



7.

I principali progetti in provincia

Indice

7. I principali progetti in provincia	303
7.1. Progetti infrastrutturali	306
7.1.1. <i>L'Alta Velocità Verona-Padova avanza verso Vicenza</i>	<i>307</i>
7.1.2. <i>Terza corsia A22: in gara la concessione dell'autostrada del Brennero e i lavori</i>	<i>308</i>
7.1.3. <i>Quadruplicamento e adeguamento a standard AV/AC della linea Verona-Fortezza: l'ingresso a Verona sarà interrato.....</i>	<i>309</i>
7.1.4. <i>Alta Velocità Brescia-Verona: in partenza i lavori a ovest della stazione</i>	<i>311</i>
7.1.5. <i>Prolungamento A31 Valdadastico: i comuni trentini non la vogliono.....</i>	<i>312</i>
7.1.6. <i>Autostrada Ti-Bre: inaugurata la prima tratta ma il futuro resta incerto</i>	<i>313</i>
7.1.7. <i>Collegamento ferroviario aeroporto – stazione – lago di Garda in programma.....</i>	<i>314</i>
7.1.8. <i>Aggiudicati i lavori per la Variante alla SS12.....</i>	<i>315</i>
7.1.9. <i>Opera filovia: 4 linee e 2 parcheggi di scambio entro il 2026.....</i>	<i>316</i>
7.1.10. <i>Masterplan aeroporto Catullo di Verona Villafranca: quasi realizzato il progetto per l'ampliamento e la riqualificazione del terminal passeggeri.....</i>	<i>318</i>
7.1.11. <i>Il ribaltamento del casello di Verona sud</i>	<i>319</i>
7.1.12. <i>Potenziamento dell'interporto "Quadrante Europa": iniziati i lavori di potenziamento del III Modulo.....</i>	<i>320</i>
7.1.13. <i>Il casello autostradale di Castelnuovo del Garda è in corso di realizzazione.....</i>	<i>321</i>
7.1.14. <i>Lo scalo intermodale Isola della Scala attende il protocollo d'Intesa</i>	<i>321</i>
7.1.15. <i>Riqualificazione del casello di Verona Nord conclusa nel 2023</i>	<i>322</i>
7.1.16. <i>Comparto Marangona: approvato l'Accordo di Programma.....</i>	<i>323</i>
7.1.17. <i>La nuova strada «Mediana» tra A4 e A22 è bloccata ma rimane in programma. I 35 milioni di euro stanziati vengono spostati sul riassetto della viabilità fra il casello di Nogarole Rocca e Trevenzuolo</i>	<i>324</i>
7.1.18. <i>Prolungamento SS 434 Transpolesana: previsto nel preliminare del PAT.....</i>	<i>325</i>
7.1.19. <i>La strada di Gronda</i>	<i>326</i>
7.1.20. <i>La trasformazione digitale della rete idrica</i>	<i>327</i>
7.1.21. <i>In corso gli interventi per migliorare l'accessibilità all'Arena.....</i>	<i>327</i>

7.1.22. Riqualficazione della stazione di Verona Porta del Vescovo: lavori in corso.....	328
7.1.23. In gara la bonifica di cava Bastiello a Isola Rizza (VR).....	329
7.1.24. Riqualficazione della stazione di Verona Porta Nuova entro il 2026.....	329
7.2. Progetti edilizi	330
7.2.1. Verona Central Park all'ex scalo ferroviario di Porta Nuova dopo il 2030, al momento solo progetti di riuso temporaneo.....	332
7.2.2. Cominciano i lavori per la rigenerazione urbana dell'ex Manifattura Tabacchi.....	333
7.2.3. Ex Magazzini Generali: realizzato il progetto di riqualficazione ma Eataly se ne va e si aprono nuove ipotesi per il futuro della Rotonda.....	335
7.2.4. Piano Folin e i progetti sugli immobili di Cariverona: avanzano Castel San Pietro e il Quadrilatero	336
7.2.5. Senior housing in Villa Pullè: Invimit individua il partner privato.....	338
7.2.6. Riqualficazione dell'ex Arsenale: lavori in corso per l'Ars district, la Palazzina di comando sarà a servizio del museo di Castelvecchio	339
7.2.7. Veronafiere: il piano strategico 2024-2026 supera il piano industriale da 94 milioni.....	341
7.2.8. Agenzia delle Entrate all'ex caserma Riva di Villasanta.....	342
7.2.9. Riqualficazione del complesso ex caserme Santa Marta e Passalacqua: realizzato il parco e le residenze, manca il campus universitario.....	342
7.2.10. Si riduce la parte edificata del progetto di rigenerazione urbana del Forte Santa Caterina: parco agricolo, social housing e co-gestione degli edifici pubblici.....	343
7.2.11. Federal Building all'ex caserma Busignani: progettazione in corso.....	345
7.2.12. Rigenerazione urbana delle ex officine SAFEM: alloggi per giovani e parco urbano, un primo tassello del futuro Central Park.....	346

7. I principali progetti in provincia

In questo capitolo andremo ad analizzare il valore e lo stato di attuazione dei principali progetti in programma, in corso e recentemente realizzati in provincia di Verona. Il punto di partenza è l'aggiornamento dei progetti individuati a giugno 2021 mediante una ricognizione degli strumenti urbanistici vigenti all'epoca: il Piano di Assetto del Territorio - PAT 2007; il Piano degli Interventi - PI Variante 22 del 2017; e in particolare la Variante 29 del 2021 che detta le linee di sviluppo urbanistico fino al 2030 ed è indirizzata al contenimento del consumo di suolo, alla rigenerazione e riqualificazione della città esistente. A oggi (dicembre 2025), dopo quattro anni e mezzo, il Comune di Verona ha adottato una nuova variante del PAT, finalizzata all'adeguamento agli intervenuti piani sovracomunali, ossia al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC). A ottobre 2023 il Comune approva il PUMS e a dicembre avvia una fase di ascolto e partecipazione dei maggiori portatori di interesse, della cittadinanza e degli attori locali con l'intento di stimolarne l'attivo coinvolgimento nelle decisioni che riguardano il territorio. A luglio 2024 l'Amministrazione comunale decide di fermare la Variante 23 bis che impegnava 38.600 mq di superficie territoriale con destinazioni edificatorie commerciali, residenziali e produttive, perché in contrasto con le linee strategiche che stanno indirizzando la revisione del Piano di Assetto del Territorio (PAT), ossia:

- ✓ la transizione ecologica;
- ✓ la rigenerazione urbana sostenibile;
- ✓ la riforestazione e la rinaturalizzazione del territorio comunale;
- ✓ la riqualificazione edilizia e ambientale;
- ✓ l'housing sociale.

A dicembre dello stesso anno il Comune approva il documento preliminare del PAT in cui sono anticipati gli obiettivi strategici che dovranno essere approfonditi e fissati nel documento definitivo, aprendo il confronto e il dialogo (già avviato in precedenza), con cittadini e istituzioni. Nel documento preliminare del PAT confluiscono:

- ✓ 3 telai abilitanti: ecologico ambientale; infrastrutturale; storico culturale;
- ✓ Conoscenze e saperi estrapolati attraverso: studi e analisi; ascolto e partecipazione;
- ✓ 8 strategie urbane e ambientali per: la città resistente e biofilica, orientata alla transizione ecologica; la città della filovia; la città storica; la città dei quartieri; la città laboratorio di trasformazione e rigenerazione; la città del lavoro, delle attrattività e dell'innovazione; la città abitabile, inclusiva e attrattiva; la città di acqua e suolo.

Anche grazie all'Atlante delle progettualità e delle iniziative emerse nel processo di ascolto (T2b.1 del documento preliminare al PAT) abbiamo aggiornato l'elenco dei progetti e mediante una ricognizione puntuale, per singolo progetto, delle fonti più autorevoli, ne abbiamo individuato l'importo e lo stato di attuazione. A dicembre 2025 i principali progetti in essere nel territorio provinciale sono 58: 24 infrastrutture e 34 progetti edilizi (di cui 1 non attuato e 2 in stallo). Il valore complessivo dei 55 progetti in programma, in corso e di recente realizzazione è di 33,21 miliardi di euro di cui 31,82 miliardi per le infrastrutture e 1,39 miliardi per i progetti edilizi. Solo 3 progetti non hanno fatto significativi progressi negli ultimi 4 anni e mezzo (2 infrastrutturali e 1 progetto edilizio), gli altri sono andati tutti avanti ad eccezione di 1 che non sarà attuato perché è stata trovata un'altra soluzione e 2 che risultano in stallo. Sono sopraggiunti 14 progetti di cui 6 infrastrutturali e 8 edilizi.

Tabella 126. - I principali progetti in provincia di Verona: in grigio i progetti che hanno subito variazioni dal 2021 (in grassetto le variazioni), in rosso i progetti saltati, in bianco i progetti che non hanno subito variazioni e in giallo i nuovi progetti

	Denominazione	Importo (mln di €)	Stato di Attuazione
PROGETTI INFRASTRUTTURALI	1 AV/AC Verona-Padova	7.490,7	Lavori in corso tra Verona e Vicenza
	2 Terza corsia A22	4.706,5	Bando concessione A22 e realizzazione lavori
	3 Quadruplicamento Verona-Fortezza	7.200,0	Lavori in corso. PFTE per l'ingresso a Verona
	4 AV/AC Brescia-Verona	3.947,4	Lavori in corso (tranne nodo di Brescia)
	5 Prolungamento A31 Valdadastico	3.000,0	In sospenso (i comuni del Trentino si oppongono)
	6 Autostrada Ti-Bre	2.700,0	Inaugurato il 1° casello
	7 Collegamento ferroviario aeroporto e Garda	1.385,0	Studio di fattibilità
	8 Variante SS 12	263,0	Aggiudicato il bando integrato
	9 Opera Filovia	155,0	Lavori in corso
	10 Masterplan Aeroporto Catullo di Verona Villafranca	134,0	Lavori in corso
	11 Il ribaltamento del casello di Verona sud	117,0	Progetto definitivo
	12 Potenziamento interporto «Quadrante Europa»	100,0	Lavori in corso
	13 Casello di Castelnuovo del Garda	86,7	Lavori in corso
	14 Scalo intermodale Isola della Scala	6,2	In Programma
	15 Riqualificazione del casello di Verona Nord	3,1	Realizzato
	16 Comparto Marangona	-	Accordo di Programma
17 Nuova strada «Mediana» tra A4 e A22	400,0	Studio di fattibilità approvato nel 2011	
18 Prolungamento SS 434 Transpolesana	-	In Programma	
19 Strada di Gronda	53,0	Approvato il docfap	
20 La trasformazione digitale della rete idrica	30,0	Lavori in corso	
21 Miglioramento dell'accessibilità all'Arena	19,1	Lavori in corso	
22 Riqualificazione della stazione di Porta Vescovo	15,0	Lavori in corso	
23 Bonifica di Cava Bastiello a Isola Rizza (VR)	7,5	In gara	
24 Riqualificazione della stazione di Porta Nuova	5,0	Progetto esecutivo	
25 Verona Central Park	675,0	Individuato Promotore Signa Group	
26 Rigenerazione urbana dell'ex Manifattura Tabacchi	140,0	Lavori in corso	
27 Recupero degli ex Magazzini Generali	100,0	Realizzato, ma va cercata una nuova funzione	
28 Piano Folin e i progetti sugli immobili di Cariverona	80,0	Permesso di costruire al Quadrilatero	
29 Senior housing in villa Pullè	74,0	Individuato partner privato	
30 Riqualificazione dell'ex Arsenale	64,9	Lavori in corso	
31 Veronafiere	30,0	Piano strategico 2024-2026 in corso	
32 Agenzia delle Entrate all'ex caserma Riva di Villasanta	26,7	Lavori 1° stralcio assegnati	
33 Riqualificazione ex caserme Santa Marta e Passalacqua	26,0	Lavori in corso	
34 Rigenerazione urbana del Forte Santa Caterina	23,0	Lavori in corso	
35 Federal Building all'ex caserma Busignani	22,0	In corso di progettazione	
36 Rigenerazione urbana delle ex officine Safem	12,8	Permesso di costruire	
37 Restauro palazzo Bocca Trezza	11,0	Quasi ultimato	
38 Cittadella degli studenti all'ex Croce Rossa	11,0	Lavori in corso	
39 Riqualificazione Croce verde e servizi per il quartiere	10,6	Permesso di costruire	
40 Platys Center	8,4	Realizzato	
41 Polizia alla Caserma Rossani e militari alla Dalla Bona	6,7	Progetto di riqualificazione caserma Dalla Bona	
42 Restauro silos di Levante per l'Università	3,9	Realizzato	
43 Servizi sanitari e sportivi nell'ex centro sportivo Couver	3,0	Lavori in corso	
44 Restauro Casa del Capitano e Guardiania	1,5	Realizzato	
45 Parco della Cultura Urbana	0,8	Realizzato	
46 Valorizzazione ex caserma Trainotti	-	Ricerca Promotore	
47 Vuoti a rendere	0,7	Il Comune effettua verifica e mappatura	

Denominazione	Importo (mln di €)	Stato di Attuazione
48 Ecoquartiere residenziale nel Lungadige Attiraglio	102,1	Fermo. L'Atlante delle progettualità del documento preliminare al PAT non lo riporta
49 Recupero degli Adige Docs	60,0	In stallo in attesa di un rilancio economico
50 Ampliamento museo di Castelvecchio	-	Non attuato. Troverà spazio all'ex Arsenale
51 Ammodernamento Centro agroalimentare	19,0	Lavori in corso. In programma l'ampliamento
52 RigeneriAMO Borgo Roma	19,0	Lavori in corso
53 Parco polisportivo Spianà	6,0	Lavori in corso
54 Hub di Co-housing in via Don Nicola Mazza	3,5	In programma
55 Riqualificazione Centro sportivo Avesani Ponte Crencani	2,6	Realizzato
56 Co-housing in via Merano	2,7	Lavori in corso
57 Ristrutturazione ex Casa colonica Saval	2,1	Realizzato 1°lotto. Lavori in corso 2° lotto.
58 Asilo notturno Camploy	2,0	Realizzato. In corso il progetto di ampliamento
TOTALE IMPORTO PROGETTI	33.213,0	Realizzati, in corso e in programma

Fonte: elaborazione CRESME su fonti varie

7.1. Progetti infrastrutturali

Oltre ai progetti infrastrutturali riportati in tabella, esistono alcune ipotesi di progetto emerse nel dibattito tecnico e politico degli ultimi anni che riportiamo brevemente in forma preliminare in modo tale da permetterne il monitoraggio futuro:

❑ Il traforo delle Torricelle o passante nord di Verona

Un tunnel stradale di completamento del sistema tangenziale nord di Verona che collega il casello di Verona nord e la tangenziale est. L'opera è pensata per evitare che il traffico extraurbano attraversi la città mediante il collegamento della Valpolicella (ovest) e della Valpantena (est) ma anche per collegare la parte est della città (via Fincato) alla parte ovest (via Cà Cozzi). Nel 2008 si pensava di realizzare l'opera mediante project financing e nel 2009 Technital era stata designata come soggetto promotore. Il progetto di Technital aveva un'estensione complessiva di 13 km, di cui 4,3 km di galleria, prevede un ponte sull'Adige e una bretella di collegamento con la SS12 Del Brennero. Il costo stimato era di circa 300 milioni di euro. Successivamente il contratto è stato annullato per via di un contenzioso e l'opera non è mai decollata anche perché i costi erano lievitati rispetto alle stime iniziali e il progetto non era più economicamente sostenibile nelle forme proposte. Nel 2025 l'associazione Giuseppe Barbieri propone per il PAT due varianti per il traforo delle Torricelle che prevedono entrambe il collegamento tra la zona di Cà di Cozzi (ovest) con via Fincato (est) ma variano nei possibili collegamenti con la città e nel tipo di galleria. La prima ipotesi recupera il vecchio progetto Technital mentre la seconda prevede una rotonda tra via Cà di Cozzi e viale Caduti del Lavoro, passa per via Angelo Bernardi e sottopassa il rilevato ferroviario a sud dell'abitato di Chievo, interseca via Gardesana e la SS11 e si attesta sull'attuale svincolo di S. Massimo della bretella di Verona Nord. Il tipo di galleria potrebbe essere a canna unica, quindi con due entrate/uscite, o con una terza entrata/uscita al centro che creerebbe un nuovo collegamento con la Valdona.

❑ La Tangenziale di Trevenzuolo

A novembre 2025 il Consiglio Provinciale di Verona ha approvato lo schema di atto aggiuntivo per l'accordo di programma con Autostrada del Brennero finalizzato all'utilizzo dei 35 milioni di euro di contributo stanziato per la strada Mediana per il riassetto della rete viabilistica esistente tra il casello di Nogarole Rocca e il comune di Trevenzuolo. L'opera consentirebbe di deviare il traffico pesante fuori dai

centri abitati, permettendo di sgravare dal carico crescente una viabilità non più adeguata allo sviluppo intervenuto negli anni. L'atto aggiuntivo prevede una serie di interventi lungo le provinciali che portano dal casello di Nogarole Rocca a Trevenzuolo: la circonvallazione di Bagnolo, l'allargamento della Sp3 verso Trevenzuolo, la demolizione del cavalcavia tra la Sp3 e la Sp25 che verrebbe sostituito da una rotonda, un secondo bypass per il centro abitato di Trevenzuolo, l'adeguamento di un primo tratto della provinciale 50b in direzione di Isola della Scala.

A seguire si riporta una descrizione dei progetti infrastrutturali elencati in tabella e del loro stato di avanzamento, con particolare riferimento alle principali variazioni intervenute negli ultimi quattro anni e mezzo (da giugno 2021 a dicembre 2025) in termini tecnici ed economici.

7.1.1. L'Alta Velocità Verona-Padova avanza verso Vicenza

La tratta ferroviaria Verona-Padova si inserisce nel corridoio mediterraneo italiano come naturale prolungamento della futura Torino-Verona fino a Venezia. La tratta Padova-Venezia è già in attività da marzo 2007 per circa 25 km mentre la nuova tratta avrà una lunghezza complessiva di 76,5 km di cui: 44,2 km da Verona al Bivio Vicenza (Lotto 1), 6,2 km per l'Attraversamento Vicenza e 26,1 km da Vicenza a Padova. Attraverserà 22 comuni di cui 8 in provincia di Verona e prevedrà 2 interconnessioni con la linea esistente, una a Vicenza e l'altra all'ingresso di Padova per il collegamento tra linea AV/AC e la linea "di gronda" merci di Venezia. I binari correranno prevalentemente in affiancamento alla linea storica Milano Venezia, ad eccezione di un tratto di 22 km lungo cui la nuova linea si allontanerà per evitare l'attraversamento del centro abitato del comune di San Bonifacio. La Convenzione per la progettazione e realizzazione della nuova linea ferroviaria risale agli anni '90 ma i lavori al 1° lotto funzionale sono iniziati nell'agosto del 2020 in seguito alla firma dell'atto integrativo alla Convenzione tra il Consorzio Iricav Due (capogruppo Webuild) e RFI. Il Consorzio si assume integralmente la responsabilità della progettazione definitiva ed esecutiva, espropri e asseveramenti, realizzazione, assistenza alla messa in esercizio e consegna dell'opera. Lo stato di attuazione dell'intera tratta, secondo quanto comunicato ad Anac dal RUP ad agosto 2024 è il seguente:

- ✓ nodo AV/AC di Verona Est - progettazione definitiva in corso di approvazione;
- ✓ 1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza – lavori in corso (avanzamento del 45,4%);
- ✓ 2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza – lavori in corso (avanzamento del 13,9%);
- ✓ 3° lotto funzionale: tratta Vicenza-Padova – progettazione definitiva in corso a cura del Consorzio Iricav Due.

Il costo dell'intera tratta che a giugno 2021 era di oltre 5,2 miliardi di euro, secondo il più recente aggiornamento (settembre 2024) del Contratto di Programma 2022-2026 parte investimenti sottoscritto tra il MIT e RFI, arriva a sfiorare i 7,5 miliardi di euro con un ammontare di risorse disponibili di 3,4 miliardi di euro. In particolare l'importo risulta così ripartito:

- ✓ 3,81 miliardi di euro per il 1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza (3,59 miliardi di euro di risorse disponibili finanziate dal PNRR-PNC);
- ✓ 2,18 miliardi di euro per il 2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza (finanziato);
- ✓ 1,50 miliardi di euro per il 3° lotto funzionale: tratta Vicenza-Padova (25 milioni di euro di risorse disponibili).

A febbraio 2025 il Commissario straordinario approva il progetto esecutivo della variante "Via del Lavoro" nell'ambito del 1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza. Dalla rilevazione ANAC sullo stato di

attuazione delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC, basata sulla comunicazione del RUP di maggio 2025, la percentuale di avanzamento del 1° lotto è al 65% e l'ultimazione è prevista per novembre 2026.

Figura 295. – Sollevamento del nuovo ponte ferroviario a San Bonifacio, in provincia di Verona (dicembre 2024)



Fonte: <https://veronapadova.it/>

7.1.2. Terza corsia A22: in gara la concessione dell'autostrada del Brennero e i lavori

La realizzazione della terza corsia dell'autostrada del Brennero, pensata per rispondere al crescente aumento del traffico, si sviluppa in funzione del contestuale potenziamento della ferrovia. Il progetto prevede l'ampliamento della carreggiata autostradale attraverso:

- la costruzione della terza corsia per senso di marcia lungo i 90 km di tracciato tra Verona e Modena che sarà ricavata dall'attuale aiuola spartitraffico, senza ulteriore consumo di suolo (fatta eccezione per l'ampliamento necessario in corrispondenza dei ponti sui canali Fissero-Tartaro e sui fiumi Mincio e Po).
- la predisposizione di una terza corsia dinamica tra Bolzano e Verona che sarà aperta sulla corsia di emergenza secondo necessità (principalmente nei fine settimana, nei ponti e nelle festività).

Il progetto prevede inoltre la messa in opera di 80 barriere fonoassorbenti, numerosi impianti di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche.

L'intervento di costruzione della terza corsia tra Modena e Verona si articola in 3 lotti:

- il primo, più a sud, prevede la riconfigurazione dello snodo di interconnessione tra A22 e A1;
- il secondo, più a nord, riguarda il segmento veneto tra Verona nord e il confine tra Veneto e Lombardia;
- il terzo, al centro, ricade nelle province di Mantova, Reggio Emilia e Modena.

In occasione della realizzazione della terza corsia si eseguiranno altri interventi strutturali quali: il rifacimento di 4 sovrappassi della viabilità ordinaria e di numerosi sottopassi scatolari, la sostituzione dello scavalco principale e la realizzazione di due nuovi scavalchi laterali dell'autostrada Serenissima, e la riconfigurazione dello svincolo con l'autostrada A1. Saranno realizzate inoltre nuove e più ampie piazzole, saranno ampliate le piste di accelerazione e decelerazione, saranno riqualificati i guard rail e verrà

potenziato l'impianto antinebbia. Nell'allegato Infrastrutture al DEF 2022, tra gli interventi prioritari di strade e autostrade è inserito l'intervento Autostrada del Brennero A22 – Potenziamento dell'autostrada A22 tra Verona nord e l'interconnessione con l'autostrada A1 Modena dal costo di 995 milioni di euro e un fabbisogno di pari importo. Da Autostrade del Brennero SpA si apprende che i progetti dei 3 lotti, tutti approvati, sono stati inseriti all'interno della proposta di finanza di progetto, di cui il MIT ha dichiarato la fattibilità alla fine del 2022, finalizzata al rinnovo della concessione. A dicembre 2024 il MIT pubblica il bando per l'affidamento della concessione cinquantennale delle attività di gestione della tratta autostradale A22 Brennero – Modena nonché la progettazione e l'esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle stesse infrastrutture stradali. Tra i nuovi interventi finalizzati alla messa in sicurezza dell'infrastruttura stradale sono inseriti:

- Terza corsia tra Verona e intersezione A1 per un importo stimato di euro 1.447.984.000;
- Terza corsia dinamica tratto Bolzano – Verona per un importo stimato di euro 3.258.488.000;

A questi due interventi principali si aggiungono: sovrappassi; barriere fonoassorbenti; stazioni autostradali e centri per la sicurezza stradale; parcheggi e autoparchi; aree di servizio; piani di mobilità sostenibile e servizi di digitalizzazione a supporto, idrogeno, fotovoltaico, segnalazione piazzole, digitalizzazione tratta Brennero – Bolzano sud; interventi di manutenzione straordinaria; interventi di stabilizzazione dei versanti. L'importo complessivo delle opere è di 8,35 miliardi di euro. Nel bando si specifica che se il promotore (Autostrade del Brennero Spa) non dovesse essere aggiudicatario può esercitare il diritto di prelazione (entro 15 giorni) e diventare aggiudicatario alle medesime condizioni offerte dall'aggiudicatario. La Commissione Europea però ha delle perplessità in merito alla prelazione perché disincentiva la partecipazione di altri operatori e attribuisce al promotore "vantaggi competitivi decisivi", in violazione dei principi europei di parità, trasparenza e concorrenza. La gara è sospesa fino al 20 novembre 2025 in attesa che la Corte di Giustizia UE si pronunci in merito alla legittimità del diritto di prelazione nelle concessioni autostradali.

7.1.3. Quadruplicamento e adeguamento a standard AV/AC della linea Verona-Fortezza: l'ingresso a Verona sarà interrato

L'opera si inserisce nella parte alpina del corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Il progetto prevede il quadruplicamento e l'adeguamento su standard di Alta Velocità/Alta Capacità dell'attuale linea tra Verona e il Brennero (che prosegue poi nella galleria di base del Brennero). L'opera è stata suddivisa in 4 lotti prioritari e 3 lotti di completamento. I 4 lotti prioritari sono:

- Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena, tratta in cui saranno ridotte le pendenze al fine di garantire la conformità alle caratteristiche di interoperabilità e saranno costruite due gallerie collegate da un viadotto sul fiume Isarco;
- Lotto 2 circonvallazione di Bolzano, saranno suddivisi i flussi di traffico merci e viaggiatori e sarà eliminato il collo di bottiglia nella stazione di Bolzano;
- Lotto 3 circonvallazione di Trento dove saranno suddivisi i flussi di traffico merci e viaggiatori;
- Lotto 4 accesso a Verona nord attraverso il passaggio in galleria al di sotto dei quartieri urbani e dell'attuale linea storica.

Il tracciato complessivo è lungo 180 km di cui solo 27 non in galleria. L'importo dell'opera, inizialmente quantificato in 5 miliardi euro (giugno 2021) ha raggiunto i 7,2 miliardi di euro. Nell'aggiornamento di dicembre 2023 del Contratto di Programma 2022-2026, parte investimenti, sottoscritto tra MIT e RFI figuravano a disposizione dell'opera circa 3 miliardi di euro di cui: 1.521,6 milioni di euro per il Lotto 1

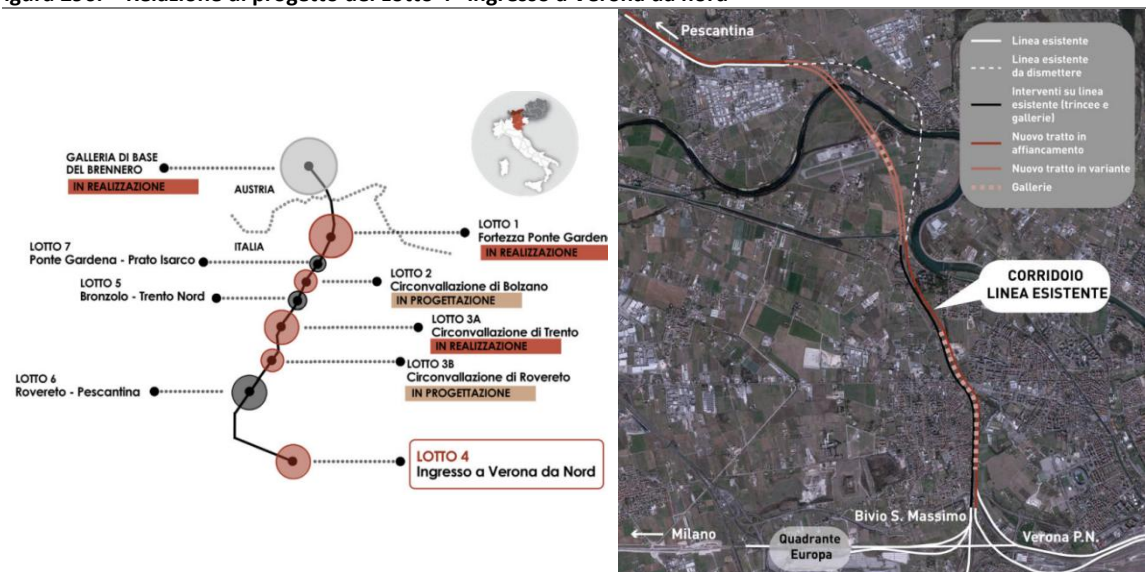
“Fortezza-Ponte Gardena”; 18,8 milioni di euro per il Lotto 2 “Circonvallazione di Bolzano”, 1.222,9 milioni di euro per il Lotto 3a “Circonvallazione di Trento”; 12,0 milioni di euro per il Lotto 3b “Circonvallazione di Rovereto”; 213,9 milioni di euro per il Lotto 4 “Ingresso nel nodo di Verona”. Lo stato di attuazione dell’intera tratta, secondo quanto comunicato ad Anac dal RUP ad agosto 2024 è il seguente:

- Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena – lavori in corso con ultimazione programmata nel 2030;
- Lotto 2 Circonvallazione di Bolzano - revisione del progetto in corso;
- Lotto 3a Circonvallazione di Trento – lavori in corso con ultimazione programmata nel 2026; Lotto 3b Circonvallazione di Roveredo –redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali in corso;
- Lotto 4 Ingresso nel nodo di Verona – progettazione preliminare;
- Lotti di completamento – studi di fattibilità dei lotti 5 Bronzolo-Trento Nord, 6 Rovereto-Pescantina e 7 Ponte Gardena-Prato Isarco.

L’ingresso nel nodo di Verona era stato progettato a livello preliminare nel 2004 ma nel 2007 l’iter approvativo era stato sospeso su richiesta del Comune di Verona, sostenuto dalla Provincia e dalla Regione, che riteneva necessario apportare delle modifiche. L’anno successivo Regione, Provincia e RFI hanno costituito un Gruppo di Progetto e hanno proposto un tracciato a ovest della linea esistente. La nuova proposta è risultata fattibile e nel 2013 RFI ha incaricato Italferr di redigere il nuovo progetto preliminare sulla base di quanto proposto. L’anno seguente il PFTE è pronto e prevede due lotti costruttivi Lotto 4.1 e Lotto 4.2. A dicembre 2020 arrivano le risorse finanziarie e RFI comincia la revisione del PFTE con lo scopo di ottimizzare l’impatto dell’opera sulla viabilità esistente, contenere le spese e accelerare i tempi. La revisione del progetto termina nel 2022 dopo aver recepito tutti gli input progettuali emersi nel corso dei tavoli tecnici tra RFI e gli Enti Locali. La storica infrastruttura ferroviaria, nell’evoluzione urbanistica della città, è diventata un segno di cesura tra il centro e le zone di espansione creando in particolare un limite fisico e sociale tra il quartiere San Massimo e Borgo Milano. La porzione di territorio interessata dal quadruplicamento è caratterizzata dalla presenza di servizi urbani e sociali (parchi urbani, scuole, ecc.) e da un importante sistema di elementi di pregio storico-culturale (corti rurali, forti austriaci, canali storici). Inoltre la storica linea ferroviaria rappresenta anche un ostacolo sul transito veicolare che crea importanti congestioni di traffico. Per tutte queste ragioni il progetto prevede l’interramento dei binari in corrispondenza dei centri abitati dei quartieri di Chievo, La Sorte, Croce Bianca e San Massimo, dove verrà creata una nuova greenway a supporto della mobilità dolce, e l’inserimento di una nuova fermata in galleria San Massimo per la sola Linea Est. La tratta del Lotto 4 si sviluppa lungo circa 9,4 km di cui circa 3 km in variante e la restante parte in affiancamento alla linea storica. Si compone di 2 gallerie artificiali (lunghe complessivamente 2,5 km), 3 viadotti, 7 scatolari per ponti e sottovie, 12 tra rilevati e trincee. Si prevede meno di un anno per ultimare il progetto esecutivo e 7 anni per realizzare i lavori. Il costo dell’opera secondo quanto riportato nel Contratto di programma tra MIT e RFI – parte investimenti 2022-2026 (aggiornamento 2024) è di 1,19 miliardi di euro. A giugno 2025 si apre il dibattito pubblico, lo strumento di democrazia partecipativa regolato dal D,Lgs 36/2023, con la pubblicazione della relazione di progetto sul sito istituzionale della stazione appaltante¹⁴. Nel corso dei due mesi successivi si sono svolti una serie di incontri durante i quali gli stakeholder e gli enti coinvolti hanno presentato delle osservazioni che sono state poi recepite nella relazione conclusiva, pubblicata nel sito web.

¹⁴ www.dpingressoveronanord.it

Figura 296. – Relazione di progetto del Lotto 4 “Ingresso a Verona da nord”



Fonte: <https://www.dpingressoveronanord.it/>

7.1.4. Alta Velocità Brescia-Verona: in partenza i lavori a ovest della stazione

La tratta Brescia-Verona è la parte ancora incompleta della Linea AV/AC Milano-Verona che forma parte integrante del Corridoio transeuropeo TEN-T “Mediterraneo”. Questa tratta è lunga 48 km ed è ulteriormente suddivisa in 3 lotti il cui stato di avanzamento ad agosto 2024, come risulta dalla rilevazione ANAC, è il seguente:

- 1° lotto funzionale Brescia Est-Verona: 1° lotto costruttivo - lavori in corso (avanzamento al 76,15%), 2° lotto costruttivo - lavori in corso (avanzamento al 33%);
- nodo AV/AC di Verona Ingresso Ovest - verifica e validazione del progetto esecutivo in corso, attività propedeutiche e di bonifica sulle aree consegnate all'appaltatore;
- 2° lotto funzionale quadruplicamento in uscita da Brescia - progettazione definitiva in corso (come da rilevazione di aprile 2023).

Nel 2023 si prevedeva di ultimare l'intera tratta entro le Olimpiadi invernali Milano – Cortina 2026 per un importo complessivo di 3,53 miliardi di euro ma dall'ultimo aggiornamento ANAC (agosto 2024) l'ultimazione dei lavori del 1° lotto funzionale Brescia Est – Verona è prevista nel 2027 e il costo dell'intera tratta secondo il più recente aggiornamento (settembre 2024) del Contratto di Programma 2022-2026 parte investimenti, sottoscritto tra il MIT e RFI sale a 3,95 miliardi di euro con un ammontare di risorse disponibili di 3,4 miliardi di euro (principalmente finanziate dal PNRR-PNC). A luglio 2023 RFI aggiudica i lavori per la progettazione esecutiva e la realizzazione del Nodo di Verona – Ingresso Ovest, per un valore di 253 milioni di euro, al raggruppamento di imprese formato da Pizzarotti, Saipem e Salcef. Lo scopo del progetto è di ottenere un incremento del traffico dei treni passeggeri e merci grazie alla suddivisione dei flussi tra merci, AV e media/lunga percorrenza. I lavori consistono nella realizzazione di opere funzionali all'ingresso della nuova linea AV/AC Brescia-Verona nella stazione di Verona Porta Nuova. In particolare il progetto prevede:

- 3,6 chilometri di nuova linea AV/AC;
- 4,2 km di nuova linea storica;
- 3,3 km di linea merci indipendente, collegata alla futura interconnessione merci di Verona.

Sono inoltre previsti interventi di razionalizzazione e potenziamento della stazione di Verona Porta Nuova con modifica e ampliamento dei binari, marciapiedi e sottopassi esistenti. Il costo complessivo dell'opera, finanziata da Ferrovie dello Stato, è di 441 milioni di euro e i lavori dureranno 50 mesi (poco più di 4 anni). Nei primi 2 anni i lavori saranno concentrati sullo spostamento e l'adeguamento della rete esistente mentre nei successivi 2 anni si costruirà la nuova linea per l'alta velocità. Il Comune a settembre 2025 organizza un'assemblea pubblica per illustrare i cambiamenti alla mobilità in vista degli imminenti lavori per il Nodo Verona Ovest.

Figura 297. – Progetto del nodo AV/AC di Verona ingresso Ovest presentato in conferenza stampa (luglio 2025)



Fonte: RFI, Italferr e RTI Pizzarotti & C., Saipem e Salcef

A febbraio 2025 il RUP comunica ad ANAC che lo stato di avanzamento dei lavori del 1° lotto funzionale Brescia Est-Verona (42 km escluse le tratte comprese nel nodo di Brescia e nel nodo di Verona) è all'84% per il 1° lotto costruttivo e al 44% per il 2° lotto costruttivo. A novembre 2025 si conclude la conferenza di servizi con l'approvazione del progetto esecutivo di variante localizzativa V22 relativa al 2° lotto costruttivo presentato dal General Contractor Cepav Due.

7.1.5. Prolungamento A31 Valdastico: i comuni trentini non la vogliono

L'opera prevede il prolungamento dell'autostrada A31 Valdastico a nord, in territorio trentino, fino a ricongiungersi con l'autostrada A22 a Rovereto sud. In sede di Ministero dei Trasporti si è giunti all'individuazione dell'itinerario trentino della Valdastico che dovrà raggiungere il casello di Rovereto sud. La lunghezza complessiva dell'opera è di 41 km di cui 32 in galleria. Nel 2013 il CIPE con delibera n.21 approva in linea tecnica il progetto preliminare del 1° Lotto Piovone Rocchette – Valle dell'Astico e nel 2017 la società A4 Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa termina il progetto definitivo. Nel 2019 però la delibera CIPE 21/2013 viene annullata con sentenza del Consiglio di Stato 499/2019, confermata poi nel 2021 dalla Cassazione, che ritiene la Valdastico un'opera non divisibile per lotti e da realizzare con un progetto unitario. Nell'allegato Infrastrutture al DEF 2022, tra gli interventi prioritari di strade e autostrade è inserito l'intervento Autostrada Val d'Astico A31 con la nota "La realizzabilità dell'intera opera è condizionata dalle soluzioni che verranno individuate dalla project review della seconda tratta". Infatti, l'opera è suddivisa in due tratte:

- “Piovene Rocchette – Valle dell’Astico, di prosecuzione nord dell’autostrada A31”, lunga 17,8 km (di cui 13,3 in galleria, 3,2 km in rilevato/trincea e 1,3 km in viadotto) il cui importo è 1,3 miliardi di euro (interamente finanziato);
- “Interconnessione con i territori della Val d’Astico, Valsugana e Valle dell’Adige”, per la quale risulta in corso la project review.

Il progetto dell’autostrada fino a Valle dell’Astico/Pedemonte conclude l’iter nella Regione Veneto mentre per la seconda tratta in territorio trentino, la società A4 Holding fornisce un nuovo progetto di fattibilità con quattro tracciati alternativi, tre dei quali con l’innesto localizzato su Trento (come da progetto preliminare del 2011) e l’ultimo traslato invece su Rovereto. La Provincia di Trento la vorrebbe far arrivare a Rovereto Sud per dare un nuovo slancio economico a quell’area ma secondo uno studio non attrarrebbe abbastanza flussi di traffico per sostenere il rapporto costi-benefici. All’inizio del 2024 una frana compromette la viabilità tra le province di Trento e Vicenza, Confindustria Trento e Confindustria Vicenza invitano la Provincia autonoma di Trento e la Regione Veneto a riprendere il confronto per individuare una soluzione condivisa rispetto al prolungamento della A31 - Valdastico. La terza commissione legislativa del Consiglio provinciale di Trento a settembre 2024 esprime parere favorevole al disegno di legge per l’approvazione della “Variante al Piano Urbanistico Provinciale (PUP) relativa all’ambito di connessione Corridoio Est” che prevede il prolungamento dell’autostrada veneta A31 fino al collegamento con la A22 a Rovereto Sud. Tuttavia la maggioranza dei territori coinvolti nel percorso partecipato esprime una netta opposizione per questioni ambientali connesse agli aspetti geologici e idrogeologici. Nel 2025 lo strumento di gestione del territorio della provincia di Trento risulta bloccato a causa dei numerosi emendamenti contrari al progetto presentati dall’opposizione.

7.1.6. Autostrada Ti-Bre: inaugurata la prima tratta ma il futuro resta incerto

L’autostrada Tirreno-Brennero (Ti-Bre), pensata per collegare l’A15 dalla Spezia fino a l’A22 a Nogarole Rocca (Verona), e la futura Cispadana, e migliorare i collegamenti con i porti del Tirreno, è compiuta solo per una piccola tratta di 9,5 km. Il progetto prevede la realizzazione di 84,35 km di autostrada con 7 svincoli (1 in provincia di Parma, 1 in provincia di Cremona, 4 in provincia di Mantova e 1 in provincia di Verona), 4 aree di servizio e due interconnessioni (Autostrada A1 e A15 e Autostrada A22). Il tracciato è stato inserito all’interno del primo programma delle opere strategiche di cui alla delibera CIPE n. 121 del 2001 e nella rivisitazione dello stesso avvenuta con delibera CIPE n. 130 del 2006 alla voce “asse autostrade Brennero-Verona-Parma-La Spezia” tra i sistemi stradali e autostradali del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero. L’importo complessivo dell’opera da progetto preliminare approvato dal CIPE (ricalcolato considerando le varianti richieste dalle Regioni Lombardia e Veneto) era di 1,83 miliardi di euro. Nel 2004 il CIPE rinvia l’assegnazione del contributo alla fase di approvazione del progetto definitivo. Nel 2010 il CIPE, con delibera n.2, approva il “piano stralcio” dell’allora concessionaria Autocamionale della Cisa SpA il quale prevede la realizzazione di un 1° Lotto di circa 15 km “Parma – Autostrada del Brennero” per un importo di 513 milioni di euro, completamente a carico della concessionaria. Il CIPE prende atto che il costo dell’opera aggiornato è di circa 2,7 miliardi di euro e che per garantire l’equilibrio del piano finanziario, richiede un contributo pubblico di 900 milioni di euro con un valore di subentro di circa 1,7 miliardi di euro, da garantirsi da parte del Fondo Garanzia per le Opere Pubbliche (FGOP). A dicembre 2011 viene pubblicato il bando di gara per la progettazione e realizzazione del 1° lotto “tratta Fontevivo (Pr) - Terre Verdiane prolungamento per Mantova - Nogarole Rocca (Vr) che viene aggiudicata all’impresa Pizzarotti & C. Spa a luglio 2013. A luglio 2016 il MIT (subentrato quale Concedente ad Anas) approva il progetto esecutivo del 1° lotto e a settembre partono i lavori. Nel 2017

SALT SpA, società del gruppo di Astm che gestisce la tratta autostradale A15, subentra ad Autocamionale della Cisa SpA. A novembre 2022 finiscono i lavori del 1° lotto ma solo ad aprile 2025 viene inaugurato il primo casello a Sissa Trecasali, nel Parmense. Il sindaco del Comune di Torrile, paese limitrofo a Sissa, che è anche presidente delle Provincia di Parma, non è contento dell'opera incompiuta in quanto l'autostrada finisce in aperta campagna e non prevede nemmeno un collegamento serio con i centri urbani.

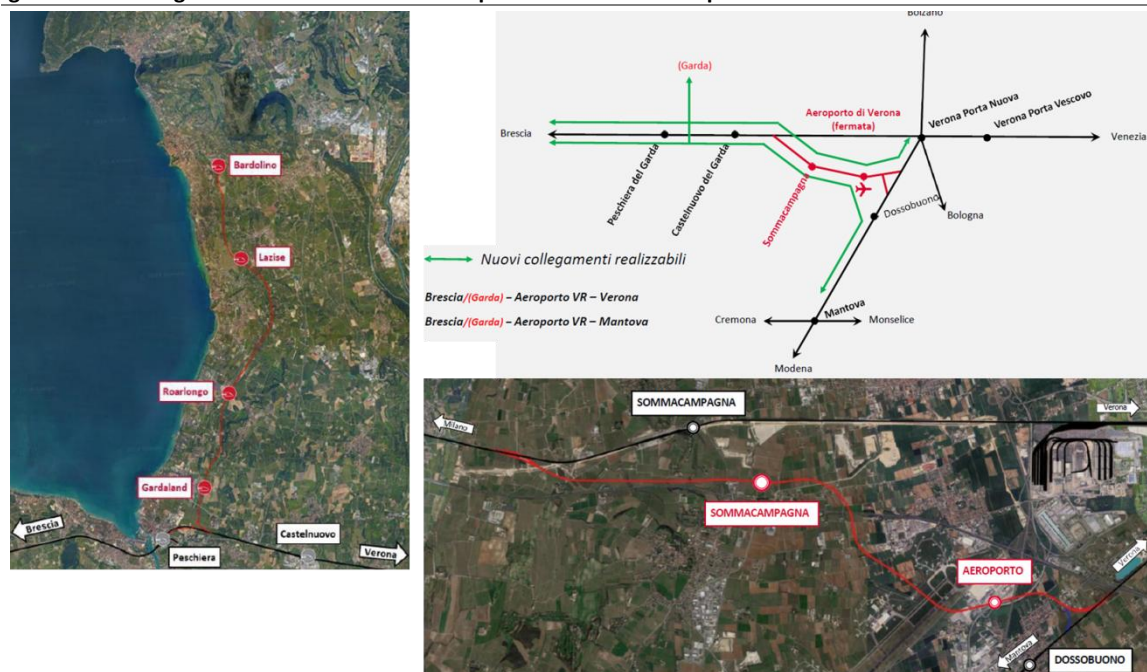
7.1.7. Collegamento ferroviario aeroporto – stazione – lago di Garda in programma

Il collegamento ferroviario dalla stazione di Verona all'aeroporto Catullo sarebbe dovuto essere pronto per le Olimpiadi invernali. Questo era quanto si sperava 4 anni e mezzo fa quando il progetto era di spostare la stazione ferroviaria del centro di Dossobuono verso il sedime aeroportuale e di realizzazione la nuova stazione ferroviaria Dossobuono-Aeroporto Catullo a circa 2 km di distanza. L'opera aveva un importo stimato in 90,4 milioni di euro, era inserita nel programma delle infrastrutture strategiche - Legge obiettivo 2011 e richiamata nella Legge di stabilità 2016, confermata dalla commissione di VIA nell'ambito dell'esame delle osservazioni al Masterplan 2015-2030 per l'ampliamento dell'aeroporto Catullo e ritenuta fondamentale dai comuni di Verona, Villafranca e Sommacampagna. Il progetto poi viene ampliato e oltre al collegamento ferroviario dall'aeroporto alla stazione di Verona, si comincia a pensare anche ad un collegamento con il Garda. A maggio 2022 Regione Veneto e RFI sottoscrivono un Protocollo di Intesa per lo svolgimento di valutazioni preliminari e conseguenti approfondimenti progettuali, atti alla realizzazione di un modello di mobilità sostenibile e intermodale lungo la sponda orientale del lago di Garda, incentrato sulla componente ferroviaria, per lo sviluppo di una proposta di collegamento ferroviario con l'aeroporto Catullo di Verona. A febbraio 2025 i comuni di Verona e di Villafranca tornano a chiedere con urgenza la realizzazione del collegamento ferroviario tra la stazione di Porta Nuova e l'aeroporto Catullo, con estensione fino a Villafranca e Mantova. A luglio RFI presenta lo studio di fattibilità del progetto di collegamento ferroviario tra Verona, l'aeroporto Catullo e la sponda orientale del lago di Garda, sviluppato sulla base delle linee guida per la redazione del PFTE da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del Pnrr e del Pnc. Il progetto ha un valore complessivo di 1,385 miliardi di euro e si suddivide in due tratte ferroviarie:

- un nuovo collegamento a doppio binario con l'aeroporto Catullo a partire dalla linea Verona – Mantova (tra Bivio/PC Santa Lucia e Dossobuono) e a terminare sulla linea Brescia – Verona (tra Sommacampagna e Castelnuovo del Garda) per un importo di 800 milioni di euro;
- una nuova linea a binario semplice verso la sponda orientale del Garda con sficcio dalla linea Brescia – Verona (tra Castelnuovo del Garda e Peschiera) in direzione Bardolino per un importo di 585 milioni di euro.

Lo studio di fattibilità è trasmesso al MIT e il prossimo obiettivo è di inserire gli interventi nel primo aggiornamento utile del Contratto di Programma Investimenti per poter proseguire con l'attività progettuale. RFI stima 3-4 anni prima dell'inizio dei lavori (per espletare l'iter progettuale, autorizzativo, la gara e il progetto esecutivo) e prevede 4 anni di lavori per il collegamento con l'aeroporto e 3 anni per il collegamento con il Garda.

Figura 298. – Collegamento ferroviario con l'aeroporto Catullo e con la sponda orientale del Garda



Fonte: RFI, progetto di fattibilità (2025)

7.1.8. Aggiudicati i lavori per la Variante alla SS12

La variante alla SS12 Abetone-Brennero è pensata per ridurre il traffico pesante dai centri abitati di Buttapietra e Cà di David e migliorare la connessione al Quadrante Europa. La nuova strada extraurbana secondaria di 14,5 km che collegherà Verona Sud a Isola della Scala ha un importo complessivo di 263 milioni di euro, principalmente finanziato da Anas tramite i fondi del MIT mentre Veneto Strade ha finanziato la progettazione. È pensata per collegare Verona al sud della provincia (attraverserà i territori comunali di Verona, Castel d’Azzano, Buttapietra, Vigasio, Isola della Scala), con ricadute positive per il settore produttivo e agricolo. In particolare la Variante si svilupperà dalla zona dell’Alpo, dove si collegherà alla tangenziale sud di Verona, per poi innestarsi alla variante già realizzata a Isola della Scala. Nel 2023 Anas avvia il procedimento per l’approvazione del progetto definitivo e la dichiarazione di pubblica utilità dell’opera Variante alla SS12 dell’Abetone e del Brennero da Buttapietra alla tangenziale Sud di Verona. A novembre 2023 termina la Conferenza di Servizi indetta dal MIT con l’approvazione del progetto definitivo. Il tratto nel Comune di Verona interesserà la zona Sud, in particolare il Tratto 5 della Strada di Gronda, il collegamento viario a nord ovest della città di Verona, tra la bretella T4-T9 all’altezza dell’Interporto di Verona e la tangenziale sud in corrispondenza con lo svincolo “Alpo”. Anas pubblica il bando di gara per l’affidamento della progettazione esecutiva e dell’esecuzione dei lavori e dei servizi. A luglio 2025 la gara viene aggiudicata al Consorzio CEC di Perugia. Dopo la firma del contratto il Consorzio avvierà il progetto esecutivo. I lavori potranno partire solo dopo la predisposizione dell’area di cantiere e i sondaggi archeologici, secondo Anas da settembre del 2026 per concludersi dopo 4 anni.

Figura 299. – Il tracciato della Variante alla SS12 da Buttapietra alla tangenziale sud di Verona – Progetto definitivo



Fonte: Progetto definitivo, Planimetria di progetto su ortofoto

7.1.9. Opera filovia: 4 linee e 2 parcheggi di scambio entro il 2026

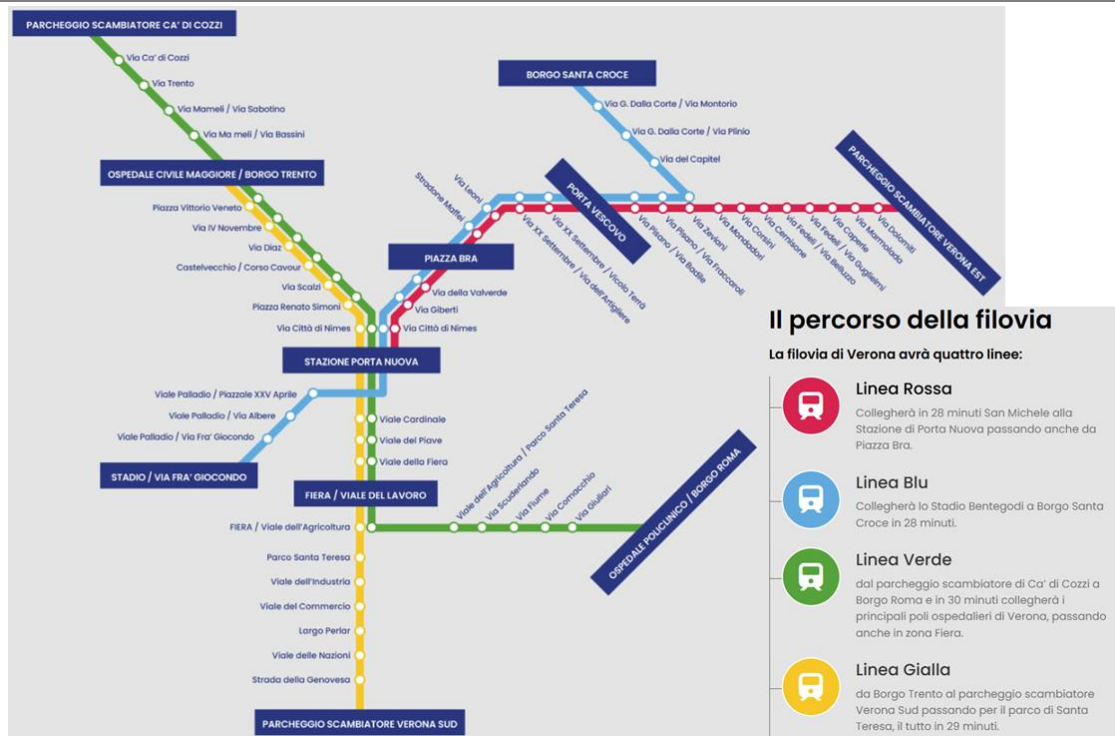
Il tema della mobilità sostenibile rappresenta un asse fondamentale della pianificazione, come ribadito dal PAT vigente e confermato dalla variante 2025. Il progetto di costruzione della nuova rete filoviaria del Comune di Verona è gestito dal 2010 da AMT su delega del Comune. La nuova rete si compone di due linee che si incrociano in centro:

- La linea 1, suddivisa in 1A (Linea Rossa) e 1B (Linea Blu), percorre la direttrice est-ovest, dal parcheggio di scambio di Verona est al parcheggio Stadio di via Frà Giocondo;
- La linea 2, ripartita in 2A (Linea Verde) e 2B (Linea Gialla), attraversa la città in direzione nord-sud, dal parcheggio di scambio di via Cà Cozzi a quello di Verona Sud.

L'investimento previsto, come riportato nel PUMS (settembre 2020), era di circa 120/130 milioni di euro, finanziati per il 60% dallo Stato (legge 211) e per il restante 40% da fondi del Comune. A maggio 2010 Amt SpA indice la gara per l'affidamento della progettazione esecutiva, l'esecuzione dei lavori e la fornitura dei veicoli che viene aggiudicata ad un Associazione Temporanea di Imprese. A luglio 2014 il Comune approva il progetto definitivo e a settembre 2016 è pronto il progetto esecutivo ma nel 2017 richiede già una variante. I lavori iniziano a giugno 2019 con l'apertura del primo cantiere a San Michele. Alla fine del 2022 il Comune rafforza il patrimonio di Amt3 aumentandole il capitale sociale di 1,5 milioni di euro, passaggio necessario per permetterle di far fronte agli investimenti già realizzati (circa 12 milioni di euro) e a quelli futuri. Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) a febbraio 2023 approva un'ulteriore variante al progetto filovia e il relativo Piano Economico Finanziario aggiornato. La lunghezza complessiva delle 4 linee è di 33,7 km (prima era di 24,6 km), si prevede di realizzare anche un nuovo deposito dei mezzi filoviari con officina, centro direzionale e amministrativo al terminale della linea 2B, il sottopasso stradale di via Città di Nimes, la fornitura di 39 filobus alimentati da linea aerea bifilare fuori dal centro storico e funzionati in marcia autonoma in centro. Il valore complessivo dell'opera sale a 155 milioni di euro, di cui 6,5 milioni per i parcheggi di scambio a Verona Est (350 posti) e a Cà di Cozzi (500 posti), e i tempi si allungano fino al 2026. A luglio dello stesso

anno il progetto ottiene la totale bancabilità da parte della BEI che con 62 milioni di euro copre il costo a carico del Comune, garantendo il completamento dell'opera secondo i tempi previsti.

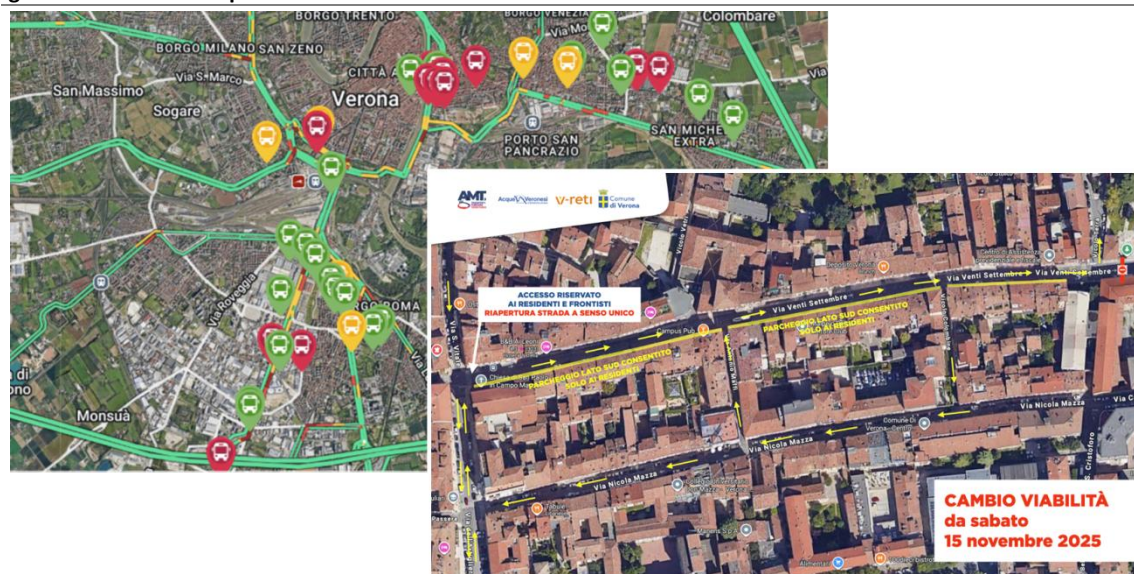
Figura 300. – Il percorso delle 4 linee della nuova filovia di Verona



Fonte: *Filoviaverona.it* (dicembre 2025)

A maggio 2025 il Comune sigla un accordo con il Politecnico di Milano e Amt3 per ripensare e riqualificare alcune zone strategiche della città in occasione dei lavori per la filovia. Lo studio *“Verona. Lo spazio pubblico della città storica nella memoria e nel progetto contemporaneo”* coinvolge docenti, ricercatori e professionisti (architetti, urbanisti ed esperti dei beni culturali) che nel corso di un anno analizzeranno e svilupperanno un progetto per 15 “vuoti urbani” con l’obiettivo di rigenerare 15 piazze minori della città storica coniugando accessibilità, resilienza climatica e nuove forme di diritto alla città. I lavori per la filovia diventano un’occasione per migliorare l’estetica, la funzionalità e il valore culturale di aree strategiche del centro a partire da piazza Simoni e Porta Vescovo. Nel corso dell’estate 2025 i lavori procedono a pieno ritmo, Generale Costruzioni Ferroviarie Elettriche SpA è operativa con squadre specializzate nella posa dei sostegni della linea di contatto, nell’installazione della maglia di terra per le sottostazioni elettriche e nella realizzazione degli impianti semaforici dedicati. Lavora in sinergia con le altre imprese coinvolte nel progetto (tra cui AcqueVeronesi e V-Reti per il rifacimento della rete idrica e fognaria, della rete elettrica e dei marciapiedi) al fine di rispettare le tempistiche. Con l’occasione dei lavori per la filovia si sta realizzando anche un sistema di convogliamento delle acque meteoriche verso l’Adige. Il progetto prevede anche degli interventi di riqualificazione urbana finalizzati ad aumentare la sicurezza e migliorare la viabilità, tra cui l’unificazione del sottopasso di via Città di Nimes. Il Comune e Amt3 per informare la cittadinanza hanno creato un sito web dedicato all’opera in cui figurano tutti i cantieri in corso e le relative modifiche alla viabilità.

Figura 301. – I cantieri aperti



Fonte: Filioviaverona.it (dicembre 2025)

7.1.10. Masterplan aeroporto Catullo di Verona Villafranca: quasi realizzato il progetto per l'ampliamento e la riqualificazione del terminal passeggeri

Il Masterplan per l'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca, con orizzonte finale all'anno 2030, è in corso d'attuazione. Il Masterplan 2015-2030, anche detto Piano di Sviluppo Aeroportuale, ha un valore complessivo di 134 milioni di euro e prevede una serie di opere funzionali sia all'ampliamento della capacità, sia al miglioramento dell'efficienza delle strutture in vista delle previsioni di incremento nel numero dei passeggeri (+7,8% nel 2024 rispetto al 2023) e dei movimenti aerei ma anche in occasione delle Olimpiadi Invernali. Il Progetto Romeo rappresenta uno dei pilastri del Masterplan 2015-2030 dell'Aeroporto di Verona del valore di 80 milioni di euro. È il più importante intervento infrastrutturale previsto nello scalo e ha l'obiettivo di riqualificare completamente il terminal partenze, aumentandone la capacità, la qualità del servizio e l'efficienza energetica. Il progetto del terminal, in gran parte già realizzato dal Raggruppamento Temporaneo di Imprese che ha vinto la gara composto da Itinera, Sinelec e Leonardo, prevede 11,5 mila mq di ampliamento (dagli attuali 24.840 mq ai 36.370 mq) e 10 mila mq da riqualificare. A ottobre 2024 si concludono i lavori di ampliamento finalizzati alla creazione della nuova hall partenze e del collegamento tra terminal partenze e arrivi, terminano anche i lavori di rinnovo dell'area check in e security. A maggio 2025 finiscono i lavori per il nuovo Aelia Travel Retail, entro la fine del 2025 si prevede di concludere la nuova galleria commerciale ed entro marzo 2026 di portare a termine l'intero progetto Romeo con l'apertura della nuova lounge. A marzo 2025 la società di gestione dell'aeroporto di Verona Valerio Catullo, appartenente al gruppo Save Spa, e Enac sottoscrivono il Contratto di programma 2024-2027 finalizzato a promuovere lo sviluppo infrastrutturale dello scalo, potenziando la sicurezza, la sostenibilità e la qualità dei servizi. Alla base del Contratto di programma c'è il piano degli investimenti 2024-2027 con oltre 130 milioni di euro di spesa complessiva programmata dalla società Valerio Catullo al fine di ottimizzare la capacità dell'aeroporto di Verona. L'adeguamento infrastrutturale interesserà sia la parte airside, con la manutenzione straordinaria della pavimentazione del piazzale aeromobili e l'installazione dell'alimentazione 400 Hz sugli stand di sosta, sia la parte landside,

con la riqualificazione e l'ampliamento del terminal passeggeri e la realizzazione di nuove aree commerciali (in corso di realizzazione nell'ambito del sopracitato progetto Romeo) e un sistema di smistamento bagagli maggiormente performante. Il piano prevede anche importanti interventi per la sicurezza per far fronte ai più recenti aggiornamenti normativi e alle nuove esigenze operative. Rientra nell'ampio piano di riqualificazione dell'aeroporto di Verona anche la riconversione dell'ex edificio Cargo (uno spazio di 1.600 mq) in un moderno terminal arrivi. A novembre 2025 l'ATI guidata da Tosato Ingegneria Srl si aggiudica l'appalto del valore di 6,4 milioni di euro.

7.1.11. Il ribaltamento del casello di Verona sud

Il ribaltamento del casello di Verona sud è finalizzato ad evitare che il traffico autostradale in uscita dal casello si immetta direttamente sulla viabilità urbana, e a favorire l'utilizzo di sistemi di trasporto pubblico (nuovo filobus), grazie al collegamento con il nuovo parcheggio scambiatore della Genovesa. Il progetto, infatti, prevede la connessione con la tangenziale e il limitrofo parcheggio scambiatore destinato a servire il futuro capolinea del filobus. Migliora inoltre il collegamento tra l'autostrada e la tangenziale, riorganizzando l'uscita di via Golino. Il progetto prevede lo sdoppiamento del casello autostradale a nord e a sud dell'asse viario per ridistribuire il traffico, una corsia riservata per il trasporto pubblico verso il terminal e il parcheggio scambiatore della Genovesa e l'ampliamento della rete ciclabile fino al nuovo parcheggio scambiatore con una piazza ipogea. A ottobre 2025 A4 Holding, in collaborazione con il Comune di Verona e Confindustria, presenta il progetto di ribaltamento del casello di Verona sud che prevede un investimento complessivo di 117 milioni di euro. Il progetto, concepito per garantire la costante accessibilità al casello dell'autostrada A4, si articola in due lotti funzionali:

- Il 1° lotto, da 31 milioni di euro, riguarda il collegamento con la Tangenziale sud, la riqualificazione delle vie Morgagni e Genovesa (per un tratto di 1,3 km) e la creazione di un nuovo accesso diretto al capolinea del futuro filobus e al relativo parcheggio di scambio situati a sud dell'A4, oltre alla riqualificazione del nodo Vigasio. Nel 2023 si è conclusa con esito positivo la procedura di screening ambientale e l'accertamento di conformità urbanistica, nel 2024 il progetto viene approvato in conferenza di servizi ed entro la fine del 2025 si prevede l'approvazione del progetto esecutivo da parte del MIT. L'avvio dei lavori è previsto per il 2026 e la conclusione entro il 2028.
- Il 2° lotto, da 85 milioni di euro, interessa la nuova viabilità del casello autostradale e l'assetto di via Gioia e viale delle Nazioni, con una nuova rotatoria e una piazza ipogea. Nel 2024 il progetto definitivo viene trasmesso al MIT per l'acquisizione dei nulla osta e si prevede di concludere con esito positivo la VIA e la conferenza di servizi nel 2026, per poter procedere con la redazione e l'approvazione del progetto definitivo, l'acquisizione delle aree e la gara d'appalto nel 2027. Si stima la conclusione dei lavori entro il 2031.

L'intera opera consentirà di ridurre la congestione cronica dell'area, aggravata dal costante aumento dei flussi di traffico, anche in vista dell'arrivo dell'alta velocità, della conclusione del tunnel del Brennero, del potenziamento dei terminal intermodali e dell'espansione della logistica.

Figura 302. – Il progetto del I lotto

Fonte: A4 Holding

7.1.12. Potenziamento dell'interporto "Quadrante Europa": iniziati i lavori di potenziamento del III Modulo

L'Interporto Quadrante Europa è situato all'incrocio tra l'autostrada del Brennero e l'autostrada Serenissima ed è direttamente collegato all'aeroporto di Verona Villafranca. Primo in Italia per traffico integrato, è stato riconosciuto come miglior scalo merci d'Europa. Rappresenta un punto d'incontro ideale per il trasporto nazionale e internazionale su strada, ferrovia e aereo. In particolare per il traffico merci internazionale da e per l'Europa centrale e settentrionale attraverso il Brennero, nonché il traffico da e per Francia, Spagna e Paesi dell'Europa orientale. Transitano nell'Interporto oltre 7 milioni di tonnellate di merci su rotaia e 20 milioni di tonnellate di merci su gomma. In futuro sarà collegato anche alla costa tramite il canale fluviale Milano – Cremona – Mantova – Legnago – Rovigo - Po di Levante. Il Quadrante Europa interconnette le diverse tipologie di trasporto (ferroviario, stradale e aereo). Raggruppa i flussi di traffico e fornisce l'accesso ai corridoi di trasporto europei Scandinavo-Mediterraneo (dalla Scandinavia al sud Europa) e Mediterraneo (dalla penisola iberica all'est Europa). Gestito e realizzato dal Consorzio ZAI attraverso un piano particolareggiato di iniziativa pubblica approvato dalla Regione Veneto, si estende su una superficie di 2,5 milioni di mq e si prevede un incremento di ulteriori 4,2 milioni di mq. A ottobre 2023, in occasione del convegno per celebrare i 75 anni del Consorzio, RFI, Quadrante Europa Terminal Gate e Consorzio ZAI firmano il Protocollo d'Intesa e la convenzione per sviluppare ulteriormente l'Interporto Quadrante Europa di Verona. L'intesa prevede:

- la realizzazione di due binari e l'installazione della quarta gru al Terzo Modulo mediante la società QETG (costituita nel 2005 da RFI e Consorzio ZAI);
- la realizzazione del nuovo Quarto Modulo, un terminal intermodale conforme allo standard europeo con ulteriori 8 binari per il carico-scarico merci e 6 nuovi binari per arrivi e partenze,
- l'efficientamento della viabilità di accesso all'Interporto dalla rete autostradale e dalle tangenziali.

L'opera è funzionale all'obiettivo comunitario di spostare il 30% di merce dalla gomma sul ferro entro il 2030 e del 50% entro il 2050, contribuendo così a incrementare il volume di traffico attraverso il Quadrante Europa. A dicembre 2024 cominciano i lavori di potenziamento del Terzo Modulo con l'installazione della quarta gru fornita da Emis Srl, aggiudicatario del bando europeo, per un importo di

2,7 milioni di euro (finanziato per il 50% dal fondo complementare al Pnrr). A febbraio 2025 cominciano i lavori di modernizzazione delle infrastrutture telematiche e di sicurezza che dovrebbero terminare a giugno 2026, l'Interporto investe oltre 2,2 milioni di euro (di cui il 50% finanziati da fondi nazionali ed europei). Non si hanno notizie attuali circa l'importo dell'intero progetto, Confindustria Verona nel 2019 indicava un importo complessivo (compresa la progettazione) di circa 100 milioni di euro mentre l'ordine degli ingegneri di Verona a settembre 2020 indicavano un importo delle opere stimato in 59 milioni di euro.

7.1.13. Il casello autostradale di Castelnuovo del Garda è in corso di realizzazione

Il nuovo casello di Castelnuovo del Garda ha l'obiettivo di alleviare il traffico di attraversamento dall'abitato di Peschiera del Garda, di migliorare le condizioni del traffico nella zona del basso Lago e di migliorare la gestione del traffico commerciale grazie al collegamento diretto della A4 con la bretella per Affi che avverrà tramite una grande rotonda. Il nuovo casello sarà a soli 3,5 km dal casello di Peschiera del Garda ma consentirà di ridurre la congestione di traffico che si crea a Peschiera dove ogni anno transitano in uscita quasi 5 milioni di veicoli. L'intervento, nel dettaglio, prevede il collegamento del nuovo casello alla A4 per mezzo di uno svincolo con cavalcavia di attraversamento autostradale e il raccordo alla viabilità ordinaria (S.R. n. 11 e S.R. n. 450) mediante un'ampia rotonda all'uscita dall'autostazione. Sono previste inoltre le opere per il raddoppio della bretella che dalla rotonda di casello giunge al viadotto sulla S.R. 11 a Cavalcaselle. Si conetterà all'A4 attraverso una bretella dedicata, avrà 15 piste (10 in uscita e 5 in entrata) incluse due riservate ai trasporti eccezionali. Sono previsti 4 parcheggi con 413 stalli per le auto, 18 per le moto e 41 per mezzi pesanti e pullman. Saranno collegati tramite un sistema di viabilità interna e offriranno l'opportunità di fungere da parcheggio scambiatore e da terminal bus per i fruitori dei parchi turistici e naturalistici di quella porzione del Lago. Al fine di minimizzare l'impatto visivo e sonoro il progetto prevede una quinta arborea di 25 metri che si estende a nord per oltre 1 km e barriere antirumore di diverse tipologie. Il costo complessivo dell'opera, a carico del Gruppo A4 Holding, è di quasi 86,74 milioni di euro di cui 53 milioni per i lavori. L'Ati aggiudicataria dell'appalto è formata dalle imprese venete Sitta Srl, Parolini Giannantonio Spa, Cosmo Gruppo Spa e altre. Il progetto preliminare risale al 1996 ma il progetto esecutivo è stato redatto nel 2018, nel 2021 era ancora in attesa del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica. Una volta approvato il progetto e aggiudicati i lavori, nel 2023 sono state acquisite le aree, è stata fatta la bonifica bellica e sono stati adeguati i sottoservizi. Ad aprile 2024 sono cominciati i lavori che dovrebbero terminare nel 2026.

7.1.14. Lo scalo intermodale Isola della Scala attende il protocollo d'Intesa

La realizzazione del terminal intermodale nel comune di Isola della Scala, in provincia di Verona, si colloca nell'ambito del progetto strategico europeo di potenziamento del traffico ferroviario merci sull'asse del Brennero in previsione dell'apertura del nuovo Tunnel (2032). Il progetto interessa una vasta area a sud del Comune di Isola della Scala che sarà anche destinata ad accogliere un'area logistica e un'area per l'industria agroalimentare. Lo scalo intermodale e Polo Logistico di Isola della Scala sarà costituito da un complesso di aree e strutture finalizzate all'intermodalità tra le diverse tipologie di trasporto e allo stoccaggio delle merci, allo scopo di consentire in particolare l'integrazione e la

complementarità con il sistema della filiera agroalimentare. L'opera presenta potenzialità di integrazione con le strutture presenti e future e ha l'ambizione di diventare una delle principali aree logistiche dell'Italia settentrionale, crocevia tra l'asse del Brennero e il corridoio transpadano. L'obiettivo principale è di spostare i flussi di traffico dalla gomma al ferro, e di alleggerire così il traffico autostradale e viario, in particolare nei territori attraversati dai mezzi che escono dal casello di Nogarole Rocca verso Verona Nord e l'interporto Quadrante Europa. Il Comune di Isola della Scala, interessato dalle previsioni del Piano d'Area del Quadrante Europa (PAQE) che includono lo sviluppo di un polo logistico sul proprio territorio, incarica TRT Ingegneria di redigere un Masterplan denominato "Scheda di riorganizzazione urbana e riqualificazione paesaggistica – Polo logistico a Isola della Scala". Il Masterplan, peraltro previsto nel Protocollo di intesa sottoscritto tra il Comune, Provincia di Verona e Regione Veneto, viene redatto tra il 2023 e il 2024. STR – Brennero Trasporto Rotaia SpA, società direzionata e controllata da Autostrada del Brennero SpA, acquista i terreni su cui si prevede di realizzare lo scalo intermodale (circa 70 ettari) e nel 2023 presenta il progetto "Starway to Brenner" nell'ambito della Call CEF Transport 2022 del Programma Connecting Europe Facility con l'obiettivo di ricevere il finanziamento necessario alla predisposizione del progetto preliminare e definitivo del nuovo terminal intermodale ma la proposta non rientra tra quelle finanziate. Il costo complessivo del progetto è quantificato in 6,2 milioni di euro (di cui 5,8 a carico di STR) e la durata è stimata in 2 anni. STR – Brennero Trasporto Rotaia SpA nel 2024 prosegue le interlocuzioni con gli stakeholder veronesi con l'obiettivo di definire e riportare in un apposito Protocollo d'Intesa le modalità secondo cui dare corso ad un programma di sviluppo del trasporto intermodale, in un ambito operativo volto anche alla connessione gestionale della movimentazione internazionale delle merci tra l'area mitteleuropea e quella mediterranea, volto a ottimizzare, potenziare e specializzare le infrastrutture esistenti nonché realizzare nuove infrastrutture, tra cui l'interporto di Isola della Scala. Nel 2025 STR è in attesa di ricevere eventuali proposte di modifica e/o integrazione al testo condiviso con gli stakeholder veronesi¹⁵.

7.1.15. Riqualificazione del casello di Verona Nord conclusa nel 2023

Autostrada del Brennero SpA a marzo 2023 annuncia la nuova veste del casello Verona nord dopo la riqualificazione. Sono stati realizzati 133 stalli e un sovrappasso pedonale ed è migliorata la viabilità in adduzione. In particolare il progetto definitivo (approvato a marzo 2016) prevedeva: l'allargamento della sede stradale della SR62 della Cisa nel tratto proveniente da nord, dove si restringeva la carreggiata creando una strozzatura, attraverso la realizzazione di una nuova corsia in modo tale da separare in due corsie il traffico diretto in autostrada e il traffico diretto alle tangenziali; la riconfigurazione del tratto stradale per consentire agli utenti provenienti da sud di accedere al parcheggio (ampliato e affiancato ad un nuovo parcheggio); la realizzazione di una passerella pedonale di collegamento tra il vecchio e il nuovo parcheggio; l'allargamento del ramo di uscita della rotatoria di stazione in direzione Mantova, per agevolare le manovre dei mezzi pesanti. L'intervento di riqualificazione ha un valore complessivo di 3.146.000 euro. I nuovi spazi sono dotati di illuminazione e videosorveglianza, per dare un senso di sicurezza anche nelle ore notturne. La nuova area pavimentata è dotata di un innovativo sistema di raccolta delle acque meteoriche che convoglia le acque di prima e seconda pioggia in un sistema di trattamento costituito da un dissabbiatore e un disoleatore per poi riversarle ripulite nel sottosuolo attraverso blocchi drenanti.

¹⁵ STR - Fascicoli di Bilancio 2023 e 2024

Figura 303. – L'intervento di riqualificazione del casello di Verona nord: la passerella pedonale tra i due parcheggi

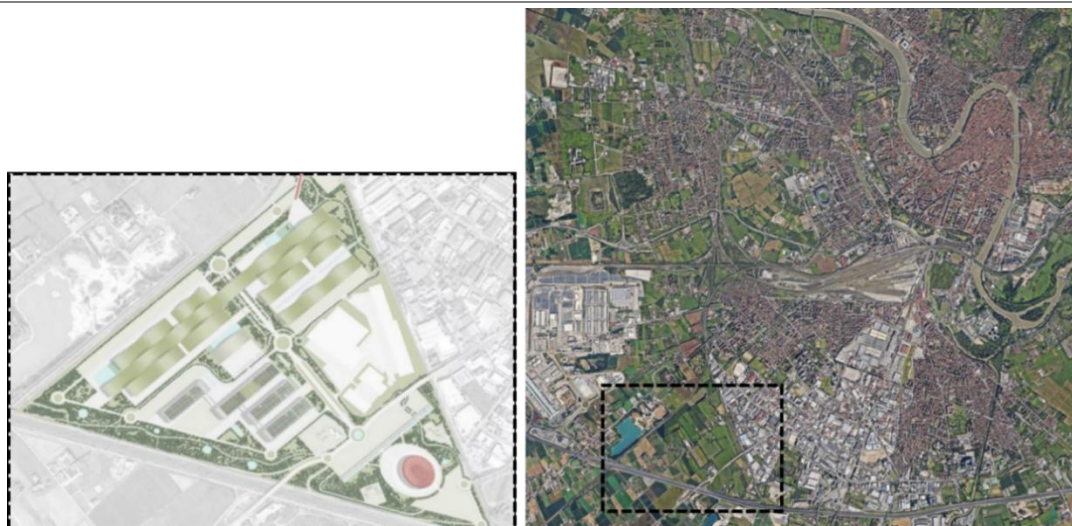
Fonte: Autostrada del Brennero SpA

7.1.16. Comparto Marangona: approvato l'Accordo di Programma

La Marangona è stata pensata da sempre come area di espansione del Consorzio Zai per via della posizione strategica tra stazione ferroviaria, sistema autostradale, interporto Quadrante Europa, Fiera e aeroporto. L'area, a sud-est del comune di Verona, compresa tra l'A4 e le ferrovie Bologna-Verona e Verona-Mantova, è destinata dagli strumenti urbanistici regionali a logistica e innovazione. Alla fine del 2019 il Consorzio Zai presenta una proposta per l'attuazione, mediante Accordo di Programma in variante al Piano degli Interventi, del Piano d'Area Quadrante Europa (a seguire PAQE), in ordine al comparto C2 dell'Innovazione Tecnologica denominato "Marangona". A settembre 2020 la conferenza dei servizi raccoglie il consenso unanime sull'Accordo da parte dei soggetti interessati. Una volta conclusi i tempi di pubblicazione dell'avviso relativo all'Accordo di Programma, il Consorzio Zai trasmette alla Regione richiesta di assoggettabilità a VAS. La Commissione regionale VAS ad aprile 2021 chiede di pubblicare la documentazione relativa all'Accordo di Programma aggiornata secondo quanto emerso in conferenza dei servizi. In seguito alla seconda pubblicazione pervengono nove osservazioni. A settembre 2022 la Regione rende nota la decisione di non assoggettare a procedura VAS l'Accordo di Programma e impartisce prescrizioni da ottemperare in fase attuativa. Anche la Provincia a dicembre 2023 impartisce prescrizioni e condizioni ambientali. Il Consorzio ad aprile 2024 adegua la documentazione allegata e decide, insieme al Comune, di approvare un Masterplan che garantisca che tutte le destinazioni urbanistiche previste nel PAQE vengano attuate in coerenza con il Piano di Transizione Ecologica Comunale. Prima della presentazione dei Piani Urbanistici Attuativi i soggetti sottoscrittori dell'Accordo di Programma dovranno approvare il Masterplan. A giugno 2024 il Consorzio invia al Comune il Masterplan e i partecipanti alla conferenza dei servizi esprimono parere favorevole definitivo sull'Accordo di Programma. A luglio, con deliberazione di Consiglio comunale n. 43/2024, viene approvata la ratificata dell'Accordo di Programma tra Comune, Consorzio Zai e Provincia. L'Accordo di programma, oltre a dare attuazione all'ambito Corte Alberti, contiene linee guida e impegni rivolti alla Giunta e agli uffici comunali competenti per la redazione di un Masterplan che garantisca un'attuazione equilibrata di tutte le destinazioni d'uso ammesse dal PAQE, coerente con la sua vocazione all'innovazione e ricerca tecnologica ed in linea con il Piano Strategico di Transizione Ecologica. Lo sviluppo dell'area di 1,5 milioni di mq (per il 49% di proprietà del Consorzio Zai e il resto di privati) è al centro di un forte dibattito politico per il timore che si tratti di una

“cementificazione”. Il comparto è suddiviso in 5 ambiti di cui 2 sono destinati a funzioni logistiche: Corte Alberti, già assegnato alla società europea di sviluppo di parchi industriali e logistici VGP Italy, e l’ambito Monsuà. Gli altri 3 ambiti sono dedicati a ricerca, innovazione e servizi: l’ambito 3 Trezze è destinato a digital hub con preferenza per funzioni produttive e direzionali ad alto contenuto di innovazione tecnologico; l’ambito 2 Cà Perina dovrebbe diventare hub della conoscenza e dell’innovazione con l’ottica di coniugare i temi della mobilità e della logistica con quelli tecnologici e della sostenibilità coinvolgendo i servizi formativi del Consorzio Zai, il dipartimento di informatica dell’Università, i centri di ricerca, le fondazioni e le associazioni; l’ambito 5 Marangonina è invece dedicato a servizi di area metropolitana, privilegiando i temi della cultura e della creatività (es. arena coperta per spettacoli e concerti). Il Masterplan dedica una particolare attenzione al verde e all’ambiente. Prevede 1 km verde lungo il confine con l’A4, percorsi alberati, un bosco urbano, la creazione di collinette per mitigare l’impatto del traffico stradale, stagni di raccolta dell’acqua, corsi d’acqua, rain garden nel caso di superfici pavimentate non completamente permeabili, coperture verdi, serre idroponiche, muri vegetali e giardini d’inverno. A gennaio 2025 il Consorzio Zai pubblica un bando di gara finalizzato alla consulenza urbanistica per la revisione del Masterplan Marangona 2030 in attuazione dell’Accordo di Programma ratificato dal Comune. A fine marzo iniziano le consultazioni con gli stakeholders.

Figura 304. – Marangona – PAQE Comparto C2



Fonte: Comune di Verona, Google Maps (2025)

7.1.17. La nuova strada «Mediana» tra A4 e A22 è bloccata ma rimane in programma. I 35 milioni di euro stanziati vengono spostati sul riassetto della viabilità fra il casello di Nogarole Rocca e Trevenzuolo

La strada mediana è un’opera stradale per lo scorrimento veloce che dovrebbe collegare la A22 dal casello di Nogarole Rocca con Isola della Scala (dove è previsto il nuovo interporto) per poi proseguire verso Bovolone intercettando la SS 434 “Transpolesana”, fino a raggiungere la A4 al casello di Soave – San Bonifacio, collegando i principali assi viari della pianura veronese e potenziando le connessioni tra A22 e A4. La sua realizzazione oltre che collegare la parte ovest della provincia di Verona alla parte est, contribuirebbe anche a sgravare il nodo di Verona sud da una parte del traffico veicolare in quanto, oltre a collegare la A22 alla A4, passerebbe per Isola della Scala, Bovolone e Oppeano, intersecando la SS 12

dell'Abetone e del Brennero, la SP 2 Legnaghese sx e la SS 434 Transpolesana. L'idea iniziale per realizzare l'opera era di unificare il tratto Nogarole-Isola della Scala al primo tratto della Nogara Mare per poi realizzarli in project financing. Usufruire del finanziamento dell'Autobrennero per realizzare la seconda tratta da Isola della Scala fino a Bovolone e ripensare alla tratta finale, da Bovolone fino a Soave-San Bonifacio, per evitare che il progetto si sovrapponga con il progetto infrastrutturale Sitave (Sistema delle Tangenziali venete), rispetto al quale la nuova Mediana si configurerebbe come un asse alternativo (e gratuito). Riguardo a quest'ultimo punto nel 2024 è stato definitivamente cancellato il progetto di un viadotto che faceva parte del sistema Sitave, compromettendo la continuità funzionale del progetto e, di conseguenza, l'effettiva realizzazione dello stesso. Nel 2022 il Comune e la Provincia di Verona chiedono ad A22 Autostrada del Brennero SpA, società partecipata per l'85% da enti pubblici (tra cui Comune, Provincia e Camera di Commercio di Verona) e per il 15% da privati, di cofinanziare una serie di opere viabilistiche tra cui la nuova strada Mediana da Nogarole Rocca a San Bonifacio. Le opere programmate da A22 però potranno essere avviate solo dopo il rinnovo della concessione (scaduta nel 2014 e prorogata per gli anni successivi) e a novembre 2025 tale rinnovo ancora non è avvenuto e non è nemmeno certo (vedi progetto "Terza corsia A22"). Dopo quattro anni e mezzo il progetto non è andato avanti e l'ultimo documento ufficiale rimane lo studio di fattibilità approvato nel 2011 con deliberazione della giunta regionale n. 851 che ne indica un importo stimato in 400 milioni di euro circa. Con il sopraggiunto aumento dei costi l'opera è diventata troppo onerosa e la Provincia decide di spostare i 35 milioni di euro stanziati per la strada Mediana nel 2004 da Autostrada del Brennero per il riassetto della rete viabilistica esistente tra il casello di Nogarole Rocca e il comune di Trenzuelo. Il presidente della Provincia chiarisce che la nuova Mediana resta un'idea valida e viene mantenuta in programma, ma i costi presumibili per l'opera richiedono di ricercare i fondi altrove.

7.1.18. Prolungamento SS 434 Transpolesana: previsto nel preliminare del PAT

Il prolungamento della strada statale 434 Transpolesana che collega Verona a Rovigo e attualmente termina sulla tangenziale sud di Verona, è previsto dalla pianificazione urbanistica già da molti anni. Il documento preliminare del Piano di Assetto del Territorio (PAT), approvato dalla Giunta comunale a dicembre 2024, include il prolungamento della SS434 nello scenario infrastrutturale di progetto. Tramite uno svincolo predisposto per il suo proseguimento verso nord, in direzione dell'area centrale della città (via Basso Acquar), il nuovo collegamento stradale si propone come bypass viabilistico del quartiere di Borgo Roma e delle sue direttrici radiali (da via Tombetta fino a via Palazzina e via Legnago), allo stato attuale caratterizzate da fenomeni di congestione stradale diffusi e di intrusione del traffico veicolare nella viabilità del quartiere. La realizzazione di una connessione diretta tra la tangenziale sud e via Basso Acquar consentirebbe di sgravare viale del Piave (e, meno sensibilmente, viale del Lavoro e viale delle Nazioni) da una serie di flussi veicolari che, da tutta l'area sud, convergono sulla rotatoria nei pressi degli ex Magazzini Generali. Nel documento preliminare del PAT si specifica anche che in considerazione del possibile rischio di effetti trasportistici negativi sull'asse di Basso Acquar, comunque da riqualificare e potenziare, andrà studiata la fattibilità di un'ulteriore viabilità capace di aggirare il settore sud-est del centro di Verona e di connettersi alla zona tra Porta Vescovo e San Michele Extra. L'infrastruttura viaria connetterebbe il prolungamento della SS434 nella zona dell'impianto di depurazione al Basso Acquar, superando il fiume Adige con un nuovo ponte, aggirando a sud l'abitato di Porto San Pancrazio e collegandosi in via Unità d'Italia, indicativamente nei pressi dell'area ex Tiberghien.

7.1.19. La strada di Gronda

Il progetto denominato “strada di Gronda” era già previsto dal Piano della Viabilità di Verona Sud 2016 che lo inseriva nello scenario a breve termine (2016-2020). Il progetto, sviluppato dal Consorzio Zai, prevede un tracciato stradale che collega la tangenziale sud e alla bretella Verona nord, attraverso la viabilità di collegamento tronco T4-T9, attraversando il Quadrante Europa e la Marangona. L’opera è finalizzata ad alleggerire i quartieri di Verona sud dal traffico di attraversamento e dal traffico pesante oltre che a dare nuovo impulso all’area della Marangona. Nel PUMS (aggiornamento 2020) la strada di Gronda è tra i progetti infrastrutturali sottoposti a valutazione trasportistica. L’intero tracciato è inserito nel Piano degli Interventi (Tav.6 Disciplina Programmatica) e dal PUMS si apprende che:

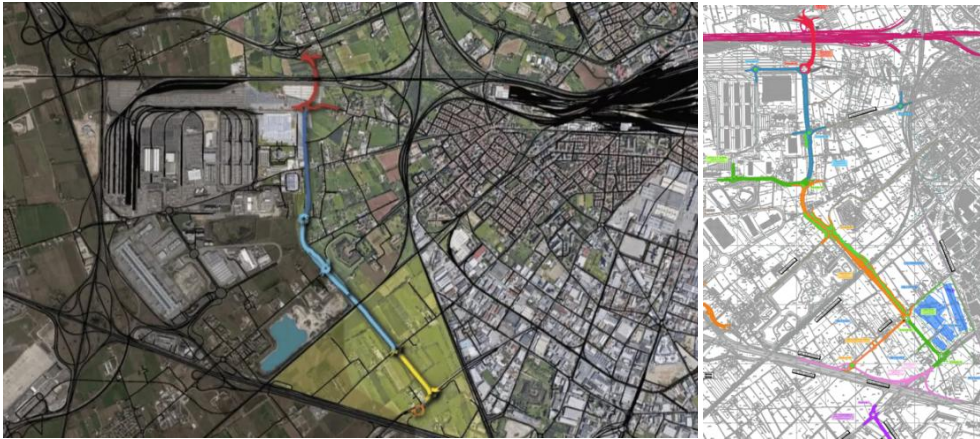
- il 1° tratto, in sottopasso alla linea Milano – Verona e compreso fra due rotatorie, è stato inserito nel progetto AV/AC Nodo di Verona Ingresso Est e Ovest;
- il 2° tratto, dalla rotatoria di via Fenilon alla successiva rotatoria a sud, è stato previsto (di progetto) nel comparto nord del Piano del Quadrante Europa;
- il 3° tratto a sud, da via Chioda a Svincolo Alpo è inserito nel progetto di “Corte Alberti” nell’ambito della Marangona.

Nel PUMS c’è anche scritto che è stato chiesto alla Regione di finanziare l’opera in occasione delle Olimpiadi invernali del 2026 ma il finanziamento è arrivato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che a ottobre 2023 sigla un accordo per la realizzazione della strada di Gronda con il Comune di Verona e la Società A4 e stanZIA 53 milioni di euro (ovvero i 163 milioni di lire dell’accordo del 1999 destinati al cosiddetto traforo delle Torricelle, mai realizzato, convertiti in euro). Le risorse però non sono sufficienti e il Comune comincia ad elaborare soluzioni alternative. Nel 2025 l’Amministrazione sceglie la variante progettuale che ritiene migliore, con due corsie per senso di marcia e una pista ciclabile lungo il tracciato, separata grazie ad un intervento di mitigazione ambientale con piccole dune a verde. Tale ipotesi prevede un impegno di spesa da parte del Comune di 53.341.000 euro e si suddivide in 5 tratte:

- Tratto 1 a nord (in rosso) – Sottopasso alla linea ferroviaria lungo 460 m, inserito nel progetto AV/AC Nodo di Verona ingresso Ovest e completamente a carico di RFI. Tale tratto è stato appaltato e risulta in realizzazione.
- Tratto 2 (in turchese) –dal sottopasso all’ingresso nel Quadrante Europa per 960 m come da progetto del Consorzio Zai ma al contrario di quest’ultimo si mantiene in rilevato basso, è a carico del Comune.
- Tratto 3 (in arancione) – dall’ingresso nel Quadrante Europa alla viabilità del PUA Corte Alberti per 1.420 m, è principalmente in rilevato e per il 40% in trincea, è a carico del Comune.
- Tratto 4 (in verde) – all’interno del PUA Corte Alberti per circa 500 m in rilevato basso. Per tale tratto è in fase di approvazione il progetto esecutivo, a carico del Consorzio Zai.
- Tratto 5 (in rosa) – relativo allo svincolo che consente il collegamento alla tangenziale sud. A carico del Comune ma sarà realizzato da Anas nell’ambito del progetto di variante alla SS 12.

A marzo 2025 il Comune approva il documento di fattibilità delle alternative progettuali (docfap) e l’opera potrà essere inserita nel Piano Triennale delle opere pubbliche, il Comune di Verona ha l’obiettivo di arrivare al PFTTE entro marzo 2026 per poi avviare le conferenze dei servizi e bandire la gara per l’affidamento dei lavori a marzo 2027, stima che l’opera potrà concludersi nel 2030.

Figura 305. - La strada di Gronda: fotoinserimento (a sinistra) tracciato approvato nel docfap 2025 (a destra)



Fonte: Comune di Verona

7.1.20. La trasformazione digitale della rete idrica

Acque Veronesi ha avviato una trasformazione digitale delle reti idriche finalizzata a migliorare il servizio e a garantire acqua di qualità anche alle generazioni future. Driver è il nome del progetto che porterà alla digitalizzazione delle reti idriche in una vasta area che comprende i comuni di: Verona, Grezzana, San Martino Buon Albergo, San Giovanni Lupatoto, Buttapietra, Bosco Chiesanuova, Cerro, Erbezzo, Roverè, San Mauro di Saline, Velo, Fumane, Tregnago e Sant’Anna d’Alfaedo, per oltre 320 mila abitanti serviti. Il piano ha un valore complessivo di 30 milioni di euro, di cui 22 finanziati attraverso fondi Pnrr, e si propone di ridurre le perdite idriche efficientando circa il 25% della rete idrica veronese (2.500 km di condotte) e l’introduzione di oltre 70 mila contatori di ultima generazione. A maggio 2025 i lavori erano già partiti in città e in una frazione di Sant’Anna d’Alfaedo, dove Acque Veronesi aveva cominciato a sostituire 2 km di condotte con nuove tubazioni in acciaio di maggiori dimensioni e con migliori garanzie di durata e resistenza. Il progetto Driver si concentra invece sulla riduzione delle perdite idriche sotto il 25% (in molte zone della provincia le perdite si attestano sul 36%) mediante un sistema integrato e digitale capace di gestire gli aspetti e le modalità di contenimento delle perdite e di ottimizzazione della pressione.

7.1.21. In corso gli interventi per migliorare l’accessibilità all’Arena

La riqualificazione degli accessi all’Arena di Verona è tra gli interventi in corso di realizzazione programmati nel Piano delle Opere Olimpiche per open Milano Cortina 2026. Il progetto, del valore di 19.064.584 euro, prevede una serie di interventi mirati a favorire l’accessibilità all’Arena, in particolare:

- la costruzione di un ascensore per gli anelli superiori;
- la connessione verticale tra il vallo e la sommità dell’arena;
- la rimozione delle barriere architettoniche;
- l’eliminazione dei parapetti a rischio;
- il miglioramento delle percorrenze interne ed esterne.

A dicembre 2024 termina la procedura autorizzativa con la conferenza di servizi decisoria, a giugno 2025 l’appalto per i lavori viene aggiudicato all’impresa Kostruttiva ScpA e a luglio cominciano i lavori. Ad agosto sono in corso i lavori di riqualificazione di Corso Porta Nuova che costituiscono il 1° lotto del progetto,

l'asse strategico Stazione Porta Nuova – Corso Porta Nuova – Piazza Bra – Piazza Cittadella. I lavori sono finalizzati al potenziamento e alla messa in sicurezza della mobilità pedonale e ciclabile, con l'eliminazione delle barriere architettoniche su tutto il tracciato al fine di garantire la piena accessibilità dei percorsi verso l'Arena, anche alle persone con disabilità motorie o sensoriali. Il progetto, in coerenza con il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), prevede il rifacimento di marciapiedi e pavimentazioni, nuovi percorsi tattili e sensoriali. L'asse sarà trasformato in uno spazio urbano più sicuro, fruibile e accogliente, con nuove isole pedonali e interventi per facilitare l'accesso ai mezzi pubblici che potranno contare su corsie preferenziali. Parallelamente si svolgono i lavori in piazza Bra con passerelle e una nuova platea per l'Arena in previsione della cerimonia di apertura delle Paraolimpiadi che si terrà il 6 marzo 2026. Nel sito di Simico (Società Infrastrutture Milano Cortina), soggetto attuatore e stazione appaltante dei progetti del Piano delle Opere Olimpiche, si legge che il Piano è in fase di aggiornamento per recepire le rimodulazioni intervenute fino ad agosto 2025 a seguito dell'evoluzione dei progetti, dell'adeguamento dei cronoprogrammi e dell'avanzamento delle attività autorizzative. Dalla scheda del progetto la fine dei lavori è fissata a luglio 2027. A dicembre 2025 infatti ancora non è iniziata la parte più consistente dei lavori prevista nel 2° lotto, del valore di 16,8 milioni di euro, che comprende tutti gli interventi sull'Arena.

7.1.22. Riqualficazione della stazione di Verona Porta del Vescovo: lavori in corso

La riqualficazione della stazione di Verona Porta del Vescovo rientra nell'ambito del piano integrato stazioni di RFI e prevede un investimento di circa 15 milioni di euro. E' il primo tassello di un progetto più ampio che punta ad integrare il polo universitario e il territorio circostante a partire dalla stazione che da semplice luogo di passaggio può uscire dagli schemi di non luogo e diventare un luogo vivo, bello, sicuro e accessibile a tutti; connesso all'università attraverso nuove piste ciclabili e percorsi ciclopedonali. L'intervento consiste nell'eliminazione di tutte le barriere architettoniche e nella riqualficazione degli spazi interni che si trovano in stato di parziale degrado. L'obiettivo del protocollo tra Università, Comune e RFI è di allargare la progettualità di RFI fino alla Santa Marta e al Polo Zanotto al fine di creare nuovi collegamenti ciclopedonali che permettano di raggiungere in sicurezza l'Università dalla stazione, contribuendo anche alla riqualficazione del quartiere Veronetta. Gli interventi di RFI prevedono la riqualficazione e la rifunzionalizzazione del fabbricato viaggiatori e delle aree esterne con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità alla stazione, il decoro e la sicurezza mediante: abbattimento delle barriere architettoniche; inserimento di ascensori; realizzazione di pensiline con nuova illuminazione e sistema di informazione al pubblico; incremento dei servizi per il viaggiatore e sviluppo di un polo intermodale esterno alla stazione. A febbraio del 2025 sono in corso i lavori interni alla stazione e si prevede che a breve RFI e Comune firmeranno una convenzione per il finanziamento delle opere di rifunzionalizzazione delle aree esterne. Questi ultimi consisteranno nella rimodulazione del viale di accesso alla stazione con una chiara suddivisione degli spazi (una carreggiata esclusivamente dedicata al traffico veicolare e percorsi separati per ciclisti e pedoni) e nella trasformazione dell'ex scalo merci ferroviario in un'area polifunzionale con nuovi parcheggi e spazi verdi. In particolare si prevedono i seguenti interventi:

- creazione di un più ampio spazio pedonale protetto con una nuova pavimentazione, un'illuminazione più moderna e aree verdi;
- ottimizzazione della viabilità con una distribuzione più efficiente degli spazi destinati a taxi, veicoli per persone con mobilità ridotta, mezzi privati e trasporto pubblico;
- recupero dell'ex scalo merci e riconversione ad area parcheggio con spazi verdi integrati;
- riqualficazione del viale di accesso alla stazione.

7.1.23. In gara la bonifica di cava Bastiello a Isola Rizza (VR)

Il Consorzio di Bonifica Veronese a novembre 2025 avvia la gara per l'affidamento dei lavori di completamento della bonifica di cava Bastiello, un'area di oltre 8 mila mq nel comune di Isola Rizza. Il costo complessivo dell'intervento è di 7,57 milioni di euro, interamente finanziati con le risorse del Pnrr (Missione M2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica" Componente C4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica" Investimento 3.4 "Bonifica del suolo dei siti orfani"), di cui 6,4 milioni per i lavori. La durata dei lavori è stimata in poco più di tre mesi con termine previsto entro la fine di marzo 2026.

7.1.24. Riqualificazione della stazione di Verona Porta Nuova entro il 2026

Anche la riqualificazione della stazione di Verona Porta Nuova rientra nell'ambito del piano integrato stazioni di RFI e prevede un investimento di circa 5 milioni di euro. Il progetto è stato sviluppato da RFI in stretta collaborazione con il Comune di Verona e la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza. Gli interventi di riqualificazione architettonica interessano il fabbricato viaggiatori e le aree di accesso alla stazione ferroviaria nonché le aree di distribuzione interna dei flussi di viaggiatori. In particolare tra le opere figurano:

- la riqualificazione dell'area pedonale davanti al colonnato d'ingresso dell'atrio principale;
- il rifacimento delle pensiline di copertura del percorso pedonale adiacente al fabbricato dei viaggiatori;
- il restyling delle aree d'attesa interne, con nuovi arredi e impianti di illuminazione.
- l'installazione di un sistema di illuminazione potenziato nel primo marciapiede ferroviario.

L'obiettivo del progetto è di valorizzare un'infrastruttura di interesse storico e architettonico mantenendone la piena operatività ferroviaria. Per questo i cantieri sono organizzati in più fasi di intervento, in modo tale da garantire l'accesso alla stazione e ai servizi ferroviaria per tutta la durata dei lavori. L'esecuzione è affidata a Grandi Stazioni Rail, la società del Gruppo FS specializzata nella gestione e nell'ammodernamento delle grandi stazioni italiane. Il progetto viene presentato ufficialmente a luglio 2025 e si prevede di concluderlo all'inizio del 2026.

Figura 306. - Render del progetto di riqualificazione della stazione di Verona Porta Nuova



Fonte: RFI

7.2. Progetti edilizi

Oltre ai progetti edilizi riportati in tabella, ci sono ulteriori progetti che si stanno delineando e che riportiamo brevemente in forma preliminare in modo tale da permetterne il monitoraggio futuro:

□ **La valorizzazione del sistema dei forti: forte Tomba, forte San Procolo e forte Azzano**

Nel 2022 il Comune di Verona ha avviato una strategia per il riuso e la valorizzazione delle strutture fortificate di Verona intesi come telai storici per la rigenerazione della città contemporanea e ha predisposto un Masterplan. Su alcuni sono previsti degli interventi.

- ✓ **Forte Tomba.** La porzione ovest del forte è interessata da un PUA, approvato nel 2016, che prevede la realizzazione di una grande struttura di vendita (10 mila mq di sul) e il restauro conservativo e recupero funzionale di forte Tomba, oltre a interventi di miglioramento viabilistico per un valore di quasi 2 milioni di euro che consistono nella riqualificazione del nodo di via Golino, via Pasteur e via Forte Tomba mediante la realizzazione di due rotatorie e la riconfigurazione delle intersezioni con gli svincoli della tangenziale sud. Nell'estate del 2023 il Consiglio comunale ha dato il via agli interventi viabilistici che realizzerà la società Supermercati Tosano srl a scapito del contributo di sostenibilità. Al termine dei lavori sulla viabilità, iniziati nel 2025, la società potrà realizzare la struttura di vendita.
- ✓ **Forte San Procolo.** A partire dal 2018 è stato oggetto di un'opera di valorizzazione e sensibilizzazione della cittadinanza da parte dei volontari dell'Associazione Verona Città Fortezza che hanno promosso i lavori di ripulitura dell'area. Rientra nell'ambito del Parco delle Mura Magistrali che intende trasformare un insieme frammentato di aree militari storiche in un parco urbano continuo, integrando tutela monumentale e fruizione pubblica. All'interno di tale Ambito gli interventi devono promuovere la realizzazione di spazi di relazione, a verde urbano, per attività sportive, di interesse turistico e ricettivo legati a valori storici, ambientali e dell'arte. Sono in progetto la realizzazione di un parco pubblico e interventi di restauro conservativo che sono stati inseriti nella programmazione triennale dei lavori pubblici 2022-24 a seguito dell'approvazione del Programma di valorizzazione redatto per l'acquisizione al patrimonio comunale.
- ✓ **Forte Azzano.** Quasi integralmente conservato e attualmente gestito da enti e associazioni che provvedono alla manutenzione tra cui la Protezione Civile.

□ **Lo stadio di Verona**

Negli ultimi anni si sono alternate due ipotesi per lo stadio Bentegodi:

- ✓ la ristrutturazione profonda dell'impianto esistente con rifacimento della copertura, avvicinamento delle tribune, riordino accessi e servizi, efficientamento energetico e inserimento di funzioni commerciali accessorie;
- ✓ la demolizione e ricostruzione sullo stesso sedime di un nuovo stadio da circa 30mila posti con area commerciale e direzionale integrata da realizzare in project financing con investimento privato e concessione pluridecennale.

A ottobre 2023 l'UEFA ha ufficialmente assegnato la co-organizzazione dei Campionati Europei di Calcio 2032 a Italia e Turchia e Verona è stata inserita tra le dieci città italiane candidate a ospitare l'evento. La FIGC ha rinviato la decisione definitiva sulle città ospitanti a ottobre 2026. Il Comune di Verona intende cogliere l'occasione della candidatura per avviare un processo di riqualificazione della struttura in armonia con la generale riqualificazione del quartiere. A ottobre 2025 il Comune conferma l'interesse pubblico preliminare all'elaborazione di una proposta di finanza di progetto per la riqualificazione dello stadio Marcantonio Bentegodi con l'obiettivo di realizzare una struttura funzionale e moderna in grado di

ospitare eventi sia di carattere sportivo sia di altra natura, dotata sia di spazi per gli atleti sia di spazi di aggregazione, anche a servizio del quartiere, e accoglie due manifestazioni preliminari di interesse. A novembre 2025 Hellas Verona presenta al Comune uno studio di fattibilità, sviluppato in collaborazione con la società HV1903LLC (società creata dalla proprietà per seguire lo sviluppo del progetto), per la costruzione di un nuovo stadio nella stessa area del Bentegodi. L'obiettivo è di dotare Verona di uno stadio moderno entro le scadenze fissate da FIGC e UEFA per le valutazioni in vista di Euro 2032.

❑ **Le ex Cartiere Fedrigoni**

L'area di circa 150 mila mq è classificata come ambito di trasformazione strategico. Nel 2009 è stato presentato al Comune un Piano integrato di trasformazione e riconversione delle ex Cartiere dalla società Verona Porta Sud, proprietaria dell'area. Il progetto prevedeva un parco di quasi 10 mila mq con percorsi ciclopedonali, un complesso multifunzionale con spazi per attività culturali e servizi di uso pubblico, un museo virtuale della prima industrializzazione nell'immobile delle fucine, spazi commerciali e un centro direzionale. Nel 2012 Verona Porta Sud ha presentato lo studio del traffico, la relazione di screening ambientale, lo studio di impatto ambientale e la progettazione di massima dei nodi stradali. Il PUA con valenza di programma integrato, presentato per la realizzazione dell'insediamento polifunzionale nel complesso delle ex Cartiere, prevedeva un investimento di 350 milioni di euro.

❑ **Le ex Officine di viale Galtarossa**

L'area di 20 mila mq, di cui 18 mila coperti, è stata acquistata nel 2018 dalla società immobiliare del gruppo Ganda Eo Magis srl che si occupa di acquisizione e recupero di aree industriali. L'area delle ex Officine Galtarossa rappresenta un luogo simbolo della rigenerazione della città, infatti è stata scelta per presentare la Variante 29. Sull'area sono presenti sei edifici, alcuni dei quali già riqualificati e in uso (alcuni spazi sono utilizzati dal 2015 come Fab lab della città). L'attenzione della proprietà si è concentrata sulla palazzina che era adibita a mensa e spazi accessori per i dipendenti delle Officine Galtarossa con l'idea di creare uno spazio dedicato al lavoro flessibile, coinvolgendo attori del panorama cittadino. Nel 2021 la proprietà presenta un progetto per la riqualificazione dell'area che prevede la realizzazione di un centro attento alla sostenibilità ambientale, vocato all'innovazione, alla collaborazione e alla formazione professionale, un polo culturale e di business che crei formazione, lavoro, e networking. Il progetto include laboratori, un centro benessere, un polo di studi enogastronomici, aree eventi e aree musica con sala prove. Il boulevard centrale diviene elemento che integra e connette le funzioni del complesso.

❑ **La Cittadella militare scaligera**

A febbraio 2026 il Ministero della Difesa e l'Università IUAV di Venezia siglano la convenzione attuativa dell'Accordo di collaborazione che avvia il programma di studio e ricerca finalizzato alla realizzazione della Cittadella militare scaligera a partire dalla riqualificazione del complesso militare Pianell Li Gobbi e della caserma Dalla Bona. L'intento è di accorpate le funzioni militari presenti in modo frammentato sul territorio veronese in un unico polo moderno, di elevata qualità abitativa, efficiente e sostenibile. Lo IUAV si occuperà di definire le strategie di recupero, la valorizzazione e riorganizzazione funzionale dei compendi militari interessati, elaborando scenari progettuali innovativi capaci di rispondere alle esigenze operative della Difesa e di dialogare con il tessuto urbano circostante.

❑ **Riqualificazione dell'ex torre Biasi**

L'ex torre Biasi, a Verona sud, venne realizzata dall'azienda Biasi negli anni '60 con l'intenzione di ricordare un radiatore (l'azienda produceva caldaie). A settembre 2025 il Comune dà il via libera al progetto di riqualificazione della torre che si inserisce nell'ambito del più ampio progetto di rigenerazione

di Verona sud e prevede una destinazione mista, in parte studentato e in parte struttura ricettiva, realizzabile tramite permesso di costruire in deroga e convenzionato. Il progetto intende realizzare anche un importante collegamento ciclo-pedonale che parte dell'area verde di pertinenza e arriva al polo universitario e ospedaliero di Borgo Roma e all'area sportiva delle Grazie. L'intervento, cofinanziato dal Pnrr, prevede di realizzare 92 posti letto per gli studenti (in 56 camere) e 52 camere nella struttura alberghiera.

A seguire si riporta una descrizione dei progetti edilizi elencati in tabella e del loro stato di avanzamento, con particolare riferimento alle principali variazioni intervenute negli ultimi quattro anni e mezzo (da giugno 2021 a dicembre 2025) in termini tecnici ed economici.

7.2.1. Verona Central Park all'ex scalo ferroviario di Porta Nuova dopo il 2030, al momento solo progetti di riuso temporaneo

La progressiva dismissione dello scalo ferroviario di Verona Porta Nuova e la graduale delocalizzazione dei servizi logistici nel Quadrante Europa era già stata stabilita nel primo Protocollo d'Intesa tra MIT, Regione Veneto, Comune di Verona e RFI (2003). La riqualificazione e valorizzazione dell'area strategica era prevista dal Piano d'Area del Quadrante Europa (PAQE) e assunta nel Piano di Assetto del Territorio (PAT 2007). A luglio 2019 Regione, Comune, FS Sistemi Urbani, RFI spa e Mercitalia Logistics spa sottoscrivono un nuovo Protocollo d'Intesa che avvia formalmente l'iter tecnico amministrativo per la riconversione dell'ex scalo merci di Verona Porta Nuova in parco pubblico sicuro, accessibile e funzionale. Il Protocollo d'Intesa stabilisce che un tavolo tecnico composto da Regione, Comune, e società del Gruppo FS (RFI, FS Sistemi Urbani e Mercitalia Logistics) dovrà predisporre, approvare e condividere, entro 15 mesi, l'analisi di sostenibilità economica e un masterplan per l'area di circa 45 ettari che diventerà il Central Park di Verona, una nuova centralità urbana a servizio dei quartieri limitrofi e di tutta la città. Il Comune con la collaborazione dell'Università di Padova, RFI ed FSSU elaborano un'ipotesi di scenario (masterplan) di trasformazione dell'area dell'ex scalo merci che prevede la riconversione di 40 ettari a verde e spazio pubblico con giardino all'italiana, bosco urbano, verde attrezzato, ambientale (fasce di rispetto infrastrutturale) e pertinenziale (delle due aree di valorizzazione immobiliare); e la restante superficie edificata con: "officine per la manutenzione degli affetti", "spine attrezzate", "case al parco" (residenziale, social housing, attrezzature pubbliche, commerciale di quartiere), "liston" (commerciale, direzionale, ricettivo, residenziale) e "cretto" (commerciale, direzionale e funzioni compatibili). A dicembre 2020 le parti sottoscrivono un addendum al Protocollo d'Intesa nel quale si stabilisce che le società del Gruppo FS dovranno individuare, con procedura competitiva, un operatore economico interessato all'acquisire e trasformare l'area nel rispetto degli obiettivi e degli indirizzi programmatici del Comune di Verona e della Regione Veneto, e nella salvaguardia delle esigenze di remuneratività delle Società del Gruppo FS (proprietarie dell'Area), assicurando nel contempo la redditività economica dell'operazione. A febbraio 2021 il Comune presenta ufficialmente il Masterplan del Central Park di Verona. A ottobre 2021 Signa Group, tra i più importanti sviluppatori immobiliari a livello europeo, vince della gara indetta da FS Sistemi Urbani per individuare manifestazioni di interesse per la valorizzazione dello scalo ferroviario Verona Porta Nuova. Pertanto avrà il diritto di prelazione sull'acquisto delle aree e a giugno 2022 siede al tavolo tecnico insieme a Regione, Provincia, Comune e Gruppo FS. A gennaio 2023 la giunta del Comune di Verona approva l'atto di indirizzo per proseguire l'iter di riqualificazione dell'ex scalo merci con RFI. E' necessaria un'analisi di rischio su tutta l'area, che quantifichi il grado di

inquinamento del sottosuolo e le conseguenti opere di bonifica, prima di procedere con la variante urbanistica. Il Central Park, inizialmente previsto per le Olimpiadi invernali 2026, sicuramente non verrà realizzato prima del 2030. Visto il ritardo sul progetto, l'Amministrazione ipotizza la fruibilità degli spazi e delle costruzioni adiacenti a Stradone Santa Lucia e viale Piave (per un'area di oltre 18 mila mq complessivi) e, a febbraio 2024, con Ferrovie dello Stato, propone il progetto di riutilizzo temporaneo degli edifici dell'ex scalo merci di Verona Porta Nuova. L'idea è di utilizzare temporaneamente una parte dell'area in attesa della redazione della variante urbanistica. Secondo la Legge regionale del Veneto n.14 del 2017 che regola le destinazioni d'uso ammesse per gli immobili soggetti a riuso temporaneo, le funzioni ammesse sono relative al lavoro di prossimità (artigianato di servizio all'impresa e alle persone, negozi temporanei, mercatini temporanei, servizi alla persona), alla creatività e alla cultura (esposizioni temporanee, mostre, eventi, teatri, laboratori didattici). Una volta stabilite le attività che verranno svolte nelle aree coinvolte, FS Sistemi Urbani pubblicherà un bando finalizzato all'individuazione di un investitore/i in grado di gestire le operazioni e sviluppare le proposte di riuso temporaneo. Gli interventi ammessi saranno oggetto di un'apposita convenzione tra Comune e FS Sistemi Urbani così come la durata, fissata in 3 anni con ulteriori 2 di possibile proroga. L'importo stimato per la realizzazione dell'intero progetto ipotizzato nel primo masterplan era di 675 milioni di euro. Dagli ultimi aggiornamenti si sa che serviranno 70 milioni di euro per acquistare l'area e 10 milioni di euro per bonificarla, il resto ancora non è definito.

Figura 307. - Render di progetto del Parco Arena proposto da Signa Group



Fonte: Signa Group

7.2.2. Cominciano i lavori per la rigenerazione urbana dell'ex Manifattura Tabacchi

L'ex Manifattura Tabacchi di Verona è un complesso di edifici degli anni '30 del secolo scorso che comprende quelli che una volta erano il magazzino dei tabacchi grezzi, lo stabilimento di lavorazione, le palazzine degli uffici e gli alloggi per i funzionari. Il complesso venne ricostruito dopo la Seconda Guerra Mondiale ma dal 2000 verte in uno stato di abbandono e di degrado crescente. La Rigenerazione Urbana dell'ex Manifattura Tabacchi, promossa e guidata dalla società VR.RE Srl e gestita da Supernova Management, si pone come obiettivo principale la riconnessione della città al quartiere fieristico in ZAI,

passando per la futura stazione dell'alta velocità. La connessione rapida e sicura tra la Fiera e la città avverrà grazie al nuovo filobus e al collegamento ciclopedonale. Il compendio, la cui superficie è di circa 32 mila mq, è a ridosso di via Piave e ospiterà un mix di funzioni con l'obiettivo che diventi un luogo vitale e attrattivo per tutta la comunità. Il progetto preliminare, firmato dallo studio internazionale di architettura Snøhetta, risale al 2019 e propone di ospitare diverse strutture a servizio dei visitatori della Fiera ma anche dei cittadini: alberghi, aree commerciali, strutture per il tempo libero, una Food Court di qualità, una piazza centrale di riferimento con al centro la vecchia ciminiera in mattoni, simbolo dell'ex area produttiva, uno student hotel e uno smart parking interrato. L'intento è di creare uno spazio in cui convivano in modo armonico architettura storica e contemporanea, memoria e futuro. Il progetto si propone di valorizzare le architetture storiche come la ciminiera, i magazzini e la palazzina uffici. Punta al raggiungimento della certificazione LEED Gold attraverso scelte progettuali orientate alla sostenibilità ambientale, all'efficienza energetica e all'uso di fonti rinnovabili. A giugno 2021 sono in corso le bonifiche del terreno, le demolizioni e i lavori di consolidamento della ciminiera. Dichiarato Progetto Strategico Turistico di Interesse Regionale all'inizio del 2022 Regione Veneto, Comune di Verona e VR.RE S.r.l. sottoscrivono un Accordo di Programma per la realizzazione del polo turistico-ricettivo polifunzionale sull'area dell'Ex Manifattura Tabacchi di Verona, in variante al PI. A maggio 2023 Regione, Comune e Soggetto Attuatore sottoscrivono la Convenzione Quadro dell'Accordo di Programma, nella quale si prevede di realizzare l'intervento in quattro stralci funzionali:

- 1° stralcio - Opere di urbanizzazione primaria e opere edilizie private interrate;
- 2° stralcio - Opere edilizie private fuori terra nei fabbricati vincolati A-B-C;
- 3° stralcio - Opere edilizie private fuori terra nel fabbricato D-E;
- 4° Stralcio - Opere edilizie private fuori terra del fabbricato F.

A luglio 2025, in seguito alle conferenze di servizi, il Comune approva l'avvio dei lavori del 1° stralcio, del valore di 5,7 milioni di euro. I lavori cominceranno con la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria interne all'ambito di progetto (piazze, percorsi pedonali coperti e scoperti, gallerie e verde pubblico attrezzato) ed esterne (rotatoria tra stradone S. Lucia e viale della Fiera, adeguamento di viale della Fiera con sezione ciclopedonale e sistema di illuminazione, rotatoria a sud-ovest e complanare d'accesso da viale del Lavoro ai parcheggi interrati), delle reti tecnologiche e dei sottoservizi, nonché delle aree private interrate destinate a parcheggio pubblico. Al posto del pagamento del contributo di sostenibilità sono previsti una serie di interventi del valore complessivo di 1,38 milioni di euro, volti a riqualificare l'area a sud dell'ex Manifattura Tabacchi che fungerà da nuova porta d'ingresso alla Fiera. Gli interventi consistono nell'adeguamento viario di via Scopoli, nella realizzazione di un nuovo ponte ciclopedonale a sud che collegherà l'area al comparto fieristico e di una piazza pubblica, infine nella cessione di una porzione di area per la fermata della nuova filovia prevista su viale del Lavoro. I lavori di questo primo stralcio dovranno essere terminati entro 4 anni dal loro inizio, i lavori degli stralci successivi dovranno invece concludersi entro 3 anni dal loro inizio. Il progetto ha raggiunto un valore complessivo di oltre 140 milioni di euro (a giugno 2021 si stimavano 120 milioni di euro), di cui più di 25 milioni di euro sono già stati spesi.

Figura 308. - Il progetto di rigenerazione urbana dell'ex Manifattura Tabacchi



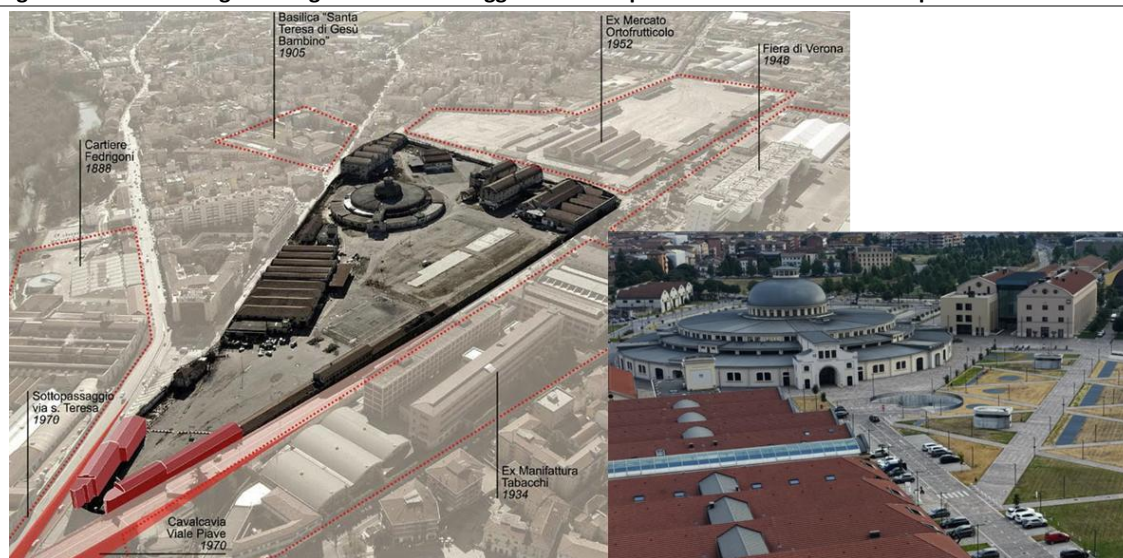
Fonte: *Snohetta*

7.2.3. Ex Magazzini Generali: realizzato il progetto di riqualificazione ma Eataly se ne va e si aprono nuove ipotesi per il futuro della Rotonda

I Magazzini Generali di Verona, inaugurati nel 1927, vennero dismessi negli anni '80 e il fabbricato adibito ad uffici venne abbandonato. Il cuore dei Magazzini Generali era la Stazione frigorifera specializzata, un grandioso edificio-macchina capace di accogliere e conservare le merci che arrivavano con i treni dalla vicina Porta Nuova. Nel 1999 tutta l'area viene sottoposta a vincolo dal Ministero dei Beni Culturali, come patrimonio di archeologia industriale. Nel 2002 il Comune di Verona la cede per 16 milioni di euro alla Fondazione Cariverona con il vincolo di realizzare un polo culturale. A partire dal 2010 molte strutture vengono recuperate, come gli ex magazzini 23 e 24 dove trovano sede gli uffici di Unicredit e gli ex Magazzini 25 e 26 dove vengono collocati gli uffici direzionali di GlaxsmithKline e DoValue. Ma anche gli ex magazzini 15, 16 e 17 che attraverso un programma di progettazione partecipata condotto dall'Arch. Antonio Ravalli diventano oggetto di un recupero culturale cominciato nel 2006, quando l'Ordine degli Architetti di Verona prende contatti con la proprietà dell'area con l'intenzione di trasferire lì la propria sede una volta terminato il progetto di recupero. Grazie all'intervento di riqualificazione firmato da Mario Botta e coordinato da Paola Ravanello, nel 2014 vi si trasferiscono l'Ordine degli Architetti, dei Dottori Commercialisti, degli Esperti Contabili e dei Consulenti del Lavoro. I singoli ordini oltre ai propri uffici hanno a disposizione spazi comuni (una sala da 220 posti suddivisibile in due sale, una sala da 50 posti e altri spazi) utilizzati per la formazione, come luoghi di incontro e di lavoro. Il magazzino 1 ospita l'Archivio di Stato, Ance, l'Ordine degli Ingegneri, Children's Museum (inaugurato nel 2019) e Museo Dario Fo-Franca Rame. Nel 2020, sulla base dell'idea di creare un percorso armonico tra archeologia industriale e spazi verdi e far diventare i "vuoti urbani" i nuovi perni della città, si afferma il progetto di recupero del valore di 100 milioni di euro realizzato dal Fondo Verona Property gestito da Patrizia Reim Sarl, un fondo immobiliare tedesco che gestisce 46 miliardi di asset immobiliari in Europa. Il progetto è finalizzato alla creazione di un business district per collegare la zona della Fiera al centro della città, grazie anche all'abbattimento quasi totale delle barriere che dagli anni '80 hanno contribuito a isolare e a rendere il quartiere particolarmente degradato, e al recupero di una porzione del muro di cinta nonché alla realizzazione del Museo della Rotonda. Dal 2018 all'inizio del 2022 si svolgono i lavori di riqualificazione dell'area sulla base del progetto di Mario Botta: il recupero funzionale della stazione frigorifera, nuovi parcheggi a due piani interrati, un parcheggio a raso e la riqualificazione delle aree esterne. Il grande edificio della ghiacciaia detto la "Rotonda", simbolo degli Ex Magazzini Generali, viene completamente trasformato internamente (il vincolo conservativo permane solo sull'involucro esterno) e, a ottobre 2022,

viene occupato da Eataly con negozi, sale degustazione, un ristorante da 320 coperti e una caffetteria. Ad agosto 2025 Eataly Verona chiude a causa dell'elevato canone d'affitto (96 mila euro al mese) e delle perdite accumulate ma il contratto la vincola per altri 6 anni e Dea Capital, società proprietaria dell'immobile partecipata per il 99,5% da Fondazione Cariverona, ribadisce che l'affitto va onorato. Le ipotesi per il futuro della Rotonda sono molte, dal Museo del Vino, al centro congressi, a un nuovo polo culturale con auditorium e spazi per mostre e teatro (come inizialmente era previsto). Va valutato però che qualsiasi funzione si andrà ad insediare si dovrà confrontare con le stesse difficoltà trovate da Eataly: un canone alto e una scarsa frequentazione dell'area che, nonostante sia vicina al centro storico, è fuori dai circuiti. Intanto un movimento dal basso, riunito sotto il nome di "d1strett0*", sta chiedendo che gli spazi degli ex Magazzini Generali di Verona siano destinati a uso pubblico e culturale, aperto alla cittadinanza, all'arte, all'incontro e alla riconversione urbana. Una cittadella culturale al servizio della città ispirata ai modelli di rigenerazione come Telliskivi Creative City (Tallinn), Serralves (Porto), NDSM Werf (Amsterdam) o Base Milano (Milano) e molti altri in Europa, con una gestione partecipata, una programmazione aperta e una forte vocazione pubblica. Un luogo aperto, condiviso, vivo, dove trovino spazio arte, musica, teatro, lavoro creativo, socialità, formazione, comunità, gastronomia, imprese sociali, biblioteche, caffè e librerie. Un distretto civico e culturale, accessibile e sostenibile, al servizio della città che cambia.

Figura 309. - L'area degli ex Magazzini Generali oggetto della riqualificazione e la Rotonda riqualificata



Fonte: *Shohetta e Sci Value*

7.2.4. Piano Folin e i progetti sugli immobili di Cariverona: avanzano Castel San Pietro e il Quadrilatero

Lo studio sulla valorizzazione economica e sociale di alcuni immobili di pregio situati nel centro storico di Verona, commissionato dalla fondazione Cariverona all'architetto-urbanista Marino Folin (cosiddetto Piano Folin), individuava delle destinazioni d'uso a ciascun immobile con l'obiettivo di "ricentralizzare il centro storico". Lo studio, presentato nel 2019, proponeva le seguenti destinazioni:

- City Hub (centro congressi e spazio enogastronomico) nei palazzi ex Unicredit in via Garibaldi 1 e 2 e nel palazzo Franco-Cattarinetti in via Rosa;
- Lab Urbs (museo e laboratorio della città) a Palazzo del Capitano e Castel San Pietro;

- Alta formazione culturale a Palazzo Forti;
- Ricerca e innovazione all'ex Monte di Pietà.

Ad aprile 2022, Fondazione Cariverona conferma alla commissione urbanistica del Comune la destinazione museale di Palazzo del Capitano e Castel San Pietro, con orizzonte temporale al 2030. Dopo un anno la giunta comunale approva lo schema di convenzione tra il Comune di Verona e la Fondazione Cariverona per il riuso temporaneo di parte del complesso di Castel San Pietro per attuare funzioni culturali, mostre ed esposizioni temporanee. Castel San Pietro era un'ex caserma austriaca costruita sul colle che domina la città storica racchiusa nell'ansa dell'Adige e il progetto di riuso e recupero a fini museali era già regolato dall'accordo di programma ratificato con DCC 104/2010, e inserito nel Piano Particolareggiato n. 22 Castel San Pietro - Teatro Romano (approvato con DCC 52/2006). A seguito dell'accordo sono stati rilasciati i necessari permessi di costruire e avviati i lavori per adeguare l'accessibilità e la percorribilità del 1° piano, installare un adeguato impianto di illuminazione e realizzare un volume per i servizi igienici. L'accordo per l'apertura di uno spazio espositivo temporaneo viene approvato con DCC n. 400/2024 ma è ancora in programma la realizzazione di un centro di documentazione dedicato alla conoscenza, allo studio, allo sviluppo della civiltà veronese (LAB Urbs o "Museo della città" previsto nel Piano Folin).

Riguardo all'area di via Garibaldi, detta anche "il Quadrilatero", per la quale il Piano Folin proponeva la funzione di city hub (enogastronomico, ricettivo, benessere, congressuale), Verona Property, detenuta per il 99% da Cariverona, vende il palazzo ex Unicredit di via Garibaldi alla catena internazionale di alberghi di lusso Marriott che intende realizzare un albergo da 140 camere alto standard, come previsto nel Piano Folin. A dicembre 2020 la Marriott International deposita il progetto per il recupero del Quadrilatero che prevede un investimento di circa 80 milioni di euro, di cui 40 per il recupero degli immobili e oltre 2 milioni di euro opere compensative. Nel 2022 il Comune avvia l'iter autorizzativo necessario per cambiare destinazione d'uso da direzionale a turistico-ricettiva e commerciale e rilascia il permesso di costruire, autorizzato con deroga urbanistica, per i lavori di adeguamento alla nuova destinazione d'uso alberghiera. I lavori sono frenati da un ricorso in appello presentato da alcuni albergatori e partono solo nel 2025, quando il Consiglio di Stato respinge tale ricorso e conferma la legittimità del progetto di riqualificazione dell'area. Nel 2024 Cariverona mette in vendita palazzo Franco-Cattarinetti in via Rosa e l'ex Monte di Pietà con l'obiettivo di trasformarli in abitazioni, uffici e spazi per gli studenti. Dea Capital Real Estate che gestisce il fondo Verona Property, affida all'operatore immobiliare Cbre l'incarico di gestire la vendita degli immobili.

Figura 310. - Castel San Pietro dopo l'intervento di restauro



Fonte: Impresa edile Lonardi srl

7.2.5. Senior housing in Villa Pullè: Invimit individua il partner privato

Il progetto di senior housing e servizi pubblici di quartiere in villa Pullè, una villa del XVIII secolo circondata da un parco monumentale di circa 4 ettari, rientra tra le istanze ammesse alla Variante 29 (istanza M1 13). Per l'area di villa Pullè il Masterplan della manifestazione d'interesse prevede il restauro architettonico e funzionale della Villa, l'inserimento di servizi privati per anziani e il recupero paesaggistico del giardino storico. Obiettivo del Masterplan è di aprire l'ambito di villa Pullè verso il quartiere Chievo, a tal fine prevede la creazione di un percorso pedonale perimetrale continuo al quale si agganciano percorsi secondari più interni che permettono l'attraversamento dell'ambito. Prevede inoltre la riorganizzazione e il consolidamento di piazza Chievo mediante la riduzione dello spazio dedicato alle automobili in favore di uno spazio pedonale di qualità. Villa Pullè nell'ottobre 2018 viene apportata al fondo I-3 Silver di Invimit (Investimenti Immobiliari Sgr spa), società partecipata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, che intende trasformarla in una residenza appositamente pensata per il mercato della "terza età", dove gli anziani potranno condurre una vita indipendente e usufruire di una serie di servizi collettivi studiati appositamente per loro. Ad aprile del 2025 Invimit Sgr si incontra con il Comune di Villa Pullè dove decidono di riordinare l'immobile, restaurare la villa e riqualificare il parco procedendo per fasi con il seguente ordine:

- Ricomposizione immobiliare e recupero della villa: vale a dire riordinare il patrimonio immobiliare frammentato al fine di rendere possibile una trasformazione unitaria;
- Accordo con le scuole: un'intesa con gli istituti scolastici della zona finalizzata a istituire un percorso sicuro e predefinito nel parco di Villa Pullè per consentire agli studenti dell'adiacente istituto alberghiero di raggiungere in sicurezza gli spazi didattici e culturali;
- Apertura del parco alla cittadinanza;
- Realizzazione di una Silver House a Villa Pullè: al termine dei lavori di riqualificazione la Sgr individuerà potenziali investitori interessati a convertire l'edificio in Silver House. E' previsto anche il coinvolgimento dell'Istituto alberghiero che offrirà servizi e momenti di socialità.

Subito dopo l'incontro Invimit pubblica l'offerta di locazione che ha ricevuto da un operatore per il recupero e la trasformazione di Villa Pullè in una Senior house. La progettazione e i lavori per trasformare il complesso in una Senior house saranno a cura e carico del proponente. Invimit Sgr contribuirà a supporto dell'onere di ristrutturazione, mentre la manutenzione ordinaria e straordinaria rimarranno a carico del conduttore. Il contratto di locazione avrà una durata di 20+5 anni e prevede un canone incrementale nei primi due anni e a regime dal terzo anno in poi. L'offerta rimane pubblicata per 60 giorni per dare la possibilità a eventuali operatori di presentare offerte migliorative. A novembre la proposta risulta aggiudicata. REgenera, il progetto nazionale di Invimit finalizzato a dare nuova vita agli edifici pubblici in disuso grazie al partenariato pubblico – privato, inizia a prendere corpo. A dicembre, grazie all'accordo tra il Comune di Verona e le scuole (Istituto Gresner, Stefani-Bentegodi e Berti), un progetto di cittadinanza attiva ha reso possibile il recupero di una parte del parco di villa Pullè. A seguito dei lavori di pulizia e riordino è stato ripristinato il percorso di "Viale del Re", un sentiero che collegava la stazione del Chievo alla Villa storica. L'intento è di proseguire i lavori anche sulla parte di proprietà della Provincia al fine di costruire una visione comune per ridare alla città l'intero parco.

7.2.6. Riqualificazione dell'ex Arsenale: lavori in corso per l'Ars district, la Palazzina di comando sarà a servizio del museo di Castelvecchio

Il progetto di riqualificazione dell'ex arsenale di Verona viene avviato alla fine del 2017. A ottobre la Commissione Temporanea Arsenale riceve l'incarico di approfondire ed elaborare possibili destinazioni del compendio ex Arsenale militare di Verona e avvia una serie di sedute pubbliche al fine di ricevere contributi e suggerimenti a riguardo. Il Comune, a dicembre 2017, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica - 1° lotto per il restauro definitivo delle coperture degli immobili, per un importo di spesa di 9 milioni di euro. Si decide di intervenire sugli edifici più degradati e utilizzati: gli edifici della Corte centrale 2a, 2b, 2c e 3, gli edifici della Corte ovest 10 e 12 e l'edificio 20 della Corte est. A gennaio 2018 vengono presentate in Commissione le linee di indirizzo per il progetto elaborate dai professori Federico Bucci e Filippo Bricolo del Politecnico di Milano, contenute nel documento *Il parco dell'Arsenale alla Campagnola. Restauro permanente e rifunzionalizzazione reversibile: 10 Linee di Indirizzo sul recupero del compendio austriaco*. L'analisi della struttura urbana di Verona, nelle zone limitrofe all'Arsenale (Borgo Trento e Centro storico), evidenzia la necessità e l'opportunità di trasformare l'ampia area aperta del compendio austriaco (quasi 50.000 mq) in un grande parco al servizio dei cittadini. Tale esigenza è confermata dai risultati emersi nella fase della concertazione con precise richieste ed analisi presentate da cittadini, studiosi ed architetti. L'ampia analisi storica effettuata sull'evoluzione dell'area ha evidenziato la caratteristica recente del processo di urbanizzazione del sito e la permanenza, per molti secoli, di un'area verde a destinazione agricola legata intimamente al fiume ed alla città: la cosiddetta Campagnola. Tali fattori hanno spinto a ribaltare il senso comunemente attribuito al progetto di recupero dell'Arsenale suggerendo di interpretare la rigenerazione di questa parte importante di città non più come il restauro e la rifunzionalizzazione di una serie di edifici circondati da spazi aperti ma come il progetto di un grande parco urbano, posto strategicamente a cerniera tra la città antica e quella novecentesca. Nell'ambito della concertazione per la riqualificazione dell'ex compendio asburgico, avviata dalla Commissione, sono stati presentati 47 progetti da cittadini, professionisti, associazioni e società. Il Comune, a ottobre 2018, approva il progetto unitario di riqualificazione denominato Ars District che propone di fare dell'ex Arsenale un polo dell'innovazione artistica, tecnologica e alimentare. Il progetto individua 4 destinazioni d'uso:

- mercato coperto e botteghe artigiane nella Corte est;
- destinazione culturale e museale nella Palazzina di comando (situata all'ingresso e collegata direttamente con il Museo di Castelvecchio);
- nuova sede dell'Accademia di Belle Arti nella Corte Ovest;
- servizi e funzioni per i giovani (foresteria, co-working, nursery) l'innovazione e la tecnologia, l'arte e la creatività, la sostenibilità e l'ambiente nella Corte centrale.

A febbraio 2019 il Comune approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica che prevede di suddividere i lavori in 7 lotti:

- 1° lotto - demolizione degli edifici non originali, bonifica ambientale e rifacimento delle reti tecnologiche;
- 2° lotto - recupero Corte Ovest in cui traslocherà l'Accademia di Belle Arti;
- 3° lotto - recupero Corte Centrale in cui si concentrerà il mix di servizi e funzioni (giovani, innovazione e tecnologia, arte e creatività, sostenibilità e ambiente);
- 4° lotto - riqualificazione Corte est, che ospiterà il mercato urbano. La palazzina antistante diventerà uno spazio per eventi;
- 5° lotto - creazione del parco urbano dell'Arsenale e recupero dei muri perimetrali;

- 6° lotto - le due palazzine parallele che affiancano la Corte centrale saranno dedicate agli eventi, compresi quelli artistici degli studenti dell'Accademia;
- 7° lotto - per la Palazzina di Comando è privilegiata la destinazione culturale e museale, collegata direttamente con il Museo di Castelvecchio.

L'importo previsto per la riqualificazione dei 20.542 mq era di 52,8 milioni di euro di cui 34,9 milioni di euro finanziati da risorse comunali, 7,9 milioni di euro da concessioni (Lotto 4) e 10 milioni di euro da permuta patrimoniale o SIM (Lotto 2). Nelle sedute della Commissione di febbraio, marzo e aprile 2021 vengono illustrati rispettivamente i progetti definitivi del Mercato Urbano Corte est, della palazzina di comando e della Corte centrale, compresi gli edifici 3 e 20. A giugno 2021 la Regione assegna al Comune un contributo complessivo di quasi 1 milione di euro per la bonifica e messa in sicurezza dell'ex Arsenale. Ad aprile 2022 il progetto viene ammesso a finanziamento Pnrr (M5 C2 I2.1) per un importo finanziato di 18,27 milioni di euro. A dicembre 2022, ottenuta la disponibilità finanziaria per realizzare l'opera, la giunta approva il progetto definitivo per una spesa complessiva di 64.877.832 euro. Il progetto si sviluppa su oltre 27 mila mq e interessa 14 corpi di fabbrica. Prevede di collocare nella Palazzina del Comando le biblioteche specialistiche e i depositi del Museo di Castelvecchio e del Museo di Storia Naturale. A giugno 2023 il Comune pubblica il bando di gara per l'affidamento dei lavori del lotto progettuale "Palazzina del Comando aree esterne e corte centrale – edifici 1, 2A- 2B-2C ed aree esterne", interventi in precedenza costituiti dai Lotti 3, 7 e parte del lotto 5 e finanziati nell'ambito del Pnrr, e del lotto 1 "demolizioni, bonifiche, reti tecnologiche". I lavori vengono aggiudicati a settembre all'operatore economico F.lli Navarra che a novembre firma il contratto. La direzione dei lavori viene affidata a novembre al raggruppamento di società specializzate in progettazione integrata con a capo Politecnica Ingegneria e Architettura Società Cooperativa. A maggio 2024 sono in corso i lavori di recupero e riqualificazione degli edifici, la messa a punto delle reti impiantistiche e la valorizzazione delle aree esterne. L'ultimazione dei lavori è prevista entro la fine del 2026.

Figura 311. - Art District: il progetto di riqualificazione dell'ex Arsenale



Fonte: Politecnica

7.2.7. Veronafiere: il piano strategico 2024-2026 supera il piano industriale da 94 milioni

Nel 2019 Veronafiere gestiva 71 fiere ed eventi organizzati in Italia e all'estero con più di 1 milione di visitatori e 13.000 espositori. Era al 1° posto in Italia per organizzazione diretta di eventi e metri quadrati venduti in manifestazioni internazionali, al 12° in Europa per superficie espositiva e numero di espositori e al 13° per numero di visitatori. Aveva in programma di realizzare un Piano industriale da 94 milioni di euro di investimenti entro il 2020 che prevedeva il potenziamento del quartiere fieristico con interventi di miglioramento strutturale, anche in relazione alla riqualificazione dell'ex Manifattura Tabacchi, la costruzione di un passaggio fino alla futura stazione dei treni ad alta velocità e la cessione al Comune di una fascia utile al tracciato del filobus. La pandemia di Covid-19 da febbraio 2020 ha frenato bruscamente le attività degli eventi in presenza e Veronafiere, nell'aggiornamento 2022 del Piano, prevede di tornare ai livelli pre-crisi entro il biennio 2023-2024. Tra gli interventi di miglioramento strutturale del quartiere fieristico previsti nel Piano industriale, riesce comunque a realizzare il nuovo ingresso riservato alla logistica Re Teodorico in viale dell'Industria, un investimento di 2,2 milioni di euro. Nel 2023 presenta il Piano Strategico ONE 2024-2026 che sostituisce il precedente Piano industriale e prevede investimenti per oltre 30 milioni di euro in infrastrutture. Nel 2024 Veronafiere si avvicina ai numeri pre covid con 45 eventi organizzati (di cui 35 in Italia), più di 860 mila visitatori al quartiere fieristico e quasi 12 mila espositori. Realizza un nuovo impianto fotovoltaico da 5 mila mq sulla copertura del padiglione 8 capace di produrre 1.184 MWh di energia, con un investimento di quasi 900 mila euro. Installa 5 colonnine per la ricarica di veicoli elettrici. Il 51% dell'energia ricavata è destinata all'autoconsumo in quanto copre il fabbisogno dei padiglioni 6, 7, 8, 9 e 10 e dell'area esterna E mentre il restante 49% è immesso in rete. Completa i lavori di rifacimento della Porta L e del nuovo ingresso "Scaligero", oltre alla riqualificazione del percorso pedonale, per un investimento complessivo di 1,7 milioni di euro. Realizza un portale alto 6 metri in acciaio, fornito di ingresso videosorvegliato con lettura automatica delle targhe, e riorganizza il parcheggio. Il nuovo punto di accesso a Veronafiere è costituito da una hall coperta in legno lamellare, acciaio a vista e cemento; con 4 tornelli automatizzati è in grado di gestire un flusso orario di oltre mille persone. Inizia gli interventi sui punti di ristorazione della fiera con l'intento di migliorare gli spazi e diversificare l'offerta. È in fase di studio la sistemazione della piazza all'angolo via Scopoli - viale del Lavoro ed, in particolare, l'attacco della passerella pedonale prevista dal progetto di riqualificazione della ex Manifattura Tabacchi.

Figura 312. - Il nuovo ingresso Scaligero di Veronafiere



Fonte: Veronafiere

7.2.8. Agenzia delle Entrate all'ex caserma Riva di Villasanta

La Regione Veneto, il Demanio, il Ministero dell'Interno e la Guardia di Finanza a dicembre 2015 siglano un protocollo d'intesa per la permuta tra immobili dello Stato e interventi edilizi da parte della Regione Veneto, a cui viene trasferita l'ex Caserma Riva di Villasanta. A dicembre 2020 la Regione Veneto concede l'ex caserma all'Azienda ospedaliera di Verona per finalità sanitarie, parcheggi e servizi logistici connessi. L'ex caserma Riva di Villasanta è situata nel centro storico di Verona, a nord del quartiere di San Zeno, e trovandosi in uno stato di abbandono è stata individuata dall'Amministrazione Comunale quale area idonea per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale. Il compendio è composto da 5 corpi di fabbrica di epoche diverse; la parte del compendio demaniale in cui andrà ad insediarsi l'Agenzia delle Entrate confina a nord con la parte assegnata alla Asl che ricomprende il cinquecentesco bastione di Spagna e la polveriera. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (a seguire MIT) a novembre 2022 approva il progetto esecutivo del 1° stralcio funzionale dei lavori di adeguamento e di ristrutturazione dell'ex caserma Riva di Villasanta con demolizione e nuova costruzione di alcuni edifici in via Da Vico angolo via Torretta, dell'importo complessivo di 26,7 milioni di euro, a carico dell'Agenzia delle Entrate e dell'Agenzia del Demanio. Il progetto del 1° stralcio prevede la demolizione di porzioni di fabbricati del compendio demaniale e interventi di adeguamento e restauro funzionale dei corpi di fabbrica A (edificio Veneto con corte interna) e B (edificio in linea Austriaco) per l'insediamento dell'ufficio dell'Agenzia delle Entrate della provincia di Verona. I lavori di rifunzionalizzazione previsti nel 1° stralcio rientrano nel Piano di Razionalizzazione elaborato dallo Stato e interessano la ristrutturazione di una superficie complessiva di circa 10 mila mq, con area a parcheggio dipendenti e utenti di circa 5 mila mq (150 posti auto). Nel 2023 il provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del MIT pubblica il bando di gara per l'esecuzione dei lavori del 1° stralcio che vengono assegnati alla Costruzioni Ingg. Penzi spa. In seguito ad un contenzioso giuridico che determina il rallentamento della procedura, a maggio 2025 il provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del MIT comunica al Comune di Verona che a giugno saranno consegnati i lavori in via d'urgenza all'impresa aggiudicataria dell'appalto.

7.2.9. Riqualificazione del complesso ex caserme Santa Marta e Passalacqua: realizzato il parco e le residenze, manca il campus universitario

Il progetto di riqualificazione dei 200 mila metri quadri del complesso delle ex Caserme Santa Marta e Passalacqua prevede la realizzazione di interventi di riqualificazione e recupero legati all'edilizia residenziale - convenzionata, sociale, universitaria e libera - e alla realizzazione di rilevanti opere di urbanizzazione primaria e secondaria e verde pubblico. Il progetto sancisce definitivamente l'unione tra l'Università e il quartiere che la ospita, con la realizzazione di una sorta di campus aperto i cui servizi e benefici andranno a favore sia degli studenti che dei cittadini. In particolare il Programma complesso di riqualificazione urbana ex Caserme Passalacqua e Santa Maria prevede 260 unità abitative (in edilizia libera, convenzionata, e sovvenzionata), funzioni commerciali, direzionali e un parco pubblico di oltre 180 mila mq. Le nuove costruzioni previste dalla convenzione avranno l'agibilità solo ad avvenuto collaudo delle opere pubbliche. L'importo complessivo degli interventi pubblici, compresi quelli già eseguiti, ammonta a 26 milioni di euro. Il privato dovrà quindi realizzare prima il parco e gli interventi viabilistici e poi potrà mettere sul mercato gli appartamenti. La convenzione quadro sottoscritta da Comune, AGEC (Azienda Gestione Edifici Comunali del Comune di Verona) e l'Ati aggiudicataria risale al 2012, nel 2017 le parti sottoscrivono la convenzione integrativa e a febbraio 2021 arrivano le autorizzazioni necessarie e la Giunta avvia la

progettazione esecutiva. A giugno 2021 cominciano i lavori di realizzazione del parco della Provianda che terminano a giugno 2022 come da programma. Per rispettare la durata dei lavori prevista dal Pua pubblico – privato, tutte le opere (comprese le edificazioni private) dovranno essere ultimate entro 5 anni (giugno 2026). In attuazione del programma urbano complesso ex Caserme Santa Marta e Passalacqua, per il quale nel 2009 è stato sottoscritto un Accordo di Programma tra Comune e Università, nel 2022 l'Università acquista l'area che consentirà di realizzare l'edificio polifunzionale destinato ad aule didattiche, spazi per studenti e uffici nel compendio Passalacqua. A maggio 2024 Comune di Verona e Agenzia del Demanio firmano l'accordo per una progettualità condivisa destinata alla riqualificazione e rigenerazione del patrimonio immobiliare dello Stato e del Comune. Nell'ambito di tale accordo si stabilisce che la struttura di progettazione dell'Agenzia del Demanio collaborerà alla predisposizione del PFTE per la palazzina universitaria da realizzare nelle ex caserme Passalacqua e Santa Maria, appartenenti al Comune. A marzo 2025 il Comune approva la variante in corso d'opera relativa ai lavori di pulizia e messa in sicurezza del tratto della cinta magistrale trecentesca denominato "muro di Alberto". A ottobre 2025 la Sarmar e le altre imprese coinvolte nel progetto chiedono una proroga per terminare i lavori che sono stati bloccati in seguito a controversie politiche, economiche ma soprattutto giudiziarie. Alcuni fabbricati sono stati edificati (32 appartamenti in edilizia convenzionata, 71 appartamenti in edilizia sovvenzionata e 140 appartamenti nel libero mercato, oltre a negozi e uffici) altri non sono nemmeno cominciati (il campus universitario). Il Comune aveva già concesso una proroga fino al 2028 ma servono altri 5 anni per terminare i lavori, il nuovo cronoprogramma prevede la realizzazione dell'intero progetto entro il 2030.

Figura 313. - Il complesso ex Caserme Passalacqua e Santa Marta nel progetto definitivo e allo stato attuale (2025)



Fonte: Comune di Verona e Google Maps

7.2.10. Si riduce la parte edificata del progetto di rigenerazione urbana del Forte Santa Caterina: parco agricolo, social housing e co-gestione degli edifici pubblici

L'intervento di rigenerazione urbana integrata all'ex caserma Santa Caterina e all'omonimo Forte, si inserisce nell'ambito del Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (Pinqua, decreto Interministeriale 395 del 16/9/2020). L'intervento è finalizzato a riordinare il tessuto insediativo valorizzando il patrimonio culturale, naturalistico e ambientale in cui si colloca e promuovendo forme innovative di sussidiarietà a favore dell'inclusione sociale in un contesto di ampi spazi verdi, cultura e servizi. Il Comune vuole realizzare un Polo unico dei depositi archivistici e museali (archivi dei Musei Civici e depositi delle scenografie della Fondazione Arena di Verona) concepito come museo-agorà ovvero uno spazio di ricerca e conoscenza, di educazione e relazione, dotato di apparati di comunicazione aggiornati e accessibili a tutti. A tal fine coinvolge il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile ed Ambientale (DICEA)

dell'Università di Padova, la Fondazione Arena di Verona, un raggruppamento di soggetti che svolgono servizi di assistenza socio sanitaria, riabilitativa ed educativa sul territorio composto dalla Fondazione Barbieri Onlus, dalle Coop. Sociali Cercate, l'Officina dell'AIAS, Vale un Sogno e dall'associazione Familiari di persone con disabilità APS AIAS della Provincia di Verona. Il progetto iniziale del 1° lotto prevedeva di realizzare:

- i magazzini della cultura (8.000 mq di SUL) con gli archivi della Direzione Generale e della Direzione Musei e i servizi accessori (sala monitoraggio, uffici conservatori, sale consultazione, laboratori didattici e di restauro, ecc.);
- parte dei depositi delle scenografie della Fondazione Arena (4.800 mq di SUL);
- spazi per la Cooperativa Cercate (3.500 mq di SUL) con residenze, centro servizi per 120 persone con disabilità, bar tavola calda e fattoria didattica;
- un giardino pubblico attrezzato con percorsi ciclabili e pedonali, aree di sosta e arredo urbano.

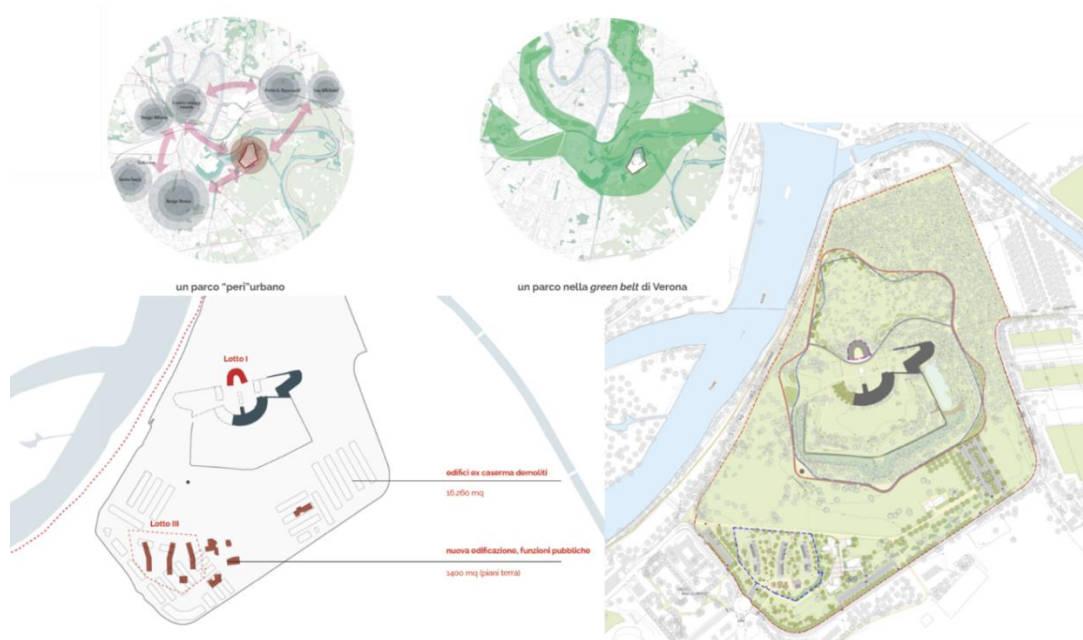
L'importo complessivo del progetto era di 27 milioni di euro, di cui 15 milioni di contributo statale e 4,2 milioni di contributo della Coop. Soc. Cercate per l'acquisto dell'area e la realizzazione degli alloggi. L'avvio dei lavori era previsto nel 2023 e l'ultimazione entro il 2025 ma il progetto è stato aggiornato e modificato in fase di coinvolgimento della cittadinanza. Il Pinqua viene inserito nel Pnrr e il progetto riceve 18 milioni di euro di finanziamento, oltre a 5 milioni di euro di contributo dal Comune di Verona. Nel 2023 il Comune approva il nuovo Masterplan. Il progetto di recupero di Forte Santa Caterina viene messo a bando da Invitalia 2022 (Pnrr - M5 C2 - investimento 2.3) e aggiudicato all'RTI con a capo IQT Consulting spa. A gennaio 2024 il Comune organizza due assemblee pubbliche per illustrare il progetto e coinvolgere la cittadinanza nel percorso per la futura co-gestione dell'area e delle attività. A marzo si conclude la conferenza di servizi decisoria in forma semplificata. Il progetto è fortemente ridimensionato con nuove funzioni più coerenti e rispettose del contesto ambientale che valorizzano la quota verde (circa 76 mila mq) e riducono la parte edificata (da oltre 16 mila a meno di 4 mila mq). La visione condivisa è di creare un nuovo parco agricolo periurbano inserito nel sistema a verde di Verona sud che, oltre ad aumentare la dotazione di servizi ed incentivare il policentrismo della città, favorisca la continuità della c.d. "green belt" (in accordo con le linee di indirizzo del Piano programmatico PI Variante 22) valorizzando la sponda sud dell'Adige. Il nuovo parco contribuirà inoltre a potenziare la fruizione della pista ciclabile esistente, integrandola con quelle in progetto, e a migliorare la fruibilità delle sponde fluviali dell'Adige. L'intervento è suddiviso nelle seguenti macro progettazioni:

- Lotto I (RTI Arteco) – Valorizzazione del contesto attraverso l'intervento di restauro conservativo del Forte Santa Caterina e l'operazione di rifunzionalizzazione del manufatto.
- Lotto II (RTI IQT) – Progetto di riqualificazione e rigenerazione dell'ex Forte e dell'ex caserma Santa Caterina di tutti gli interventi non rientranti nel Lotto I e Lotto III.
- Lotto III (RTI Nuvolab) – Progetto di residenze sociali di nuova costruzione. Complesso di 20 unità immobiliari ad alta efficienza energetica con bassa impronta ecologica.

Le funzioni pubbliche del parco delle ex-caserme rappresentano un'occasione di aggregazione sociale in un'area peri-urbana della città ma raggiungibile in meno di 15 minuti di bicicletta dal centro storico. Il "parco costruito" comprende alcuni edifici contenitori di funzioni flessibili, che il Comune potrà adattare alle richieste della cittadinanza, uno spazio di studio e condivisione sociale (polo cultura); un ciclo-ostello (un ostello con ciclo-officina); un ristorante e un bar che insieme a una fattoria didattica e un mercato al coperto, si configurano come il polo food. Il raggruppamento degli edifici pubblici accanto al blocco delle residenze sociali avrà la configurazione di un piccolo borgo e le attività aperte al pubblico rappresenteranno l'occasione di nuovi posti di lavoro. A ottobre 2024 il Comune pubblica il bando per la co-progettazione della futura area. Il bando è rivolto agli Enti del Terzo Settore (ETS) e altri soggetti

(cittadini singoli e associati in gruppi informali, fondazioni private, imprese for profit, anche benefit, altri enti pubblici, enti finanziatori ed attori filantropici) che intendono partecipare alla co-programmazione e che potranno contribuire con modalità e ruoli diversi (gestori, partner, sostenitori, abilitatori e ulteriori soggetti) allo sviluppo del processo di rigenerazione del Forte. Per chi parteciperà concretamente alla co-progettazione, sono previste agevolazioni come il social bonus sul credito d'imposta. A dicembre si concludono le operazioni preliminari con il completamento delle demolizioni dei 34 edifici presenti nell'area. A gennaio 2025 il Comune ammette 65 proposte di realtà e associazioni interessate alla gestione dell'area e avvia tre tavoli tecnici finalizzati a delineare le linee guida della futura gestione del forte. A maggio il Comune approva il progetto esecutivo per la realizzazione delle 20 abitazioni in social housing.

Figura 314. - Il nuovo Masterplan



Fonte: IQT Consulting

7.2.11. Federal Building all'ex caserma Busignani: progettazione in corso

Il protocollo d'intesa siglato da Ministero della Difesa, Comune di Verona e Agenzia del Demanio a dicembre 2015 prevede per l'ex Caserma Busignani il soddisfacimento di esigenze di altre articolazioni dello Stato. A maggio 2021 il Comune di Verona approva il progetto del Demanio per trasformare lo storico edificio militare in piazza Pozza a San Zeno in una cittadella degli uffici statali. La caserma, retrocessa dall'Esercito Italiano al Demanio, ospiterà numerosi uffici statali dislocati in varie sedi, per i quali saranno così risparmiati i canoni passivi a carico dello Stato. Il progetto prevede il miglioramento sismico degli immobili, interventi di tipo conservativo e di restauro, per un costo stimato in circa 22 milioni di euro, interamente a carico dello Stato e dovrebbe essere ultimato nel 2026. Il nuovo Federal Building di Verona ospiterà gli uffici dei Ministeri del Lavoro, della Giustizia, di Economia e Finanza, gli uffici Inail, del Giudice di Pace e l'archivio del Tribunale di Verona. Parcheggio nel cortile interno. Il bando del Demanio da 1,7 milioni di euro finalizzato ad appaltare i servizi tecnici per la razionalizzazione e rifunzionalizzazione dell'ex caserma (progettazione definitiva ed esecutiva, direzione dei lavori e coordinamento della sicurezza) è aggiudicato nel 2022 al Rtp con capogruppo Spibs srl.

Figura 315. - Il render di progetto per l'ex caserma Busignani



Fonte: Politecnica

7.2.12. Rigenerazione urbana delle ex officine SAFEM: alloggi per giovani e parco urbano, un primo tassello del futuro Central Park

La rigenerazione urbana delle ex officine SAFEM, tra viale Piave e l'ex scalo ferroviario, rappresenta un altro tassello della riqualificazione di Verona Sud. Si propone come una simbolica porta di accesso al futuro parco in progetto sul sedime dell'ex scalo ferroviario (Verona Central Park) che si dilata in modo da rallentare i flussi che intercettano le attività presenti all'interno dei nuovi involucri edilizi, seguendo il principio dell'effetto Venturi in termodinamica. Questa era l'idea originaria alla base del progetto di Aspro Studio. Si prevede la totale demolizione degli attuali fabbricati e la costruzione di due corpi ad est dell'area che lasceranno spazio alla grande area verde. I nuovi fabbricati ospiteranno entrambi funzioni ricettivo alberghiere.

- L'edificio Corte si svilupperà su 5 livelli incluso il piano terra, con una graduale privatizzazione dal basso all'alto. Il piano terra sarà permeabile al pubblico con funzioni legate alla ristorazione, e i livelli superiori avranno funzione alberghiera di tipo tradizionale (128 camere doppie) e di tipo ostello (111 camere di differenti tipologie) con accessi separati. Il 1° piano concentrerà gli spazi accessori per conferenze, bar, reception nell'albergo tradizionale e bar, ristorante, area wifi/coworking nell'ostello.
- l'edificio Torre si svilupperà su 10 livelli incluso il piano terra e non accoglierà più spazi direzionali e terziari come inizialmente pensato ma 184 camere doppie per attività alberghiera e ristorante con roof garden all'attico.

Sono inoltre previsti parcheggi interrati (11 mila mq) e in superficie (3 mila mq). La società 5D Costruzione Srl, proprietaria dell'area, acquista l'adiacente area di 16 mila mq da Ferrovie dello Stato e amplia l'area d'intervento che diventa di 25 mila mq. Ad aprile 2022 la Giunta comunale approva il progetto preliminare per la rigenerazione urbana con il cambio destinazione d'uso dell'area. Grazie a questo progetto, nato dalla collaborazione tra pubblico e privato, al posto degli immobili abbandonati e fatiscenti sorgeranno 2 ostelli della gioventù, bar, ristoranti, negozi e un'area verde di 4,6 mila mq. A progetto completo la cubatura dei nuovi immobili sarà circa la metà rispetto ai 70 mila mc esistenti. Le opere compensative, del valore di 1 milione di euro, consisteranno nella realizzazione di due rotatorie al posto degli attuali incroci semaforici nel quartiere di Santa Lucia, una tra via Albere e l'innesto con la bretella t4 e l'altra all'incrocio tra via Mantovana, via Albere e via Carlo Alberto Dalla Chiesa. Fra i punti di

forza del progetto, la nuova pista ciclabile realizzata all'interno dell'area d'intervento (inserita nel più ampio progetto del Central Park) che si congiungerà con quella esistente che sarà risistemata. Con DCC n. 28/2022 il Consiglio comunale attesta l'interesse pubblico ai sensi dell'art. 14, comma 1-bis del DPR 380/2001 (Sblocca Italia) e approva l'istanza di permesso di costruire convenzionato in deroga. Il decreto Sblocca Italia consente di velocizzare l'iter poiché prevede la deroga alle procedure urbanistiche per gli edifici da rigenerare senza aumento della volumetria.

Figura 316. - Vista da viale Piave, a sinistra l'area ex officine Safem, sopra stato di fatto e sotto render di progetto



Fonte: Comune di Verona, PFE Aspro Studio e altri per 5D Costruzioni sas

7.2.13. Palazzo Bocca Trezza diventa hub socio-culturale: in corso la co-programmazione delle funzioni e del modello di gestione

Il restauro di Palazzo Bocca Trezza, avviato in occasione della riqualificazione del quartiere Veronetta nell'ambito del Bando Periferie (2016), è quasi concluso e a breve accoglierà gli uffici comunali e le associazioni di quartiere che, attraverso spazi espositivi per usi temporanei, zone di co-working, servizi sociali e un punto ristoro, ne faranno un hub culturale e sociale. Gli interventi di restauro e rifunzionalizzazione del Lotto 2 interessano il palazzo cinquecentesco Murari della Corte Bra e le sue pertinenze. A fine 2018 viene pubblicata la gara europea per la progettazione degli interventi di restauro e rifunzionalizzazione del Palazzo Bocca Trezza che viene vinta nel 2019 da un raggruppamento temporaneo di studi professionali con mandataria Sinergo spa. A novembre 2021 la Giunta approva il progetto esecutivo e bandisce la gara per i lavori che vengono aggiudicati a giugno 2022 al Rti con mandataria Mantovani srl. L'opera, ormai quasi conclusa, prevedeva il complessivo recupero di circa 4.350 mq ripartiti nei seguenti lotti funzionali:

- Palazzo Bocca Trezza (in stato di abbandono) che ospiterà gli uffici comunali, zone espositive temporanee, spazi per le associazioni e per il co-working;
- la Casina, l'ex Casa del giovane fascista, un edificio realizzato negli anni Trenta e affacciato su via XX Settembre (in stato di abbandono) che diventerà un locale aperto al pubblico con possibilità di somministrazione;

- le ex scuderie, un edificio che un tempo ospitava le scuderie affacciato su via XX Settembre (in uso ad associazioni locali) e che diventerà uno spazio dedicato alle associazioni;
- il giardino aperto al pubblico.

Il costo complessivo degli interventi, tutti compresi nel lotto 2, è di 11,05 milioni di euro, interamente finanziati dallo Stato. Il palazzo, di origine rinascimentale, si trova nelle principali arterie stradali del quartiere di Veronetta, tra via San Nazaro e via XX Settembre, ed è sopravvissuto ai secoli mutando forma e funzione. Simbolo del decollo economico del ceto mercantile, venne costruito nel periodo di splendore di Veronetta per ospitare la residenza e la produzione tessile della famiglia dei Murari dalla Corte Bra. Gli stucchi, i fregi e i dipinti che costituiscono un patrimonio artistico di inestimabile valore appartengono al periodo rinascimentale. I Frezza a metà dell'Ottocento ne modificarono l'assetto originario aprendo la corte su via San Nazaro e, nel Ventennio, lo cedettero prima al Comune poi al Partito Nazionale Fascista. Nel 1970, dopo il restauro, divenne sede dell'Istituto d'arte Napoleone Narni fino al 2010, quando a seguito della chiusura dell'Istituto viene abbandonato. Grazie ad associazioni attive sul territorio i giardini ospitavano laboratori ed eventi culturali a cui partecipavano residenti e comunità etniche. Il recupero del palazzo, la cui iniziativa è partita dal basso, è divenuto il simbolo della rigenerazione urbana di Veronetta. Il Comune fin dal 2021 ha iniziato a coinvolgere attori istituzionali, cittadinanza e terzo settore nella co-programmazione e co-progettazione di funzioni e attività da insediare allo scopo di favorire lo sviluppo di economie locali, l'inclusione e l'interazione sociale; con l'intento di avanzare una proposta di forte valenza socio-culturale. L'obiettivo è di restituire alla comunità un nuovo punto di riferimento che offra servizi e promuova attività culturali, ricreative e di aggregazione sociale ma che sia anche sostenibile da un punto di vista economico e gestionale. Per raggiungere questi obiettivi, accanto all'intervento di restauro, il Comune svolge un percorso di coinvolgimento, anche tramite visite guidate su prenotazione, che mira alla definizione partecipata di un modello gestionale e di utilizzo degli spazi del Palazzo e del giardino. A marzo 2024 viene consegnato l'edificio delle ex scuderie e il Comune avvia un percorso di ascolto del territorio attraverso l'iniziativa "cantiere aperto", una serie di visite organizzate per conoscere da vicino i luoghi del Palazzo e condividere idee e proposte sul loro futuro utilizzo. A luglio 2024 il Comune decide di delineare il modello gestionale e il percorso di individuazione di uno o più soggetti gestori sfruttando gli strumenti dell'Amministrazione condivisa e pubblica l'avviso per la candidatura di Enti del Terzo Settore (ETS) e di altri portatori di interesse (es. Università, associazioni, gruppi informali di cittadini, ...) sia no-profit che profit a partecipare alla co-programmazione di ipotesi di gestione del Palazzo Bocca Trezza. Prendono parte al percorso 36 enti e realtà del territorio che contribuiscono alla definizione delle linee di indirizzo per la gestione dell'immobile. Ad aprile 2025 si conclude il restauro della facciata ed entro la fine dell'anno dovrebbe essere concluso l'intero restauro.

Figura 317. - Visite al cantiere nell'ambito dell'iniziativa "cantiere aperto" e prima fase di ascolto del territorio



Fonte: Comune di Verona

7.2.14. Cittadella degli studenti all'ex Croce Rossa

Il progetto di recupero e riuso dell'immobile dismesso della Croce Rossa Italiana per convertirlo in residenze universitarie si sta realizzando. Il progetto, di iniziativa privata, rientrava tra le istanze ammesse alla Variante 29 (istanza M1 32). L'immobile di via Giolfino, tra porto San Pancrazio e il polo universitario, è stato il centro logistico di tutto il nord est della Croce Rossa Italiana per oltre mezzo secolo fino a quando, nel 2020, è stato dismesso. Il progetto presentato dalla proprietà sfrutta appieno la struttura dell'immobile, il buono stato di conservazione ma soprattutto la posizione strategica di vicinanza al polo Universitario e all'area delle ex caserme Passalacqua e Santa Marta, in parte già adibite e in parte da adibire a servizi universitari, compreso il grande polmone verde che si allargherà fino al bastione delle Maddalene. Il progetto prevede la realizzazione di una vera e propria cittadella degli studenti, con alloggi (stanze o bilocali dotati di cucina) e tutti quei servizi di cui gli universitari hanno bisogno: mensa, lavanderia, biblioteca, palestra, sala tv, caffetteria, piccoli shop, spazi esterni. Il progetto sfrutta la struttura esistente dell'edificio di due piani (di cui uno parzialmente interrato) con un grande cortile interno. Il progetto di ADS Gruppo Immobiliare, realtà toscana specializzata nello sviluppo di soluzioni per studenti universitari, si chiama Accadomus ed è finanziato per 6,7 milioni di euro dal Pnrr. A dicembre 2025 lo studentato da 334 posti letto è in fase di costruzione. La struttura ospiterà biblioteca, mensa, caffetteria, aree verdi, zone relax, parcheggi per biciclette e sarà alimentata anche da fonti energetiche rinnovabili. La società AD Verona Srl sta realizzando il nuovo complesso in convenzione con Esu che gestirà un terzo dei posti letto con le politiche del diritto allo studio a tariffe calmierate per i primi 3 anni.

Figura 318. - Cittadella universitaria nell'ex Croce Rossa Italiana – lavori in corso (giugno 2025)



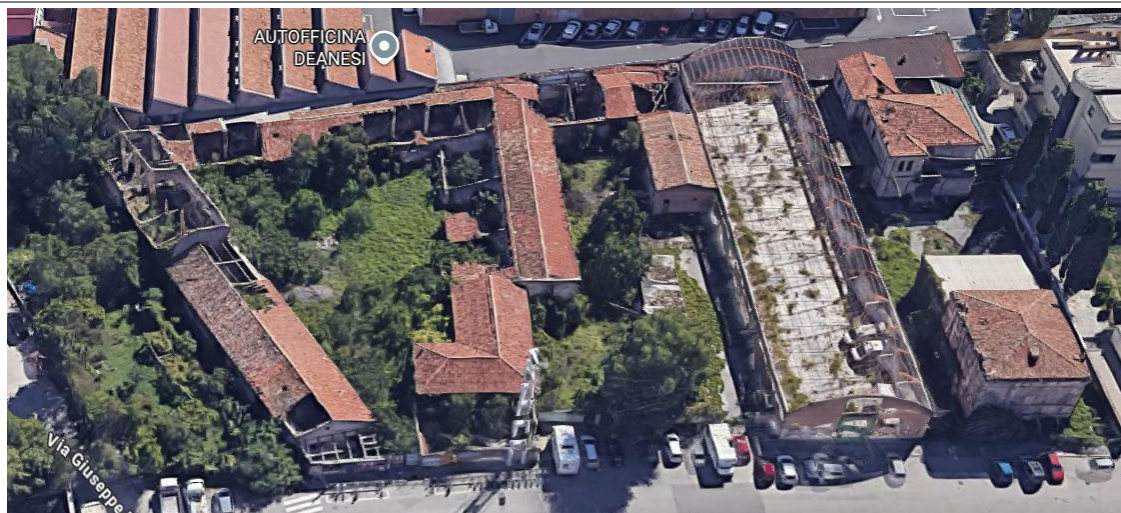
Fonte: Google Maps

7.2.15. Riquilificazione area Croce Verde entro giugno 2026: studentato, mensa, bar e sala conferenze ma i lavori ancora non sono iniziati

L'area dell'ex sede della Croce Verde in via del Capitel, adiacente al comparto industriale ex Tiberghien, che tra il 1912 e il 1931 aveva ospitato la Fornace da calce Lebrecht, è interessata da un progetto di riquilificazione che prevede la riallocazione degli uffici della Croce Verde e la realizzazione di 120 alloggi a canone calmierato per studenti universitari, servizi complementari e spazi di aggregazione, anche a servizio del quartiere. L'area, di proprietà di IPAB Croce Verde PAV, ospita depositi e magazzini dismessi, con due abitazioni Liberty, e si trovava in un forte stato di degrado. Il progetto di riquilificazione era stato ammesso alla Variante 29 (scheda norma M1 - 23). Nel 2021 l'Ente di pubblica assistenza volontaria cercava un partner pubblico o privato che si facesse carico dell'intero importo del progetto, che allora era quantificato in circa 8 milioni di euro solo per i lavori e prevedeva oltre alla sede della Croce

Verde attrezzature socio sanitarie o universitarie. Successivamente il progetto è stato inserito nel Pnrr – Missione 4 – Componente 1 – Riforma 1.7 “Alloggi per gli studenti e riforma della legislazione sugli alloggi per studenti” che prevede risorse complessive di circa 1,2 miliardi di euro per 60 mila nuovi posti letto da realizzarsi entro aprile 2026. La necessità di accelerare l’iter del progetto ha fatto sì che, con DDC n. 51 di luglio 2024, il Consiglio comunale dichiarasse l’interesse pubblico mediante l’approvazione del progetto di massima e dello schema di convenzione a corredo dell’istanza di permesso di costruire in deroga e convenzionato per la rigenerazione urbana dell’ambito sito in via Del Capitel consistente nella ristrutturazione e nell’ampliamento dei fabbricati per la realizzazione della nuova sede della Croce Verde, dello studentato con pubblici esercizi, uffici pubblici e adeguamento delle opere di urbanizzazione. Il Comune concede la deroga al Piano degli Interventi per l’indubbio interesse pubblico rivestito tanto dallo studentato – data la carenza di student housing a Verona, città universitaria –, con gli spazi e gli esercizi pubblici a servizio anche della collettività, quanto dalla sede operativa della Croce Verde. L’intervento di rigenerazione urbana prevede uno studentato con 120 posti letto, una mensa e un bar aperti anche alla cittadinanza e al quartiere di Borgo Venezia e una sala conferenze che potrà essere utilizzata anche dalla Circoscrizione VI. I nuovi fabbricati saranno realizzati in corrispondenza dei fabbricati esistenti che saranno demoliti e ricostruiti, sono previste piazzette e aree verdi oltre che parcheggi coperti e scoperti sul fronte strada che sarà riqualificato. La Croce Verde gestirà lo studentato attingendo allo specifico finanziamento Pnrr di 20 mila euro a posto letto l’anno (2,4 milioni di euro l’anno per i 120 posti letti previsti) per 9 anni. Per rispettare i tempi del Pnrr lo studentato dovrà essere pronto entro giugno 2026 ma ad oggi (dicembre 2025) non ci sono notizie di un inizio dei lavori e dall’immagine satellitare di giugno scorso l’area sembra ancora in stato di abbandono.

Figura 319. - L’area oggetto dell’intervento di riqualificazione (giugno 2025)



Fonte: Google Maps

7.2.16. Realizzato il centro sportivo Platys Center

Il Platys Center è il primo impianto sportivo in Europa a ottenere la certificazione del Green Building Council, perché realizzato con criteri di sostenibilità e caratteristiche innovative. Il progetto è stato ideato dalla Magnoli & Partners, la società di architettura del gruppo energetico Edison, e realizzato dalla Bio Campus Sporting srl, di cui sono soci in parti uguali la Magarini srl e Rioca srl, che ha acquistato l’area nella zona della Spianà dall’azienda farmaceutica Glaxo. Il progetto di riqualificazione sostenibile dei 50.000 mq

dell'area ex Glaxo è stato messo a punto utilizzando strumenti digitali innovativi: BIM (Building information modeling); BEM (Building energy modelling) e BEMS (Building energy management system). Gli edifici, grazie a consumi contenuti e campi fotovoltaici ad alta efficienza, producono più energia di quella che consumano. Sono realizzati con materiali riciclati e riciclabili, principalmente provenienti dal recupero delle strutture esistenti, e impiantistica a emissioni zero. I consumi sono ridotti anche in termini di acqua e di suolo e gli edifici sono dotati di coperture verdi. La struttura sportiva è circondata da alberi e da un orto botanico e dispone di un'area lounge su due piani per eventi. Il costo dell'intero progetto è di circa 8 milioni di euro, i lavori erano già iniziati nel 2021 ma il cantiere è stato sequestrato per mancanza di titolo edilizio. La proprietà per rimettere in marcia il progetto propone al Comune di migliorare la viabilità all'ingresso del centro mediante la realizzazione, entro il 2024, di una rotatoria per un importo complessivo di 400 mila euro. Si prevede inoltre la realizzazione di una pista ciclabile lungo via Albere. Il Consiglio comunale nel 2022 attesta il pubblico interesse e approva la proposta di permesso di costruire convenzionato per la realizzazione di una piscina lagunare, una vasca per bambini, due piastre polivalenti (yoga, pilates, teatro per gli spettacoli estivi), 2 campi da tennis, 4 da padel, 3 da calcetto, 2 da beach volley, uno da bocce, un bar, un ristorante, una palestra, gli spogliatoi e un parcheggio esterno da 340 posti auto, 50 stalli per bici e 50 per motorini. Nel 2024 il centro polisportivo è in funzione. A maggio 2025 il centro polifunzionale Platys Center sigla un accordo con l'Ente Regionale per il Diritto allo Studio finalizzato all'applicazione di tariffe agevolate per l'accesso alla struttura agli iscritti all'Università e al Conservatorio.

Figura 320. - Vista sul Platys Center (luglio 2025)



Fonte: Google Maps

7.2.17. Polizia alla caserma Rossani in cambio della riqualificazione della caserma Dalla Bona per riallocare le funzioni militari

Come inizialmente stabilito nell'ambito del protocollo d'intesa per la razionalizzazione e la valorizzazione di immobili militari presenti nel territorio comunale siglato da Ministero della Difesa, Comune di Verona e Agenzia del Demanio nel 2015, si prevede di riallocare le funzioni militari presenti

nella Caserma Rossani presso altra sede, con oneri a carico del Comune di Verona che vi realizzerà la nuova sede della Polizia Municipale. L'ex presidio militare ristrutturato dal Comune ospiterà dunque la Polizia Locale che si sposterà dal vecchio monastero di via del Pontiere. L'accordo attuativo tra Comune, Ministero della Difesa e Agenzia del Demanio firmato a luglio 2021 prevede la cessione al Comune della Caserma Rossani per riallocarvi la sede del Comando della Polizia locale in cambio del finanziamento e dell'esecuzione degli interventi edilizi necessari alla riqualificazione e razionalizzazione della Caserma Dalla Bona che sarà utilizzata per il soddisfacimento dei fabbisogni allocativi del Ministero della Difesa.

Nell'ambito di tale accordo si stabilisce un termine di circa 3 anni affinché il Comune, in qualità di stazione appaltante, si occupi della progettazione, del restauro e dell'adeguamento della caserma Dalla Bona per un importo stimato in 3,6 milioni di euro. Quando le funzioni militari potranno essere trasferite alla caserma Della Bona il Comune acquisirà la proprietà della caserma Rossani. L'obiettivo del Comune è di trasferire anche la Centrale operativa della Mobilità e Traffico, in modo che sia a pochi metri dal comando di Polizia. A giugno 2024 è in fase di ultimazione il progetto di restauro e adeguamento delle caserma Dalla Bona e la Giunta approva le integrazioni all'accordo attuativo tra Comune e Ministero della Difesa relative a ulteriori lavori richiesti dal Ministero e conseguente aumento di spesa, in parte dovuto anche all'adeguamento dei prezzi. Il costo per riqualificare il compendio ammonta complessivamente a 6,7 milioni di euro di cui 3,65 milioni di euro a carico del Comune.

7.2.18. Ultimato il restauro del Silos di Levante (ex Caserma Santa Marta): spazi studio per l'Università e progetti culturali del Comune

Il restauro del Silos di Levante rientra tra gli interventi per il recupero del comparto ex caserme Santa Marta e Passalacqua, resi possibili grazie al Bando Periferie. Il Comune, con l'obiettivo di rifunzionalizzare le aree dismesse di grande potenziale e di creare spazi pubblici e luoghi di aggregazione nel quartiere Veronetta, partecipa al Bando periferie (Dpcm maggio 2016) con 3 lotti d'intervento. All'interno del lotto 1 è previsto l'intervento di recupero del Silos di Levante, finalizzato a farne uno spazio destinato a servizi universitari. Il Comune è ammesso ai contributi richiesti. A giugno 2018 la Giunta approva il progetto definitivo degli interventi concernenti il Lotto 1. L'intervento per il recupero della struttura ottocentesca del Silos di Levante ha un costo di 3,875 milioni di euro. L'Università di Verona che già dal 2015 ha cominciato ad utilizzare gli spazi restaurati del Silos di Ponente e dell'edificio della Provianda (facoltà di Economia), si occupa della progettazione nei tempi previsti dalla convenzione con la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Al Comune spetta l'esecuzione dei lavori, finanziati con il contributo statale previsto dal bando. A febbraio 2021 si avvia la diagnosi strutturale. Gli interventi prevedono il restauro, il risanamento e la conservazione degli apparati architettonici esterni austroungarici e la riconversione dei volumi interni (circa 17 mila mc) per accogliere spazi espositivi, punti di ristoro e sale lettura e studio per gli studenti. Sono inoltre previsti nuovi spazi per la collettività al fine di coinvolgere il quartiere con la vita studentesca. A dicembre 2024 tutti gli interventi previsti nel lotto 1 sono ultimati. Il progetto di restauro e rifunzionalizzazione del Silos di Levante è terminato, dopo il collaudo ospiterà l'Università che occuperà circa la metà della struttura mentre l'altra metà è destinata ai progetti culturali organizzati dal Comune. All'ultimo piano uno spazio espositivo museale mostrerà gli 8 silos in cemento armato un tempo destinati a contenere le granaglie utilizzate per fare il pane nella vicina Provianda. L'intervento di carattere conservativo si è concentrato sul mantenere inalterati gli aspetti di archeologia industriale anche mediante il restauro in loco dell'impianto dei macchinari per la risalita e lo stoccaggio delle granaglie, parte integrante dell'allestimento museale, e la valorizzazione della scala esistente di epoca austriaca. L'effettiva consegna dell'opera avviene dopo il collaudo ad aprile 2025.

7.2.19. Servizi sanitari e sportivi nell'ex centro sportivo Couver

Il progetto di rifunzionalizzazione dell'ex centro sportivo Couver, in via Fava, in servizi sanitari, Centro medico e RSA per 2/3 e ad impianti sportivi per 1/3, rientra tra le istanze ammesse alla Variante 29 (istanza M1 3). L'area nel 2017 è stata colpita da un incendio che ha reso inutilizzabile il centro sportivo Couver ed è stata abbandonata. Il progetto ripropone l'originaria funzione sportiva a cui aggiunge, in misura prevalente, la funzione sanitaria con l'intento di ampliare e specializzare i servizi già erogati nell'attiguo centro medico Cems, proprietario dell'area di circa 32 mila mq. Il progetto della viabilità prevede la riqualificazione delle strade attigue con alcune rotatorie e la realizzazione di una pista ciclabile che attraversi i quartieri di San Massimo e Borgo Milano. Il progetto del nuovo Couver Tennis era pronto per essere presentato nel 2019 ma la pandemia e l'aggiornamento delle stime economiche (che nel 2021 si attestavano sui 3 milioni di euro) hanno determinato un ritardo nella presentazione del Piano Urbanistico Attuativo (PUA) di via Fava. Il PUA è stato approvato ad aprile 2021. Come si vede dalle immagini satellitari le strutture esistenti sono state demolite (alcune demolizioni di strutture abusive erano previste anche nel bando di gara) per far spazio alle nuove necessità del Cems e per realizzare la struttura sportiva, un'accademia del tennis e del paddle.

Figura 321. - Vista aerea dell'area ex Couver nel 2021 (a sinistra) e nel 2025 (a destra)



Fonte: Google Maps

7.2.20. Restauro della Casa del Capitano e della Guardiania (ex Caserma Santa Marta)

Il restauro della Casa del Capitano, finalizzato ad accogliere un poliambulatorio, e della Guardiania, dove saranno riconfermate le attività già presenti della Delegazione Centro del Corpo di Polizia Municipale e creati nuovi spazi per associazioni socio-culturali, rientrano negli interventi di riqualificazione del quartiere Veronetta da realizzarsi nell'ambito del Bando Periferie (Lotto 1 – compendio ex Caserma Santa Marta). A giugno 2018 la Giunta approva i progetti definitivi degli interventi di restauro della Casa del Capitano e della Guardiania d'ingresso per un importo complessivo di 1,54 milioni di €, interamente finanziati dallo Stato. Si tratta di interventi di restauro conservativo, rispettosi dell'immagine storica (elementi architettonici e materiali originari), e di adeguamento impiantistico e funzionale agli usi previsti. A giugno 2021 la Giunta approva il progetto esecutivo e ad agosto 2022, esperita la procedura di gara, affida i lavori al Rti con mandataria Nord Costruzioni srl. Ad agosto 2025, dopo il collaudo, la Guardiania est viene consegnata quale sede temporanea alla Polizia Locale che viene trasferita in via definitiva nel

corpo ovest a novembre, dopo il collaudo. La Casa del Capitano è diventata la sede di un poliambulatorio per i residenti del quartiere Veronetta mentre la Guardiania ospita le attività della Delegazione Centro del Corpo Polizia Municipale nel lato ovest e diverse associazioni socio-culturali nel lato est.

7.2.21. Il Parco della Cultura Urbana riqualifica un'altra porzione delle Mura

A dicembre 2019 il Comune di Verona indice un concorso per la realizzazione di uno studio di fattibilità finalizzato alla realizzazione del Parco della Cultura Urbana all'interno delle Mura Magistrali cittadine, in un'area situata tra Porta San Zeno e Porta Palio, e per l'affidamento delle fasi successive della progettazione, fino al progetto esecutivo. L'area verde dovrà soddisfare l'esigenza ricreativa e sociale soprattutto di giovani attratti dalle tendenze europee degli sport di strada (parkour, skateboard, street workout, arrampicata/bouldering). L'idea è di creare uno spazio pubblico per tutti, attento alla valorizzazione del patrimonio storico-culturale e alle esigenze sociali della contemporaneità, in un'area da anni degradata e già convertita spontaneamente a spazio urbano per attività ludico sportive, tra cui lo skate. Il costo stimato per la realizzazione dei lavori è di 0,5 milioni di euro. A settembre 2020 la gara è aggiudicata al raggruppamento temporaneo di progettisti con mandataria Architer srl. Nel progetto vincitore il disegno del parco è scandito da aree tematiche ovali, definite da materiali diversi, che suggeriscono usi specifici senza condizionarne la fruizione, la quale rimane aperta e inclusiva. La forma è ripresa come matrice geometrica per l'allestimento della pista di skateboard e delle aree dedicate all'arrampicata, alla slackline, al parkour e alle esibizioni di artisti di strada. Un percorso sinuoso si snoda tra le aree tematiche e due strutture mobili ospitano servizi igienici e ristorazione. La grande attenzione al tema dell'accessibilità fa compiere ai progettisti scelte mirate alla massima inclusione sociale e partecipazione cittadina. A gennaio 2021 la Giunta approva il PFTE e inserisce l'intervento nel Programma triennale dei lavori pubblici 2021-2023. Ad aprile 2022 il progetto risulta beneficiario dei fondi del Pnrr (M5 C2 I2.1) per un importo complessivo di 0,77 milioni di euro. A maggio 2023 la Giunta approva il progetto definitivo, a giugno approva l'esecutivo e pubblica il bando di gara per affidare l'appalto. A settembre il Comune stipula il contratto per l'affidamento dei lavori di realizzazione del parco della cultura urbana alla Petas srl. I lavori cominciano a febbraio 2024 e ad aprile 2025 viene realizzato il 1° stralcio del progetto: una pista da skateboard di circa 2000 mq ed un percorso vita con 10 stazioni, oltre alla riqualificazione paesaggistica dell'area verde.

Figura 322. - Lo Skatepark Galliano diventa il Parco della cultura urbana (settembre 2025)



Fonte: Google maps

7.2.22. Valorizzazione ex caserma Trainotti

Il protocollo d'intesa siglato da Ministero della Difesa, Comune di Verona e Agenzia del Demanio a dicembre 2015 prevede per l'ex Caserma Trainotti la valorizzazione ai fini della gestione economica del bene da Difesa Servizi spa e la riallocazione delle funzioni militari presso altra sede, senza oneri per la Difesa. L'accordo attuativo siglato a luglio 2021 tra Comune, Ministero della Difesa e Agenzia del Demanio, conferma il quadro in quanto prevede un iter di valorizzazione urbanistica per la caserma Trainotti di via XX Settembre, veicolato dal Comune che si impegna a predisporre una variante urbanistica. Una delle ipotesi, fortemente voluta dagli studenti universitari, è di trasformare l'ex Distretto militare in residenze per studenti con ricadute positive anche per la riqualificazione del quartiere Veronetta. Il Ministero della Difesa intende darlo in concessione a terzi che dovranno occuparsi della riqualificazione. Difesa Servizi spa, a luglio 2024, pubblica un avviso per la ricerca di operatori economici che formalizzino le loro proposte di finanza di progetto per la riqualificazione e valorizzazione di 33 immobili che intende dare in concessione, tra cui l'ex caserma Trainotti. Quest'ultima è inserita nel cluster 1, tra gli immobili che possono essere riconvertiti in compendi turistici, senior housing e studentati. Nel catalogo degli immobili da valorizzare di Difesa Servizi spa aggiornato a ottobre 2025 l'ex caserma Trainotti è ancora presente.

Figura 323. - Scheda della caserma Trainotti nel catalogo immobili da valorizzare di Difesa Servizi Spa (10.2025)



Fonte: Difesa Servizi spa

7.2.23. Nessuna traccia dell'ecoquartiere che doveva sorgere al posto dello stabilimento produttivo Isap nel documento preliminare al PAT

Il progetto di trasformazione dell'area in via Lungadige Attiraglio (Parona), in cui si trova lo stabilimento di produzione plastiche Isap, in un quartiere residenziale ecosostenibile, rientrava tra le istanze ammesse alla Variante 29 (istanza M1 16). Per l'area in questione il Masterplan della manifestazione d'interesse, che includeva oltre all'area produttiva Isap anche le adiacenti aree di proprietà comunale, proponeva una significativa riqualificazione e rigenerazione ambientale con l'obiettivo di conseguire, attraverso il trasferimento dell'impianto produttivo e la localizzazione di una

fattoria sociale terapeutica, una connessione ambientale e una continuità ecologica tra il fiume, l'ambito del parco dell'Adige e il parco delle colline veronesi. La proposta di progetto del 2021, ancora in fase preliminare, prevedeva la demolizione totale degli stabilimenti (circa 26 mila mq) e l'edificazione sullo stesso sedime di edifici residenziali (circa 19 mila mq) con conseguente riduzione del consumo di suolo. I lavori di riqualificazione sarebbero dovuti iniziare non appena completato il trasferimento dello stabilimento produttivo. Il nuovo stabilimento della Isap è in corso di costruzione in Valpolicella, a San Pietro in Cariano (provincia di Verona), nell'area delle ex acciaierie Lonardi. A luglio 2025 è quasi ultimato, con non poche proteste da parte del territorio, ma del nuovo quartiere residenziale in progetto in via Lungadige Attiraglio non ci sono notizie. Il progetto non compare nemmeno nel documento preliminare al PAT T2b.1 Atlante delle progettualità e delle iniziative emerse nel processo di ascolto.

7.2.24. Recupero degli Adige Docks: l'ambizioso progetto di rigenerazione urbana è in stallo

Il progetto Adige Docks consiste nel recupero dei grandi depositi di ricambi per treni nel quadrante orientale della città, nei pressi della stazione di Porta Vescovo, e nella loro riconversione in strutture sportive. L'idea originale era di allestire gli edifici "come sono dove sono" per attività sportive al chiuso e all'aperto, commercio di supporto e studentati; e di connettere l'area di quasi 70 mila mq attraverso un ponte ciclopedonale verso i quartieri a nord della città. Adige Docks è un'enclave ferroviaria che diventa occasione di cerniera tra il tessuto urbano di Porto San Patrizio e l'ansa golenale dell'Adige. L'intento era di riconvertire l'ex scalo ferroviario e i suoi capannoni in una cittadella sportiva attraverso un progetto di rigenerazione urbana capace di unire riuso e pubblico interesse, di limitare il consumo di suolo e promuovere l'uso temporaneo dei luoghi. In particolare il progetto prevedeva:

- la trasformazione di due ex depositi ferroviari, Westend e Eastend, in aree sportive polivalenti che ospiteranno tutte le discipline (compreso il pattinaggio sul ghiaccio che manca in città) con spogliatoi, spazi commerciali, bar, ristoranti e area wellness;
- la realizzazione di due nuovi corpi di fabbrica, uno studentato con spazi comuni e auditorium e un edificio con bar e officina;
- la riqualificazione delle aree esterne che diventeranno un giardino dello sport con una nuova piazza, ponti ciclopedonali verso il centro e l'Università, percorsi pedonali e parcheggi.

Per effetto del decreto Sblocca Italia l'Amministrazione è riuscita, in tempi rapidi, a portare a termine l'iter che ha permesso di cambiare destinazione d'uso dell'area da ferroviaria a sportiva. La proprietà dell'area, la società PSP Invest srl- Gruppo Unterberger, a dicembre del 2019 inizia le prime demolizioni con l'intenzione di concludere l'opera da 60 milioni di euro, disegnata da Aspro Studio, entro il 2021. Il progetto non è ancora stato realizzato e dopo oltre 4 anni di inattività può considerarsi in stallo. A dicembre 2023 l'area è oggetto di un intervento di "risanamento urbano" che prevede la demolizione di alcune strutture non incluse nel piano di rinnovamento degli antichi magazzini, nonché la pulizia e il risanamento delle aree esterne e interne agli edifici rimasti. L'intervento è finalizzato a ripristinare l'ordine e prevenire occupazioni illegali, nel corso delle demolizioni sono state trovate 9 persone che occupavano abusivamente l'area. A marzo 2024 si apprende dalla stampa che molte parti del progetto iniziale sono state ridotte o eliminate del tutto e che il progetto, per ripartire, avrebbe bisogno di un rilancio economico.

7.2.25. In corso d'opera l'ammodernamento del Centro agroalimentare e in programma il progetto di completamento - comparto Q1

Il progetto di ammodernamento del mercato ortofrutticolo di Verona, 3° in Italia con 300 mila tonnellate di prodotti commercializzato ogni anno, prevede l'implementazione della catena del freddo nei piazzali a nord e a sud del mercato con logistica digitalizzata di magazzino e l'efficientamento energetico mediante la realizzazione di un nuovo impianto fotovoltaico. In particolare i lavori prevedono la chiusura e la coibentazione delle pareti degli spazi dei due piazzali, con la realizzazione di impianti di raffrescamento al fine di aumentare la conservazione dei prodotti nelle fasi di smistamento. Le due celle di nuova costruzione sono progettate per mantenere una temperatura di 16-18°C e hanno una superficie di circa 5 mila mq ciascuna. Il progetto, elaborato dalla struttura interna di Veronamercato già dal 2021, viene candidato ai fondi del Pnrr Misura 2.1 - "Sviluppo della logistica agroalimentare tramite miglioramento della capacità logistica dei mercati agroalimentari all'ingrosso". A luglio 2023 Invitalia, per conto del Ministero dell'Agricoltura della Sovranità Alimentare e delle Foreste (MASAF), formalizza alla Società Veronamercato il contributo di 10 milioni di euro da fondi Pnrr, su una spesa complessiva di 19 milioni di euro. Il progetto si suddivide in due interventi:

- il primo prevede l'implementazione della catena del freddo nei due piazzali nord e sud del Mercato ortofrutticolo mediante l'installazione di impianti elettromeccanici e la coibentazione delle strutture esistenti – sistema di logistica "smart" per il tracciamento dei flussi delle merci lungo la "catena del freddo".
- il secondo prevede l'efficientamento energetico mediante la realizzazione di un nuovo impianto fotovoltaico da 2,2 Mwp, dimensionato per garantire l'autonomia energetica delle parti comuni, delle nuove celle frigorifere e dell'illuminazione esterna, installato su pensilina per la copertura di circa 620 posti auto e l'implementazione di un sistema di supervisione delle cabine di media tensione.

A novembre 2025, in occasione di una visita istituzionale volta a verificare lo stato di avanzamento del progetto, si prende atto che i lavori procedono in anticipo rispetto ai tempi fissati nel cronoprogramma e si prevede il completamento di entrambi gli interventi entro marzo 2026. Nel frattempo procede anche il progetto di completamento del Centro agroambientale. A febbraio 2024 il Consiglio comunale, con deliberazione n. 11, ratifica l'accordo di programma con il Consorzio ZAI per il completamento del Centro agroalimentare – Comparto Q1 Strutture connesse con i mercati agro alimentari e/o altre destinazioni compatibili e aree annesse. Tale comparto, compreso nel Piano Particolareggiato delle aree di completamento del Quadrante Europa, è stato soggetto a una proposta di variante, adottata nel 2022, che prevede di sviluppare il Centro agroalimentare lungo 3 lotti serviti da una strada di penetrazione anziché in un unico lotto come inizialmente previsto, a parità di superficie coperta. Tale modifica consente la realizzazione di aree verdi e di servizi pubblici associativi. La superficie complessiva dell'area d'intervento è di circa 185 mila mq di cui 85 mila destinati a verde e i restanti 100 mila ripartiti tra: strutture coperte (29 mila mq), parcheggi (25 mila mq), piazzali (23 mila mq) e verde (23 mila mq). Il progetto prevede opere compensative per un valore di 785 mila euro che contribuiranno alla riqualificazione del quartiere Sacra Famiglia: la riqualificazione del piazzale antistante alla chiesa su via Vigasio; la sistemazione del parco circostante attraverso l'unione delle due aree verdi, nuovi percorsi e piantumazioni; la realizzazione del tratto di pista ciclabile mancante su via Mantovana. A febbraio 2025 il Consorzio Zai affida la redazione della documentazione integrativa alla procedura di screening di Valutazione di impatto ambientale.

Figura 324. - Accordo di programma in variante al piano degli interventi per il completamento del centro agroalimentare comparto Q1 e aree annesse - Planivolumetrico



Fonte: Comune Verona

7.2.26. RigeneriaAMO Borgo Roma: ristrutturazione edilizia e riqualificazione energetica di 272 alloggi pubblici, ampliamento del parco e pista ciclabile

Il progetto *RigeneriaAMO*. Dalla ristrutturazione edilizia delle "Case Rosse" alla rigenerazione urbana del quartiere di Borgo Roma, rientra nell'ambito del Pinqua (Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare) ed è finanziato con i fondi Pnrr – M5C2. Comprende i seguenti interventi:

- ristrutturazione edilizia e riqualificazione energetica delle Case Azzolini, un complesso di 5 fabbricati per un totale di 180 alloggi con relative autorimesse, per un valore di circa 14 milioni di euro;
- lavori preparatori per l'ampliamento del parco di Santa Teresa per un importo di 420 mila euro;
- completamento della rete ciclabile nella Circoscrizione V (quartieri di Borgo Roma e 1° Maggio) per un importo di 540 milioni di euro;
- recupero edilizio e riqualificazione energetica del complesso residenziale in località Tombetta, 4 fabbricati per un totale di 92 alloggi per un valore di circa 4 milioni di euro.

Ad agosto 2023 il Comune approva il progetto definitivo per ristrutturare le Case Azzolini, gli edifici a Tombetta e per realizzare nuove piste ciclabili e marciapiedi. Entrambi i complessi edilizi sono case Agec (Agenzia Gestione Edifici Comunali) destinate all'edilizia sociale, vale a dire assegnate a canone convenzionato attingendo alla banca dati di emergenza abitativa aziendale, costruite tra gli anni '30 e '40 e mai riqualificate. Oltre alla riqualificazione degli immobili e dei relativi spazi pubblici, è previsto un nuovo spazio coperto comune, disponibile all'uso pubblico, destinato a funzioni associative aperte alle comunità locali. Le nuove piste ciclabili e i marciapiedi saranno realizzati dove ancora assenti, in particolare i percorsi ciclopedonali saranno a completamento dell'itinerario ciclabile previsto nel Biciplan del PUMS e permetteranno il collegamento tra la periferia sud (Sacra Famiglia) con il centro città. Ad aprile 2024, dopo circa un anno di perfezionamento del progetto definitivo, cominciano i lavori di riqualificazione della Case Azzolini. Per consentire la permanenza degli abitanti negli alloggi i lavori cominciano dalle facciate con la rimozione degli intonaci danneggiati, il risanamento delle armature e la posa del cappotto termico; per poi procedere con il rifacimento delle coperture, la sostituzione dei serramenti e degli ascensori e l'installazione del nuovo sistema di teleriscaldamento. A fine settembre il cantiere raggiunge il 20% dell'avanzamento complessivo e ad agosto 2025 arriva al 75%, l'obiettivo è di concludere i lavori entro la

fine del 2025. A meno di un chilometro dalle Case Azzolini si trovano le Case Tombetta, un compendio di interesse monumentale. I lavori alle Case Tombetta sono pressoché gli stessi, cominciano a ottobre 2024 e ad agosto 2025 raggiungono il 40% dell'avanzamento.

Figura 325. - Case Azzolini (a sinistra) a giugno 2025 e Case Tombetta (a destra) a settembre 2025



Fonte: Google Maps

7.2.27. Parco polisportivo Spianà

Il progetto prevede di realizzare un centro sportivo su un'area di circa 16 mila mq in via Sogare. Il parco polisportivo sarà prevalentemente outdoor con una struttura per l'arrampicata, un'area per il parkour all'interno di un'area verde pubblica con zona ristoro, percorsi e piazzette. Ci saranno due campi da padel e alcuni volumi chiusi che ospiteranno una palestra per l'arrampicata indoor, gli spogliatoi e i servizi. A novembre 2022 il Comune approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica che prevede un costo complessivo per la realizzazione dell'opera di 4,45 milioni di euro. A marzo 2023 affida l'appalto integrato per la progettazione e l'esecuzione dei lavori al Rti con mandataria Petas Srl. Ad agosto 2024 approva il progetto definitivo che rimodula il costo complessivo in 6 milioni di euro di cui: 4,45 milioni di euro finanziati con fondi Pnrr M5C2 Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore - Investimento 3.1 Sport e inclusione sociale, 0,9 milioni di euro con i Fondi per l'avvio delle opere indifferibili (FOI) e la quota restante dal Comune di Verona. A maggio 2025 cominciano i lavori e a novembre risultano ancora in corso.

7.2.28. Hub di Co-housing in via Don Nicola Mazza in programma

Il progetto prevede la ristrutturazione di un immobile comunale in gestione ad Agec (Agenzia Gestione Edifici Comunali), per realizzare un hub di co-housing destinato a giovani adulti in condizioni di precarietà lavorativa, anziani e adulti svantaggiati in carico ai servizi sociali, nuclei mono-genitoriali con figli minori e nuclei familiari o single con bisogni di accoglienza temporanea, in un contesto di sostegno reciproco e solidarietà. L'intervento, del valore stimato di 3,5 milioni di euro, è programmato nell'ambito del PR-FESR 2021/2027 e della Strategia di SUS dell'Area urbana di Verona - Azione 4.03.02.

7.2.29. Terminata la riqualificazione del Centro sportivo Avesani a Ponte Crencano

L'impianto Polisportivo esistente si estende su un'area di circa 55 mq e offre la possibilità di praticare diverse discipline sportive, sia a livello regionale che nazionali, tra le quali il calcio, l'atletica leggera, l'hockey in linea ed il pattinaggio artistico. Il progetto prevede la riqualificazione della pista e delle pedane per l'atletica, la riqualificazione della copertura della tribuna con il recupero degli spazi sottostanti per ricavarne una pista di atletica indoor, il rifacimento del campo da calcio con nuovo manto sintetico e l'efficientamento e la messa a norma dell'impianto di illuminazione. Il progetto ha un costo complessivo di 2,56 milioni di euro ed è finanziato con fondi PNRR – M5C2 Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore - Investimento 3.1 Sport e inclusione sociale. A marzo 2023 il Comune aggiudica l'appalto integrato per la progettazione e l'esecuzione dei lavori al Rti con mandataria Limonta Sport Spa. A luglio 2024 approva il progetto esecutivo. A ottobre 2025 i lavori di riqualificazione del centro sportivo Avesani sono conclusi.

7.2.30. Ritardi per il Co-housing in via Merano

Il progetto, finanziato con fondi POR-FESR 2014/2020, consiste nella ristrutturazione edilizia con interventi strutturali antisismici dell'intero immobile Ater di via Merano 14 per la realizzazione di 19 alloggi di social housing e spazi polivalenti e nel miglioramento della prestazione energetica dell'edificio che passerà dalla classe energetica E alla classe A4. Gli alloggi saranno destinati a famiglie in situazione di disagio abitativo, in condizioni di fragilità socio-economica, ad anziani, a persone diversamente abili e a famiglie monogenitoriali. Al piano terra e al piano interrato ci saranno spazi e servizi comuni rivolti agli inquilini dei 19 appartamenti ma anche agli altri abitanti del quartiere che potranno usufruire di uffici polifunzionali, di una palestra per la riabilitazione motoria e di una sala comune. Il progetto prevede la riqualificazione degli impianti esistenti e l'installazione di sistemi domotici per consentire una migliore fruizione degli appartamenti. A novembre 2020 Ater aggiudica la gara per l'affidamento dei lavori, il cui importo è di circa 2 milioni di euro iva esclusa, all'operatore economico Housingest Network Srl. L'importo dell'intero progetto è di 2,7 milioni di euro, di cui 2,3 finanziati con fondi europei. L'inizio dei lavori era previsto per febbraio 2021 e sarebbero dovuti terminare entro dicembre 2022 ma a giugno 2025 (data dell'immagine di Google street view) si vedono ancora i ponteggi.

7.2.31. Ristrutturazione dell'ex Casa colonica Saval: un polo comunitario multifunzionale con servizi per il quartiere

Il progetto di ristrutturazione dell'ex Casa colonica di Saval è inserito nel più ampio progetto Steps (Shared Time Enhances People Solidarity), finanziato dal programma europeo Uia (Urban Innovative Actions), incentrato sul rinnovo di immobili esistenti e sulla loro messa a disposizione della comunità al fine di mitigare la solitudine. L'obiettivo è che l'edificio di proprietà del Comune in via Marin Faliero diventi punto di riferimento per gli abitanti e le associazioni del quartiere. Il progetto prevede di realizzarvi una biblioteca, un info point, un'infermeria e un bar. A marzo 2023 cominciano i lavori di restauro dell'edificio e di sistemazione dell'area verde circostante di circa 2 mila mq. L'intervento si suddivide in 2 lotti:

- il 1° lotto prevede la messa in sicurezza dell'edificio mediante la demolizione e il rifacimento di solai e murature interne, la realizzazione di una nuova copertura e la ristrutturazione di tre spazi al piano terra che saranno utilizzati dalla comunità, per un importo di circa 1,15 milioni di euro, parzialmente finanziati da fondi Ue collegati al progetto Steps.
- Il 2° lotto riguarda la rifunzionalizzazione del secondo e terzo piano dell'edificio per un importo di circa 1 milione di euro, interamente a carico del Comune.

A settembre 2025 i lavori del 1° lotto sono conclusi e i lavori del 2° lotto sono in partenza. Casa Saval si apre al quartiere con laboratori creativi e cinema all'aperto, da dicembre entra in funzione il bar e con il 2° lotto si realizzeranno spazi per convegni e incontri, due ambulatori medici/paramedici e una foresteria.

7.2.32. Asilo notturno Camploy: realizzato il centro servizi per l'accoglienza temporanea e il contrasto alla povertà, appaltati i lavori di ampliamento

Il nuovo centro servizi Camploy a Veronetta, inaugurato a ottobre 2024 e finanziato con fondi POR-FESR 2014/2020, ha bisogno di più spazio per l'accoglienza e i servizi sociali. A tal fine il Comune, a novembre 2025, affida i lavori di riqualificazione della chiesetta sconsacrata adiacente all'asilo notturno Camploy, finanziati dall'Unione Europea Next Generation EU nell'ambito del PNRR (Missione 5 – Componente 2 – Investimento 1.3 Housing temporaneo e stazioni di posta per le persone senza fissa dimora), alla società Alfra Vetri Srl. L'intero progetto ha un valore di circa 2 milioni di euro di cui:

- 1,7 milioni per la riqualificazione funzionale, l'adeguamento strutturale e l'efficientamento energetico della struttura di accoglienza dove è stato realizzato l'housing sociale;
- 0,3 milioni per la riqualificazione della chiesetta adiacente finalizzata alla creazione di un centro servizi destinato a persone in condizione di deprivazione materiale e marginalità estrema.

La struttura esistente ha un'area dedicata all'accoglienza collettiva con 8 stanze da 4 posti letto, per un totale di 32 posti letto, e un'area di housing sociale con 6 mini appartamenti destinati all'accoglienza temporanea di persone o famiglie in condizione di disagio abitativo, in vista di un reinserimento sociale e lavorativo. Il Centro servizi è dotato inoltre di spazi polifunzionali dedicati alle attività diurne di presidio sociale e sanitario, distribuzione della posta per i residenti presso l'indirizzo fittizio comunale, mediazione, counseling, consulenza legale, distribuzione di beni di prima necessità, partecipazione ad attività di tipo laboratoriale, erogazione di pasti, servizio docce ecc..

7.3. Una lettura strategica

Abbiamo visto che nella provincia di Verona sono in corso moltissimi progetti che stanno avanzando ma è essenziale capire come questi si interconnettono tra loro in una visione strategica. Verona si sta configurando come un nodo essenziale, al livello europeo oltre che nazionale, per il transito di merci e persone e in questa fase è essenziale che riesca a gestire e a governare questa trasformazione per evitare frizioni e congestioni urbane. Per comunicare come si sta configurando questa trasformazione bisogna raggruppare i progetti per assi strategici.

Figura 326. – I principali assi strategici che guidano lo sviluppo di Verona



Fonte: Cresme su bing mappe

Un primo asse strategico che si può denominare “Nodo dei corridoi Ten-T” vede incrociarsi a Verona la linea AV/AC Brescia - Verona – Padova che forma parte del corridoio mediterraneo italiano e il potenziamento dell’accesso sud al Brennero per le merci a lunga percorrenza con il quadruplicamento della Verona – Fortezza che si inserisce nel corridoio Scandinavo – Mediterraneo. Entrambe le opere puntano a separare i flussi di traffico merci da quelli passeggeri, migliorando e potenziando entrambi i servizi. Se queste grandi opere procedono e si concludono insieme e nei tempi giusti Verona potrà diventare un importantissimo snodo della logistica e sarà capace di attrarre funzioni direzionali e servizi avanzati, se invece dovessero andare fuori fase e avere dei rallentamenti Verona rischia di diventare una città-cantiere difficilmente vivibile a causa delle interferenze.

Un secondo asse strategico che si può denominare “Porta sud dell’alta velocità” si individua sulla direttrice Porta Nuova - Verona Sud dove si vuole attuare un’importante riqualificazione urbana a partire dalla riconversione dei 45 ettari dello scalo merci che diventerà la porta sud dell’alta velocità, il cosiddetto Central Park di Verona ovvero una nuova centralità urbana a servizio dei quartieri limitrofi e di tutta la città con un ampio parco ma anche nuovi alloggi, social housing, attrezzature pubbliche, commerciale, direzionale, ricettivo, ecc. Quest’operazione però è fortemente legata ai lavori dell’alta velocità perché se questi accelerano l’area acquista valore e domanda, se l’AV/AC rallenta si rischia invece di prolungare l’uso temporaneo dell’area. Nell’asse strategico “Porta sud dell’alta velocità” si inserisce il progetto di rigenerazione urbana dell’ex Manifattura Tabacchi che diventerà un polo turistico ricettivo polifunzionale che farà da cerniera tra la città e il quartiere fieristico. Per evitare un sovraccarico di traffico sulla viabilità, il primo stralcio funzionale consiste nelle opere di urbanizzazione primaria all’interno e all’esterno dell’ambito di progetto (rotatorie, adeguamenti viari con percorsi ciclopeditoni), nella realizzazione di un parcheggio pubblico interrato all’interno dell’area e, in cambio del contributo di sostenibilità, un nuovo ponte ciclopeditono di collegamento con la Fiera. Il piano strategico One 2024-2026 di Veronafiere si concentra sull’accessibilità al quartiere fieristico (porte di accesso, parcheggi, percorsi) e sulla sistemazione delle aree interne anche in funzione dell’attacco della nuova passerella ciclopeditona, oltre che sul miglioramento dei punti ristoro interni alla fiera, all’installazione di fotovoltaico sui tetti e di colonnine elettriche. In questo quadro di sviluppo si inserisce l’area già riqualificata degli ex Magazzini Generali che sarà essenziale per dare una continuità agli spazi, ai percorsi e alle funzioni intermedie che serviranno a non polarizzare tutto su uffici e residenze di fascia alta legate all’alta velocità. Inoltre potranno ospitare, fin da subito, usi temporanei qualificati per mantenere la vitalità economica nell’area e, dal punto di vista del valore immobiliare, potranno funzionare da ammortizzatore, assorbendo la domanda e gli investimenti, in attesa che gli altri progetti siano maturi. Il più grande rischio però è che siano trattati come progetto isolato.

Un terzo asse strategico che si può denominare “Sistema produttivo-logistico” trova il suo cuore nel Quadrante Europa che è stato riconosciuto come miglior scalo merci d’Europa, primo in Italia per traffico integrato, interconnette le varie tipologie di trasporto (ferroviario, stradale e aereo), raggruppa i flussi di traffico e fornisce l’accesso ai corridoi di trasporto europei Scandinavo – Mediterraneo. Sono in corso dei lavori di potenziamento funzionali al raggiungimento dell’obiettivo comunitario di spostare il 30% della merce dalla gomma al ferro entro il 2030 e il 50% entro il 2050. Il comparto denominato Marangona, destinato dagli strumenti urbanistici a logistica e innovazione, è stato pensato da sempre come area di espansione e se ne sta definendo lo sviluppo attraverso un masterplan che suddivide il comparto in 5 ambiti, di cui 2 destinati a funzioni logistiche e 3 dedicati a ricerca, innovazione e servizi (*digital hub* ad alto contenuto di innovazione tecnologica, hub della conoscenza e dell’innovazione, servizi culturali e per la creatività). Il Quadrante Europa e in futuro la Marangona costituiscono i nodi di un sistema

produttivo/logistico che si compone di accessibilità stradale pesante (A4, A22) che sarà implementata e migliorata attraverso la realizzazione della terza corsia dell'A22 e del cosiddetto progetto di ribaltamento del casello autostradale di Verona sud (finalizzato ad evitare che il traffico autostradale si immetta nella viabilità urbana); capacità ferroviaria merci, potenziata attraverso la separazione dei flussi merci e passeggeri nei corridoi europei; ma anche di accessibilità aerea per il traffico merci funzionale al sistema produttivo del Nord-Est che è una parte marginale del progetto di potenziamento dell'aeroporto Catullo. Un'infrastruttura di supporto al sistema produttivo – logistico è rappresentata dalla Variante SS12, il cui scopo principale è di alleggerire i centri abitati della pianura veronese dai flussi di traffico pesante e di rendere più efficiente l'accesso alle aree produttive della Bassa, anche in previsione della realizzazione del nuovo terminal intermodale con polo logistico e agroalimentare a Isola della Scala e della nuova strada Mediana che interconnette l'A22 e l'A4 passando per Isola della Scala.

Un quarto asse strategico che si può denominare “Mobilità sostenibile e qualità urbana” vede protagonista l'opera filovia con le sue quattro tratte che connettono i poli attrattori (stazioni, Arena, Fiera, ospedali, stadio, ecc.), 39 filobus, due parcheggi di scambio (a Verona est e Verona sud), il nuovo deposito mezzi con officina, il centro direzionale e amministrativo. Ma è sostenuto anche dalla riqualificazione dell'asse strategico stazione Porta Nuova – corso Porta Nuova – piazza Bra – piazza Cittadella, spinta dalle Olimpiadi 2026 e finalizzata a potenziare e mettere in sicurezza la mobilità pedonale e ciclabile.

Un quinto asse strategico che si può denominare “Infrastrutture culturali e della conoscenza” vede protagonista la riqualificazione dell'ex arsenale con il progetto Ars District che trasforma l'ampia area aperta in un grande parco urbano e propone di fare dell'ex compendio austriaco un polo dell'innovazione artistica, tecnologica e alimentare che aggrega una serie di funzioni (mercato, botteghe artigiane, museo, nuova sede dell'Accademia di Belle Arti, foresteria, co-working e nursery). I progetti universitari creano nuove centralità della conoscenza, contribuiscono alla riqualificazione del quartiere Veronetta con effetti strutturali su domanda abitativa, servizi, vita urbana e reputazione della città. La riqualificazione della stazione di Porta Vescovo forma parte di un progetto più ampio che punta ad integrare il polo universitario con il territorio, è finalizzata a farne la porta di accesso del sistema universitario connettendolo attraverso piste ciclabili e percorsi ciclopedonali. Il progetto di riqualificazione delle ex Caserme Santa Marta e Passalacqua sancisce definitivamente l'unione tra l'Università e il quartiere che la ospita con la realizzazione di una sorta di campus aperto all'interno di un parco pubblico (già realizzato). Il Forte Santa Caterina invece vuole diventare un luogo di produzione culturale lenta e memoria urbana, co-gestito dalla cittadinanza; la visione condivisa nel nuovo masterplan è di un parco agricolo che, oltre ad aumentare la dotazione di servizi ed incentivare il policentrismo della città, favorisce la continuità della cintura verde.

Verona si trova al centro di importanti progetti strategici di impatto europeo che si configurano come grandi opportunità per l'intermodalità delle merci (Quadrante Europa e corridoi europei), l'alta velocità dei passeggeri (AV/AC Milano – Venezia) e l'accessibilità internazionale (tunnel del Brennero e Aeroporto Catullo). La gestione della fase transitoria richiederà però uno sforzo particolare nel mantenere accessibile e fruibile la città nonostante i grandi cantieri in corso.