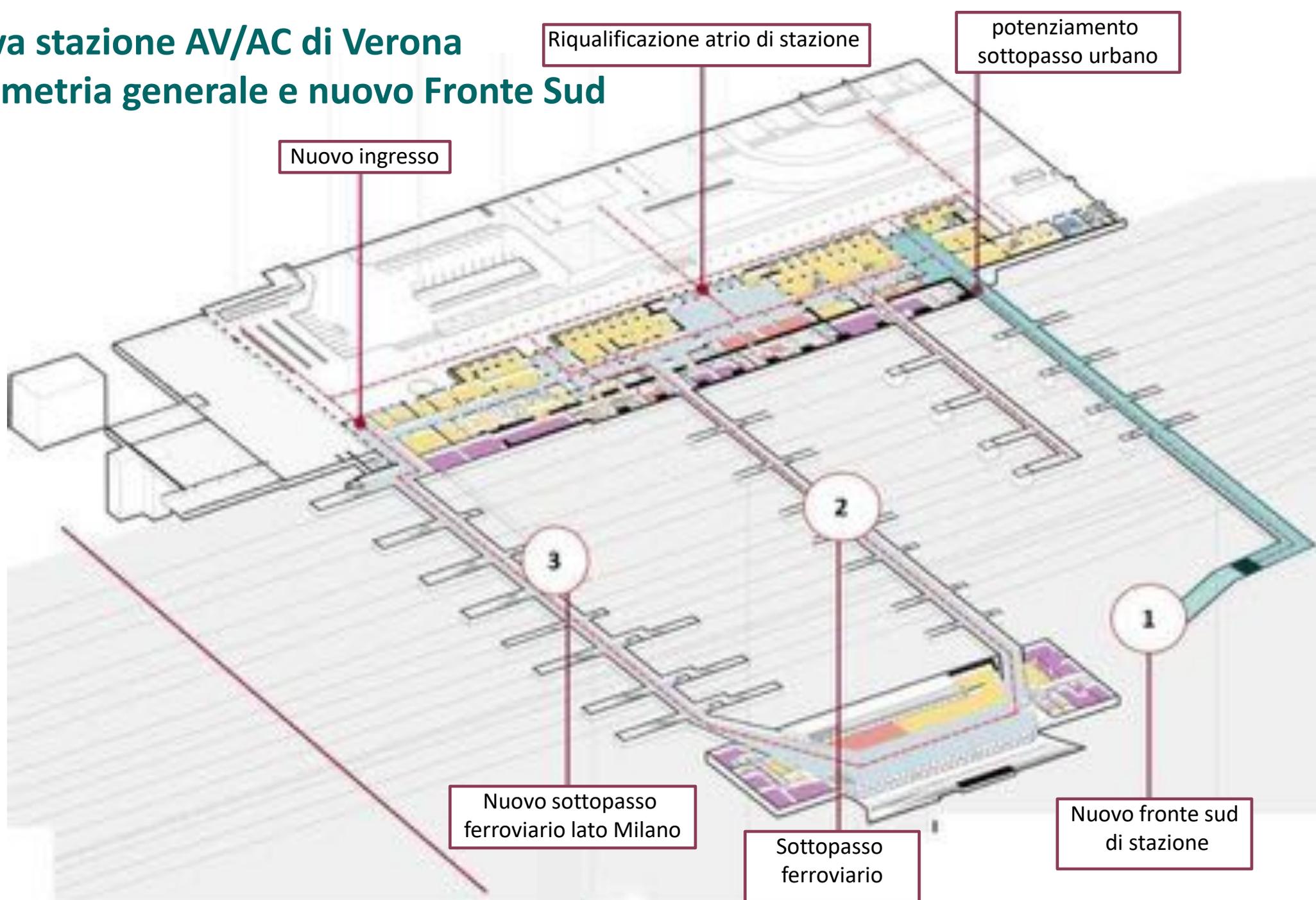


Nuova stazione AV/AC di Verona Sud Porta Verde con aree funzionali e servizi intermodali correlati



Nuova stazione AV/AC di Verona

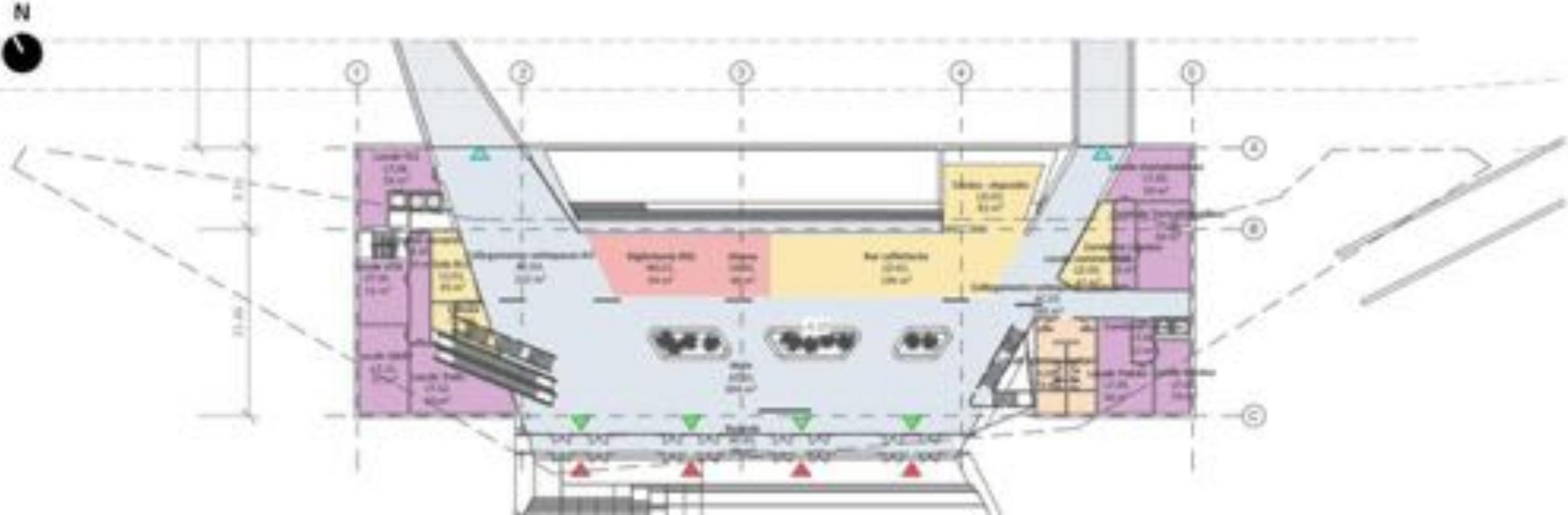
Planimetria generale e nuovo Fronte Sud



Progetto della nuova stazione AV/AC di Verona Porta Nuova

Nuovo Fronte Sud di Stazione

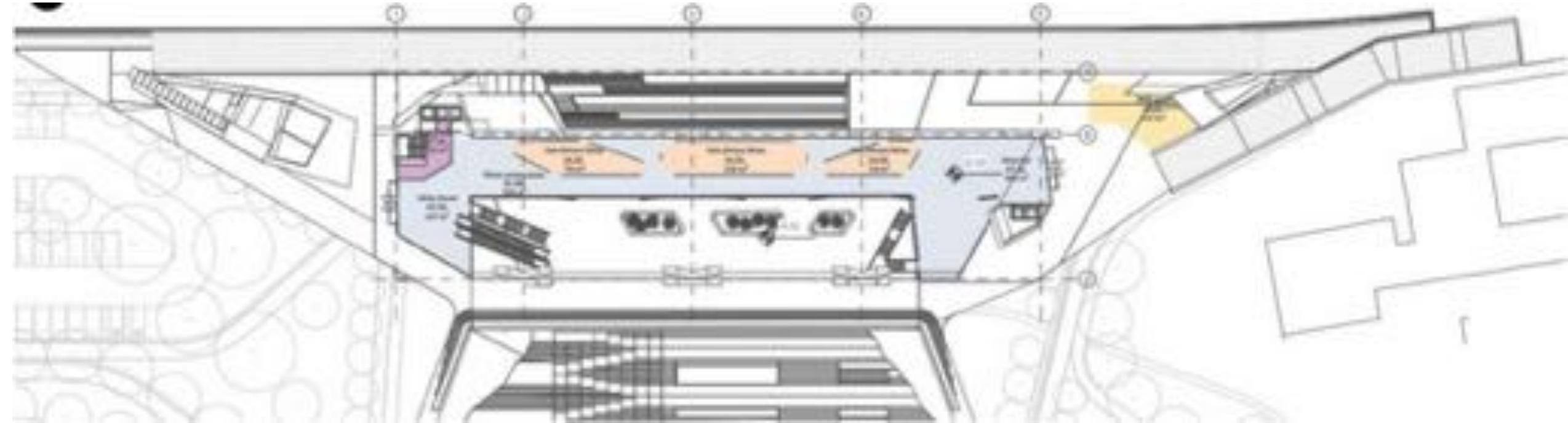
Distribuzione percorsi quota sottopassi



Progetto della nuova stazione AV/AC di Verona Porta Nuova

Nuovo Fronte Sud di Stazione

Distribuzione percorsi quota del ferro





Progetto della nuova stazione AV/AC di Verona Porta Nuova

Sezione prospettica illustrativa degli interventi di dettaglio

Nuovo Fronte Sud di Stazione



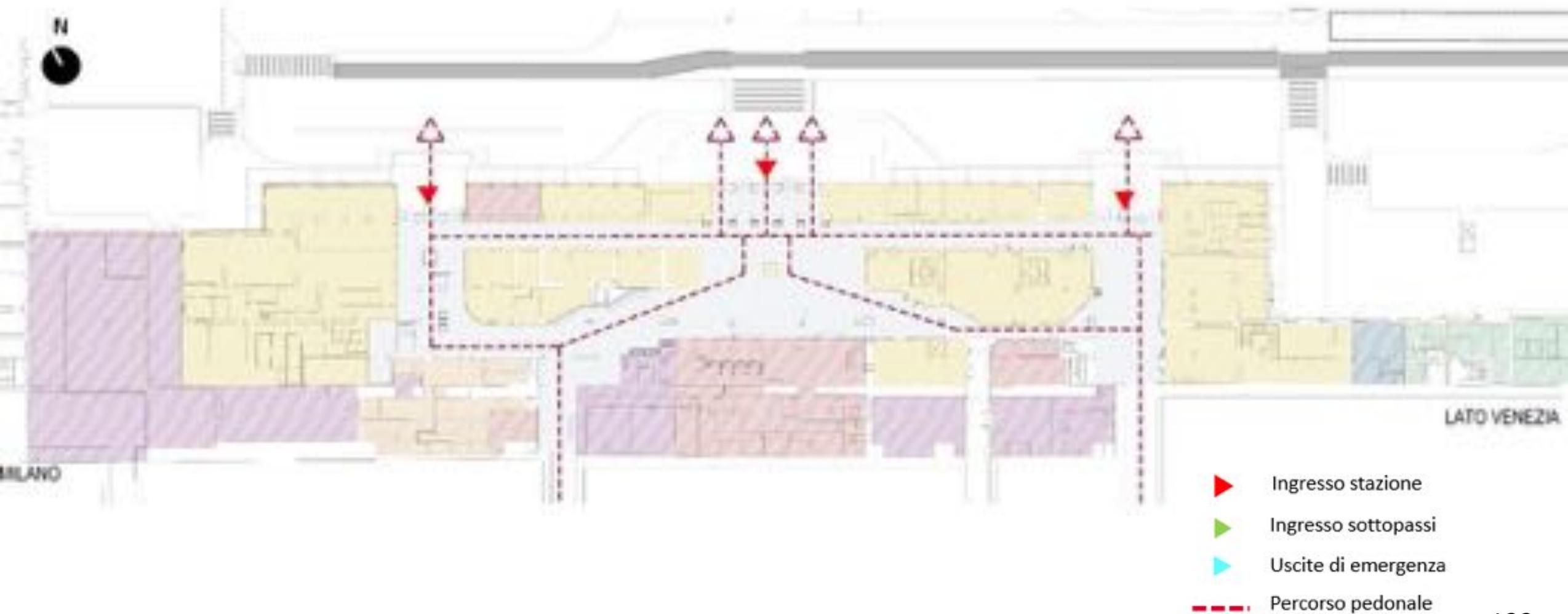
Struttura esistente con
gli alloggiamenti



Progetto di adeguamento della stazione di Verona Porta Nuova

Fronte Nord di Stazione

Distribuzione percorsi quota sottopassi stato attuale

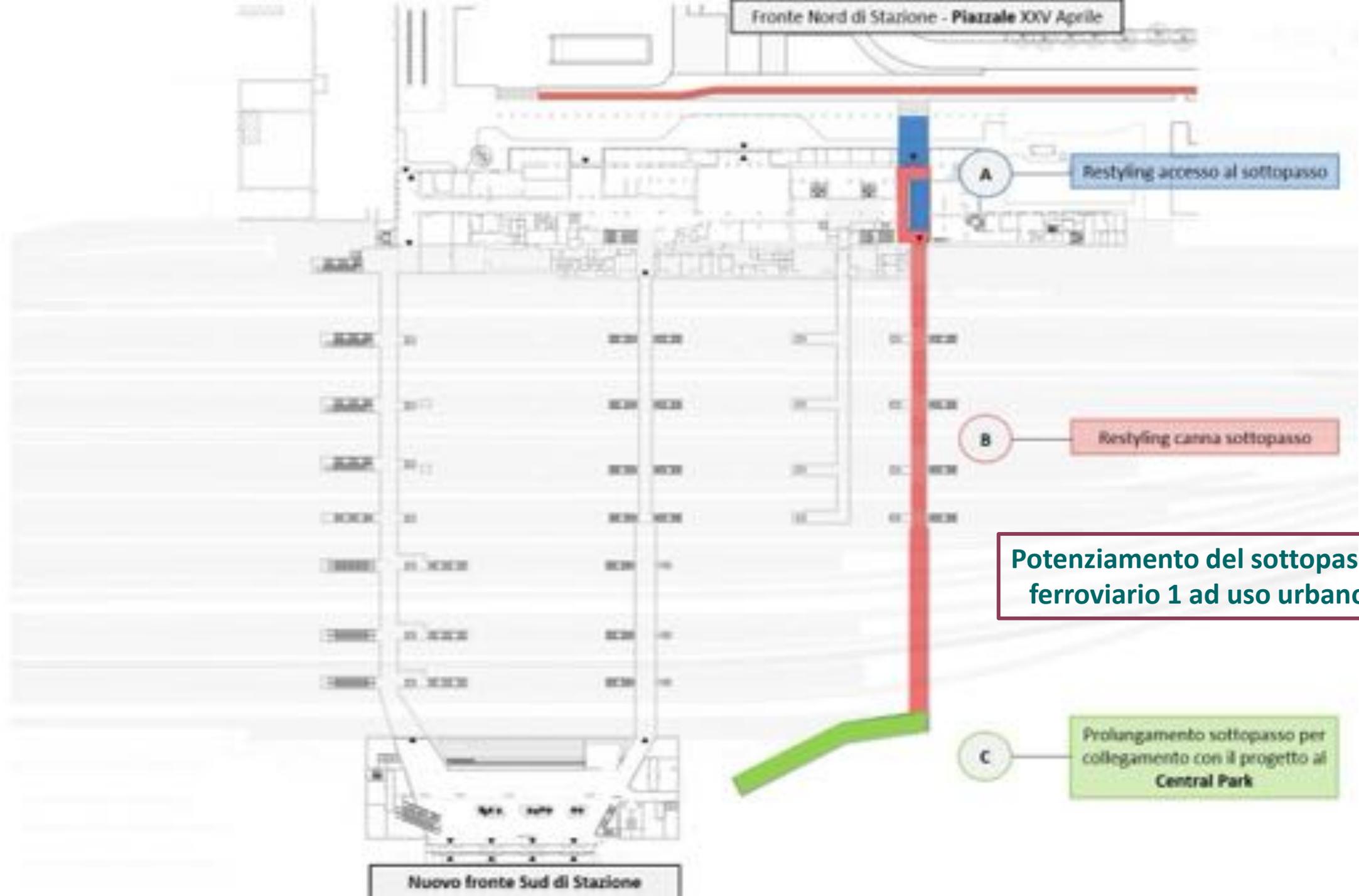


Progetto di adeguamento della stazione di Verona Porta Nuova

Fronte Nord di Stazione

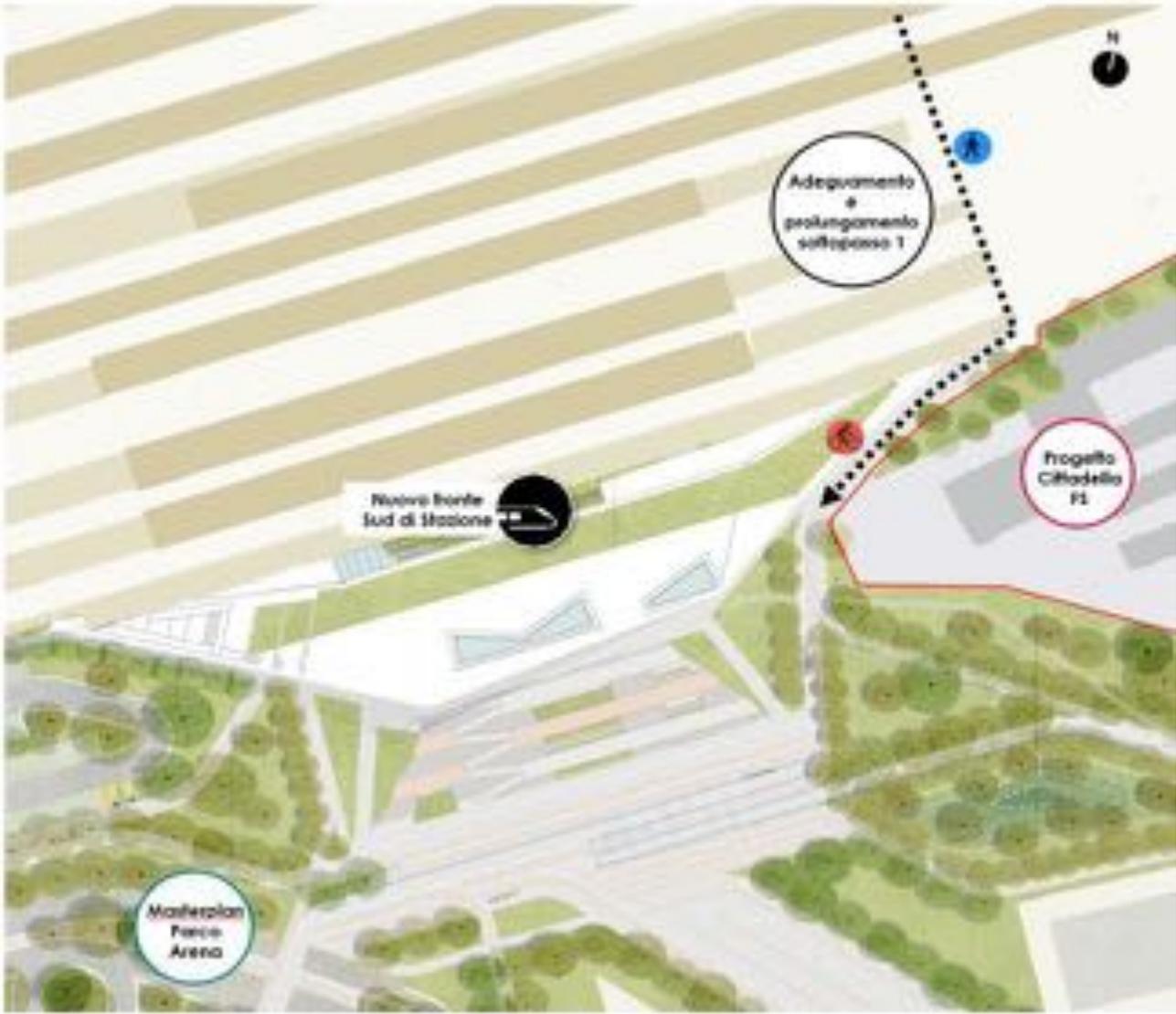
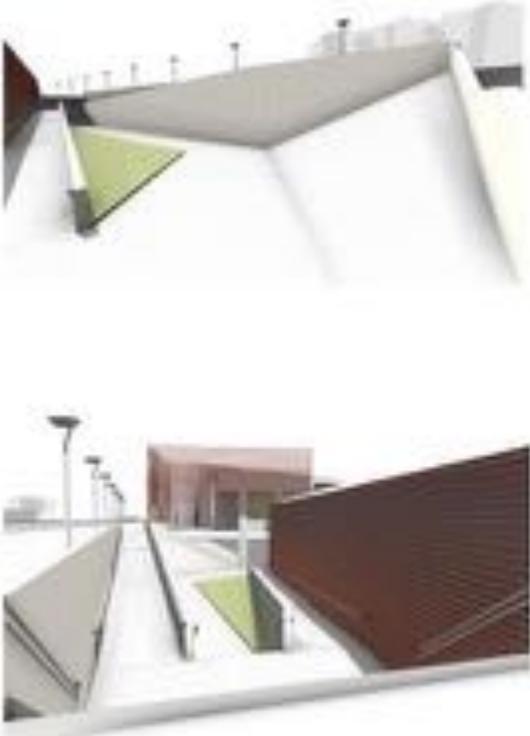
Distribuzione percorsi quota sottopassi stato di progetto





Progetto di adeguamento della stazione di Verona Porta Nuova

Suggerimenti progettuali



Stazione di Verona Porta Nuova
Nuovo Fronte Nord di Stazione



Stazione di Verona Porta Nuova
Nuovo Fronte Nord di Stazione



Progetto della nuova stazione AV/AC di Verona Porta Nuova

Nuovo Fronte Sud di Stazione



Progetto della nuova stazione AV/AC di Verona Porta Nuova

Nuovo Fronte Sud di Stazione



Progetto della nuova stazione AV/AC di Verona Porta Nuova

Nuovo Fronte Sud di Stazione



Progetto della nuova stazione AV/AC di Verona Porta Nuova



Progetto di adeguamento della stazione di Verona Porta Vescovo

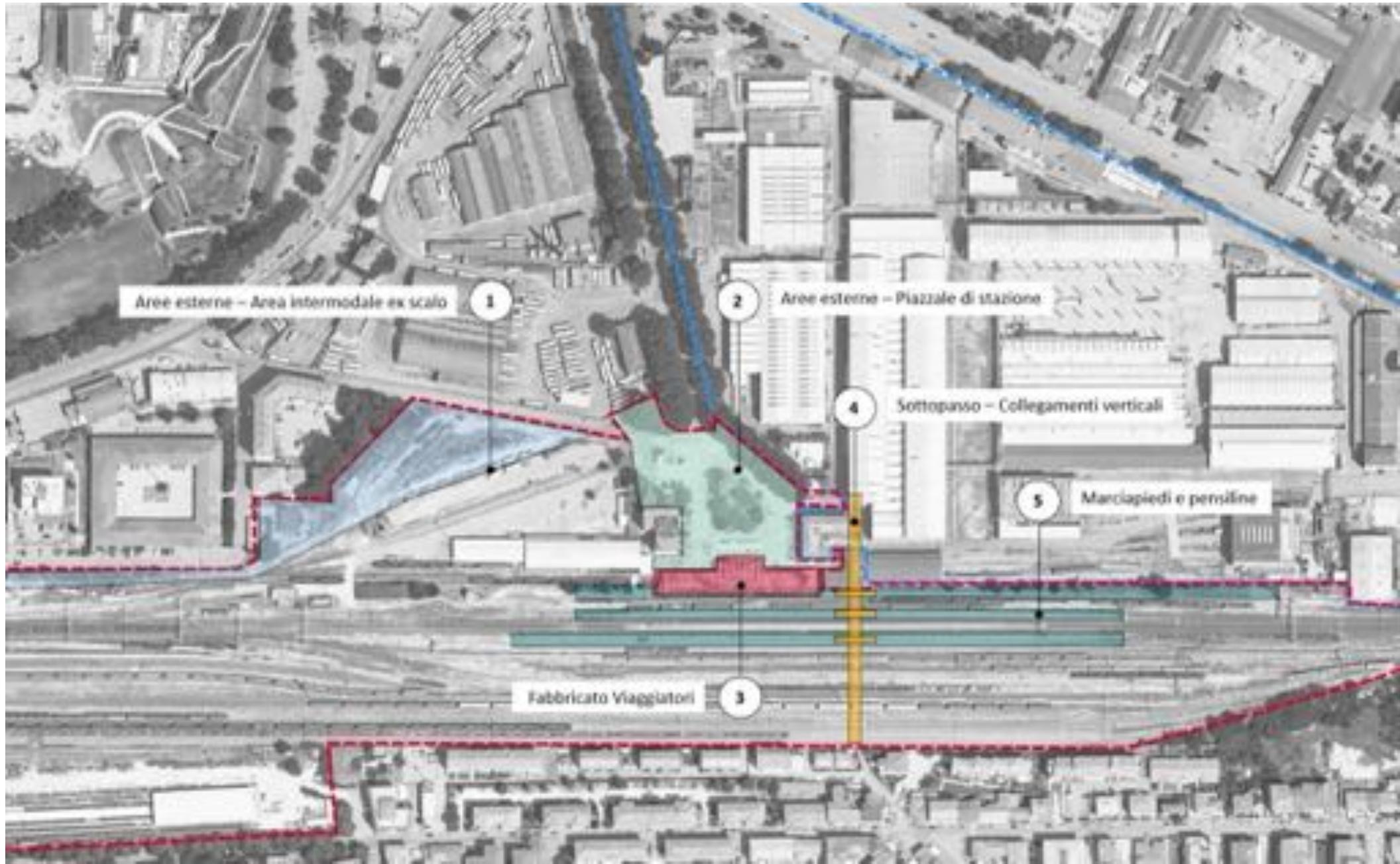
La stazione nel tessuto della città di Verona



Progetto di adeguamento della stazione di Verona Porta Vescovo



Progetto di adeguamento della stazione di Verona Porta Vescovo



Progetto di adeguamento della stazione di Verona Porta Vescovo



Progetto di adeguamento della stazione di Verona Porta Vescovo



Progetto di adeguamento della stazione di Verona Porta Vescovo





Le stazioni di Verona ieri, oggi e domani

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Colle Isarco, lunedì 20 marzo 2023

Ing. Giovanni Saccà