CONFINDUSTRIA
Verona

VERONA2040
UN'IMPRESA DI TUTTI

VERONA CROCEVIA DI INFRASTRUTTURE

Osservatorio sullo sviluppo infrastrutturale strategico nulla Provincia di Verona, programmazione e stato d'avanzamento

2024

Terza Edizione

Terza Edizione 2024

VERONA2040
UN'IMPRESA DI TUTTI

CONFINDUSTRIA
Verona

Invest in Verona

A cura dell'Ufficio Territorio
Confindustria Verona

Per approfondire temi e progetti l'Ufficio Territolo
resta a disposizione ai seguenti recapiti:
email: territorio@confindustria.vr.it
tel: 045 8099 438 / 449

Indice

INTRODUZIONE

1. Infografica: Mappa di un territorio

2. Le infrastrutture ferroviarie
   2.1. Opere TAV
      2.1.1. AV/AC Brescia - Verona
      2.1.2. AV/AC Nodo di Verona
      2.1.3. AV/AC Verona - Padova
   2.2. Galleria di Base del Brennero

3. Le infrastrutture stradali
   3.1. Autostrada A22
   3.2. Autostrada A4
   3.3. Prolungamento autostrada A31 «Valdastico»
   3.4. Autostrada Tirreno-Brennero «Ti-Bre»
   3.5. Variante SS 12
   3.6. Grezzanella
   3.7. Strada di Gronda

4. Le infrastrutture intermodali
   4.1. Nuovo Filobus a Verona
   4.2. Interporto Quadrante Europa
   4.3. Aeroporto Valerio Catullo

5. Sintetizzazione tabellare stato avanzamento lavori

6. Conclusioni

Introduzione

Posizionarsi come nodo d'interscambio strategico nel panorama nazionale ed europeo, questa è la vocazione infrastrutturale del territorio veronese, crocevia tra l'asse del Brennero e la direttrice pedemontana est-ovest del Paese. Queste arterie, rispettivamente parte integrante del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e del Corridoio Mediterraneo, rappresentano due delle principali direttrici di trasporto europee, collocando Verona al centro di uno scenario infrastrutturale di rilevanza strategica.

L'obiettivo di questo volume è fornire una **panoramica aggiornata dei principali processi di trasformazione infrastrutturale** e al contempo generare un **momento di riflessione sui principali processi trasformativi del territorio** valutandone fattibilità e impatti futuri. In questi ultimi anni il contesto locale ha assunto un ruolo chiave all'interno dei principali progetti infrastrutturali inseriti nel PNRR e portati avanti dall'attuale Governo.

Il Piano infrastrutturale strategico 2023-2032, che comprende opere come la Galleria di Base del Brennero e la TAV Brescia-Padova, mira a colmare il gap infrastrutturatale del nostro paese attraverso investimenti sui fronti della sostenibilità, innovazione e digitalizzazione.

I progetti in corso, che includono la **modernizzazione della rete viaria, il potenziamento delle connessioni ferroviarie e il rafforzamento degli hub d'interscambio**, rappresentano una significativa opportunità per lo sviluppo economico del territorio, la promozione della mobilità sostenibile e il miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

La strategia d'investimento nei principali asset infrastrutturali è ribadita **nel Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Veneto**, che per la Provincia di Verona menziona il potenziamento delle connessioni con il Brennero, il miglioramento dell'accessibilità al nodo urbano di Verona, l'ottimizzazione dell'accessibilità stradale all'interno del Quadrante Europa, nonché il rafforzamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria all'Aeroporto Valerio Catullo.

Nelle sezioni seguenti, verranno analizzati i progetti più rilevanti in fase di realizzazione, mettendone in luce le principali caratteristiche e offrendo una visione integrata delle trasformazioni in atto. Questo approccio permetterà di illustrare come Verona stia costruendo il proprio futuro, **un'infrastruttura alla volta.**

L'intento finale è quello di offrire un output comunicativo attraverso il quale Confindustria Verona possa non solo informare i propri associati, ma anche sensibilizzare il più ampio pubblico sugli importanti cambiamenti in corso nel territorio. I quali sono destinati a giocare un ruolo centrale nello **sviluppo del tessuto economico e infrastrutturale del Paese.**

1. Infografica: Mappa di un territorio

Per la Provincia di Verona, questo è un periodo significativo nello sviluppo delle sue infrastrutture, caratterizzato dalla presenza di numerosi interventi di rilievo nazionale, regionale e locale, contraddistinti da un importante slancio progettuale sia in termini economici che temporali.

Nel report si considerano **14 progetti** infrastrutturali che, nell'insieme, generano un investimento complessivo di circa **30 miliardi di euro**. Circa il 50% di questo importo è destinato al rafforzamento e all'ammodernamento del sistema ferroviario, in linea con il dato nazionale, dove si prevede un investimento di oltre 280 miliardi. I principali investimenti su **ferro** riguardano la realizzazione del tracciato ferroviario ad alta velocità Brescia-Padova (9,9 miliardi) e il completamento della Galleria di Base del Brennero (8,8 miliardi). Seguono gli investimenti nelle infrastrutture stradali per il trasporto su **gomma**, con particolare attenzione ai piani d'investimento delle principali autostrade interregionali, tra cui spicca l'Autostrada del Brennero S.p.A., con 7,2 miliardi destinati ai prossimi 50 anni di concessione. Infine, sono stati considerati alcuni interventi di notevole rilievo locale, legati alla loro funzione di hub intermodale, che complessivamente valgono 400 milioni di euro.

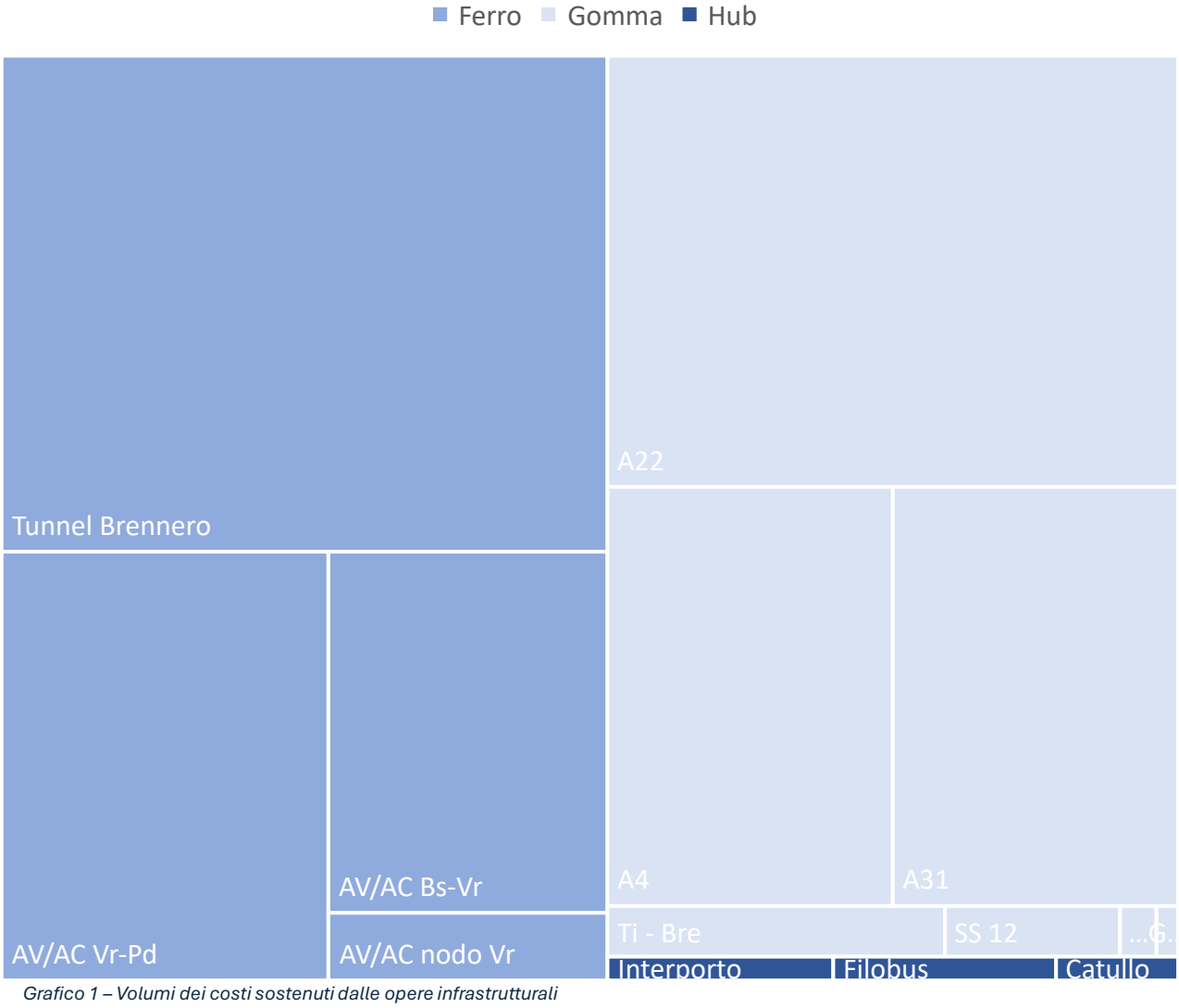


Grafico 1 – Volumi dei costi sostenuti dalle opere infrastrutturali

Attraverso queste opere, la regione del Veneto si prefigge un significativo sviluppo e ammodernamento delle dotazioni infrastrutturali oggi esistenti, con l'obiettivo di ridisegnare in maniera radicale gli attuali flussi di merci e persone. Il quadro d'interventi delineato all'interno Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Veneto non rappresenta unicamente un aggiornamento infrastrutturale, bensì delinea un quadro d'interventi infrastrutturali più ampio che mira a creare un **sistema resiliente e competitivo**, capace di supportare una crescita economica sostenibile a lungo termine e di migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali non solo aumenterà la capacità di trasporto, ma contribuirà anche a ridurre i tempi di percorrenza e l'impatto ambientale, grazie all'adozione di tecnologie e tracciati più efficienti e sostenibili. La realizzazione di collegamenti ferroviari ad alta velocità, come il tratto Brescia-Padova e il completamento della Galleria di Base del Brennero (BBT), ridurrà sensibilmente i tempi di viaggio, favorendo sia il trasporto di passeggeri che quello delle merci, con ricadute positive sull'intero sistema economico regionale e nazionale. Questi interventi, inoltre, rispondono a un'esigenza di internazionalizzazione, consentendo a Verona di rafforzare il proprio ruolo di snodo cruciale nei collegamenti tra il Nord e il Sud Europa.

Di certo, un simile mutamento degli assetti infrastrutturali richiederà tempo e sarà realizzato in fasi distinte, coinvolgendo diverse porzioni del territorio provinciale secondo precisi **cronoprogrammi**. Alcuni di questi interventi sono già stati pianificati per concludersi entro il **2026**, con l'obiettivo di offrire un sistema di mobilità sul nodo di Verona in grado di soddisfare le aspettative di efficienza e fruibilità attese per le future Olimpiadi e Paralimpiadi Invernali di Milano-Cortina 2026. Altri progetti, come già menzionato, hanno una timeline volta al **2032** in accordo con il Piano infrastrutturale strategico 2023-2032.

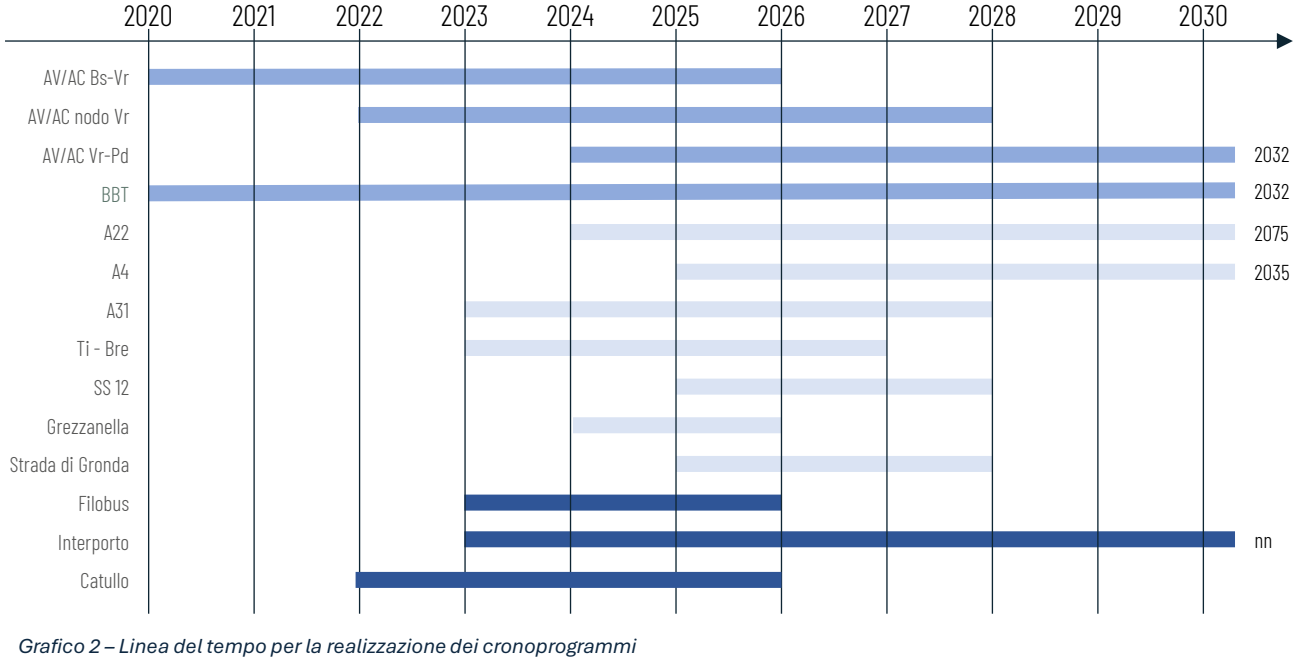
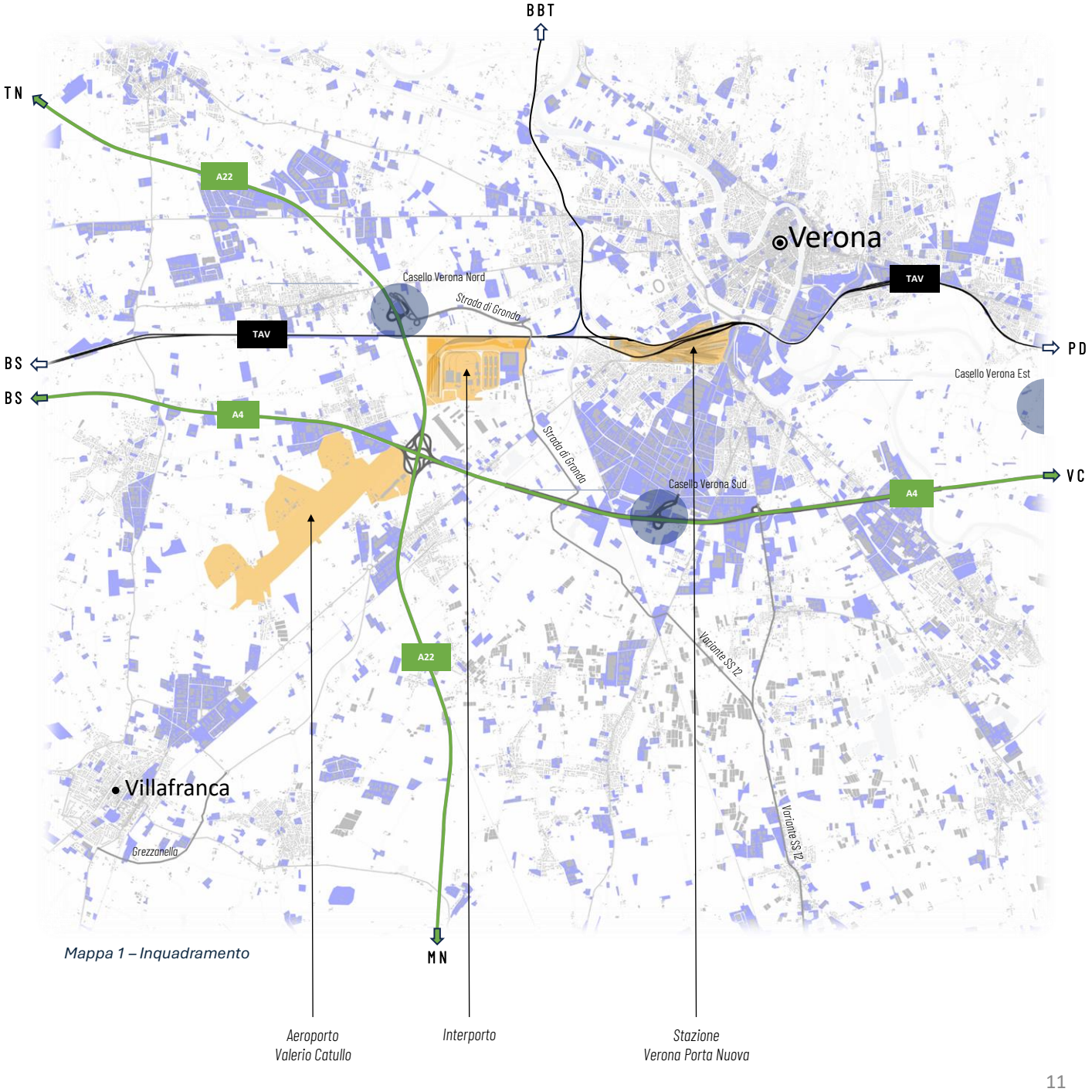


Grafico 2 – Linea del tempo per la realizzazione dei cronoprogrammi

La cartografia evidenzia come lo sviluppo economico e la pianificazione delle infrastrutture di mobilità siano strettamente interconnessi. Le aree destinate ad attività economico-amministrative si trovano in prossimità delle principali vie di comunicazione, evidenziando una chiara strategia di integrazione tra mobilità e crescita economica. Gli hub di interscambio, in particolare, rappresentano nodi cruciali in questa rete, facilitando gli spostamenti tra diverse modalità di trasporto e promuovendo un'economia locale più dinamica.



Mappa 1 – Inquadramento

2. Le infrastrutture ferroviarie

2.1. Opere TAV

Le prime informazioni relative al tracciato Alta Velocità Torino-Venezia risalgono al 1986, quando, per la prima volta, il Piano Generale dei Trasporti individuò due principali assi ferroviari ad Alta Velocità: Torino-Milano-Verona-Venezia e Milano-Bologna-Firenze-Napoli-Battipaglia. In particolare, il collegamento Brescia-Padova, segmento del più ampio asse Milano-Venezia, si colloca all'interno del Corridoio Mediterraneo della rete strategica transeuropea dei trasporti (TEN-T core network), che si estende dalla Spagna fino alla frontiera ungherese con l'Ucraina.

Con il DPCM del 15 aprile 2021, è stato nominato Vincenzo Macello, vicedirettore generale di RFI, come Commissario Straordinario di Governo per supervisionare le opere infrastrutturali finalizzate al completamento del collegamento AV/AC Brescia-Verona-Padova. Il progetto è suddiviso in tre principali aree di intervento: Tratta AV/AC Brescia-Verona, Nodo AV/AC di Verona e Tratta AV/AC Verona-Padova.

Per la gestione di ciascuna area, sono stati individuati i seguenti soggetti esecutori con incarico di General Contractor: Cepav Due per la Tratta Brescia-Verona, RFI con appalto integrato per il Nodo di Verona e Iricav Due per la Tratta Verona-Padova.

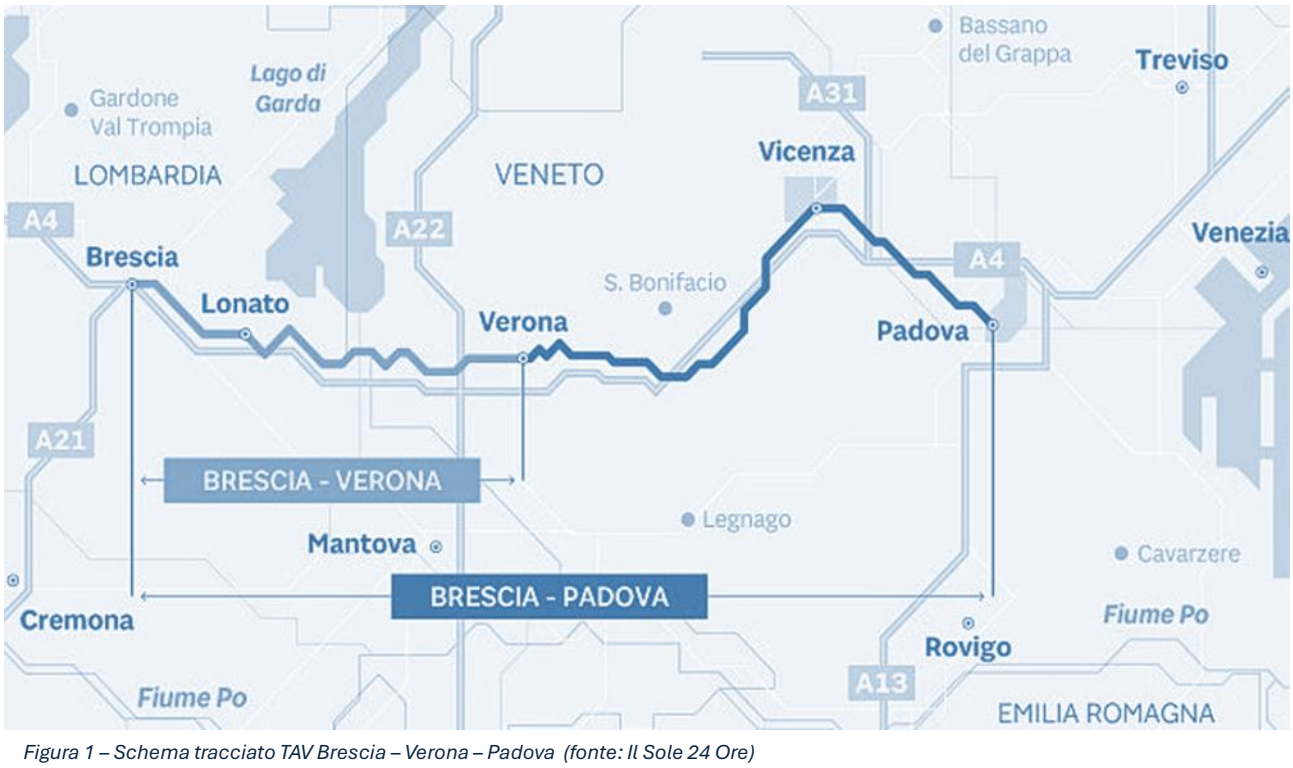


Figura 1 – Schema tracciato TAV Brescia – Verona – Padova (fonte: Il Sole 24 Ore)

2.1.1. AV/AC Brescia – Verona

Nel marzo 2018 il CIPESS (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile) ha approvato il progetto definitivo del Lotto Brescia Est-Verona (escluso il nodo di Verona). Successivamente, in data 10 marzo 2020, è stata autorizzata l'apertura dei cantieri, con un costo stimato di 2,950 miliardi di euro e una previsione di completamento entro il 2026.

L'intervento prevede la realizzazione di 48 km di binari ad Alta Velocità, da Mazzano fino a Verona, di cui 30 km in affiancamento all'autostrada A4 e 8 km paralleli alla linea ferroviaria esistente. I lavori sono affidati al Consorzio Cepav Due, formato da Saipem, Impresa Pizzarotti e ICM S.p.A., su commissione di RFI (Rete Ferroviaria Italiana). La direzione lavori spetta a Italferr, società del Polo Infrastrutture del gruppo FS Italiane.

Attualmente, è stato coperto circa il 66% del fabbisogno economico complessivo, pari a 1,723 miliardi di euro. Rimane ancora da definire la localizzazione della Stazione TAV del Basso Lago di Garda, per la quale sono in corso studi di fattibilità progettuale. Le due opzioni considerate sono San Martino di Desenzano (Lombardia) o Peschiera del Garda (Veneto). A tal proposito, sono stanziati 35 milioni per finanziare gli studi necessari che hanno aperto un ampio dibattito tra esponenti locali e regionali.

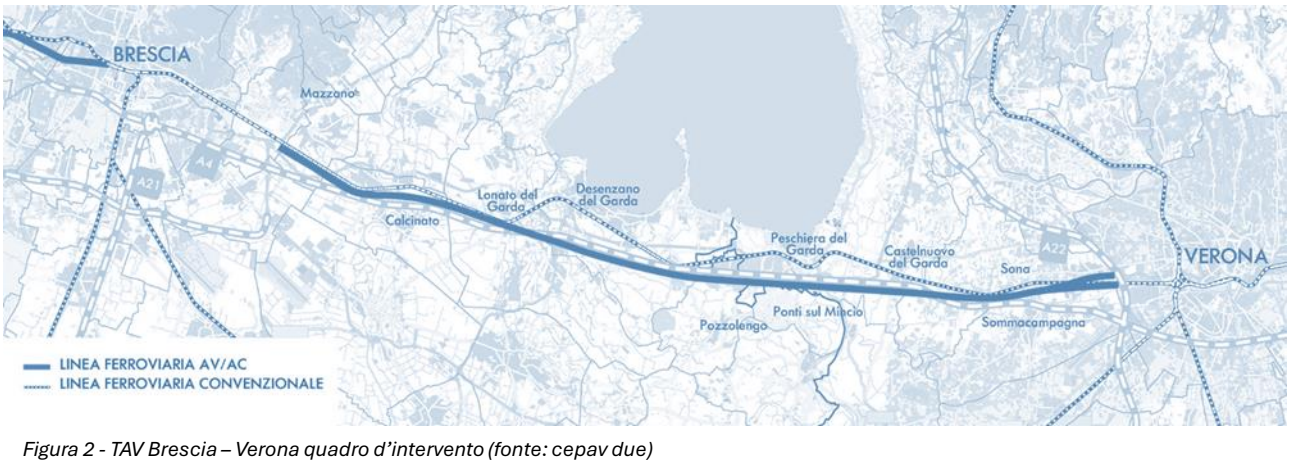


Figura 2 - TAV Brescia – Verona quadro d'intervento (fonte: cepav due)

1° Lotto Funzionale Tratta Brescia Est - Verona

Data fine progettazione definitiva: 2014*

Data fine iter autorizzativo: per Lotti Costruttivi dal 2017 al 2019*

Data inizio progettazione esecutiva e realizzazione: 2018

Data inizio lavori: 2020

Data fine lavori: 2026

Data di attivazione: 2026 in linea con il target PNRR

2° Lotto Funzionale Quadruplicamento in uscita Est da Brescia

Fase avanzamento: PROGETTAZIONE

Data di attivazione: dicembre 2028

2.1.2. AV/AC Nodo di Verona

Per questa porzione di progetto si è attualmente in attesa della conclusione dell'iter autorizzativo per l'approvazione del progetto definitivo, avviato il 30 giugno 2022. Nell'ambito del Nodo di Verona, la realizzazione di una nuova infrastruttura ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) comporta l'adeguamento di tutte le opere infrastrutturali esistenti. Gli interventi previsti includono la riqualificazione dello scalo ferroviario di Porta Nuova e della Stazione Porta Vescovo, la costruzione di un nuovo ponte ferroviario sull'Adige, il prolungamento di alcuni sottopassi (Via Cason, Via Albere e Tangenziale Ovest), il rifacimento del cavalcavia in Via Fenilon, la creazione di una nuova viabilità in Via Carni e un nuovo cavalcaferrovia per l'autostrada A22. Inoltre, il progetto prevede il potenziamento, l'ammodernamento e l'ampliamento di binari, marciapiedi e sottopassi, nonché il miglioramento degli apparati tecnologici e la costruzione di una nuova palazzina per uffici e servizi.

Ad aprile 2024, è stato annunciato che nell'autunno dello stesso anno si procederà con la bonifica delle aree interessate dall'opera. L'intervento complessivo, volto alla realizzazione del progetto, prevede un investimento di 553 milioni di euro, dei quali 441 milioni già finanziati. Il committente del progetto è Rete Ferroviaria Italiana (RFI), con la direzione lavori affidata a Italferr, società di ingegneria del gruppo FS. Gli appaltatori dell'opera sono il raggruppamento di imprese composto da Impresa Pizzarotti & C., Saipem e Salcef. Il completamento dei lavori è previsto per il 2028.

Figura 3 - Nodo AV/AC di Verona quadro d'intervento (fonte: RFI e ITALFERR)

Nodo AV/AC di Verona Ingresso Ovest

Fase avanzamento: PROGETTAZIONE ESECUTIVA

Data fine progettazione definitiva: 2021

Data aggiudicazione e avvio progettazione esecutiva: settembre 2023

Data di attivazione: maggio 2028

Nodo AV/AC di Verona Ingresso Est

Fase avanzamento: PERMESSI

Data fine progettazione definitiva: 2022

In fase conclusiva Iter autorizzativo per successivo avvio procedura di gara; durata dei lavori prevista 70 mesi

Data di attivazione: dicembre 2030

2.1.3. AV/AC Verona - Padova

La nuova infrastruttura ferroviaria si estende per 76,5 km a doppio binario, attraversando le province di Verona, Vicenza e Padova. L'intervento, inserito nel Contratto di Programma RFI-MIT 2021-2027, è suddiviso in tre lotti, con un costo complessivo di 4,1 miliardi di euro. Di questo importo, il 65% è finanziato attraverso i fondi del PNRR, mentre la restante parte è a carico di RFI. Attualmente, sono stati avviati i lavori sui primi due lotti, relativi al collegamento tra Verona e Vicenza, con il completamento dell'opera previsto entro il 2032.

Figura 4 - Tratta AV/AC Verona-Padova quadro d'intervento (fonte: RFI e ITALFERR)

1° Lotto Funzionale: Verona-bivio Vicenza

Fase avanzamento: LAVORI

Data fine progettazione: 2015

Data fine iter autorizzativo: 2018

Data inizio progettazione esecutiva e realizzazione: 2020

Data di attivazione: dicembre 2026

2° Lotto Funzionale: Attraversamento di Vicenza

Fase avanzamento: LAVORI

Data fine progettazione: 2022

Data fine iter autorizzativo: 2023

Data inizio progettazione esecutiva e realizzazione: 2023

Data di attivazione: settembre 2032

3° Lotto Funzionale: Vicenza-Padova

Fase avanzamento: PROGETTAZIONE

Attivazione: 2029

2.2. Galleria di Base del Brennero

La Galleria di Base del Brennero sarà il più lungo tunnel ferroviario al mondo e collegherà Innsbruck (Austria) e Fortezza (Italia). Questo progetto rappresenta un passo cruciale per il miglioramento dei collegamenti ferroviari tra l'Italia e l'Europa settentrionale, promuovendo il trasporto sostenibile e riducendo l'impatto ambientale del traffico merci su gomma.

Avviato nel 2013, il progetto è attualmente in uno stadio avanzato di realizzazione, senza segnalazioni di rilevanti rallentamenti. L'opera, destinata esclusivamente al trasporto ferroviario, ha un costo stimato di 8,8 miliardi di euro, suddiviso equamente tra Austria e Italia. La quota italiana, pari a circa 4,4 miliardi di euro, è già finanziata per l'83%, con un contributo significativo da parte di Autostrada del Brennero. La configurazione del tunnel prevede due gallerie principali a binario singolo. Dal punto di vista operativo, il nuovo tracciato tra Fortezza ed Innsbruck ridurrà la lunghezza del percorso dagli attuali 75 km a 64 km, con una diminuzione della pendenza massima da 26‰ a 4-6,7‰. Questo permetterà una riduzione dei tempi di percorrenza, portandoli dagli attuali 80 minuti a soli 25 minuti.

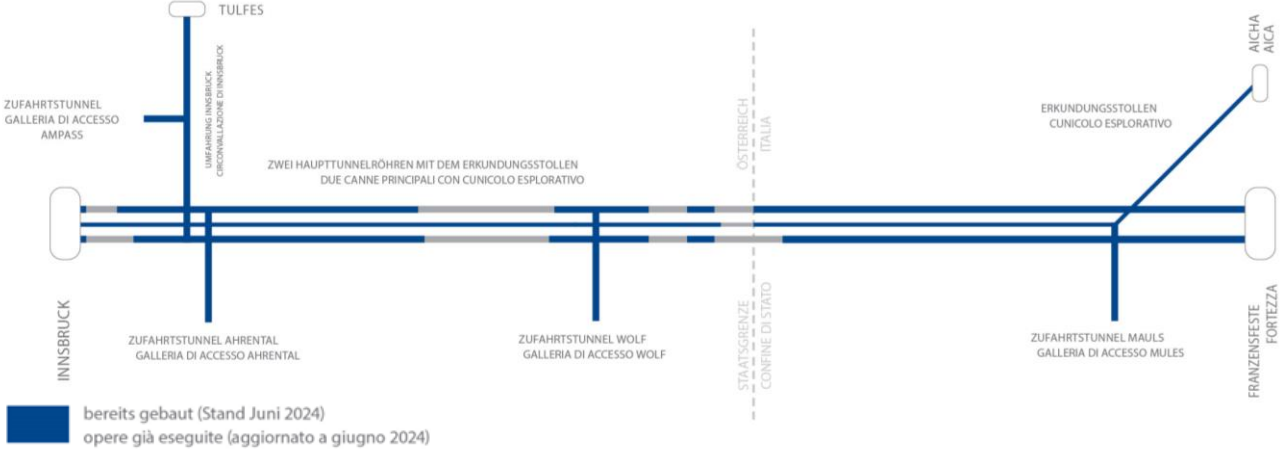


Figura 5 – Schema avanzamento lavori Galleria di Base del Brennero al 2024 (fonte: BBT-SE)

Stato avanzamento lavori:

- Completamento di importanti sezioni del lotto Tulfes-Pfons, compreso il cunicolo esplorativo e le gallerie principali. Di particolare rilievo è il completamento delle gallerie sotto il fiume Isarco.

- Pubblicato il bando di gara per l'ultimo lotto di costruzione sul lato italiano, il lotto Mules-Brennero 2 e 3, con un valore di circa 1,4 miliardi di euro. Sul lato austriaco, si sta assemblando una nuova TBM (Tunnel Boring Machine) per proseguire con lo scavo.

- Al momento, il progetto è completato al 12% circa. L'obiettivo è di concludere i lavori di escavazione entro il 2026. Finora, sono stati spesi 952 milioni di euro, con un significativo aumento delle spese previsto per il prossimo futuro.

Prospettive future:

La fine dei lavori e l'attivazione è prevista per il 2032. Questo consentirà di trasferire parte del traffico merci dalla gomma a ferro, riducendo le emissioni e migliorando la qualità della e ambientale.

Il progetto ha ottenuto circa 1,2 miliardi di euro dai fondi europei Connecting Europe Facility (CEF), il che dimostra il sostegno e l'importanza dell'infrastruttura a livello europeo.

3. Le infrastrutture stradali

3.1. Autostrada A22

Potenziamento dell'Autostrada A22 tra Bolzano sud l'uscita autostradale Verona Nord.

L'Autostrada del Brennero A22 è una delle principali arterie di collegamento tra l'Italia e l'area mitteleuropea.. Si estende per 314 km, unendo il Brennero a Modena, e si interseca con altre infrastrutture cruciali, come l'Autostrada A1 e l'A4, attraversando quattro regioni: Trentino-Alto Adige, Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna. Grazie alla sua posizione strategica come uno dei principali passi transalpini, l'A22 è fondamentale per il commercio europeo lungo il Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo.

Nel dicembre 2022, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha approvato il project financing di Autostrada del Brennero, che prevede, tra le varie iniziative, il potenziamento dell'infrastruttura. Successivamente, nell'aprile 2023, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato un piano di finanziamento da 7,2 miliardi di euro, destinato a investimenti infrastrutturali per i prossimi 50 anni di concessione. L'obiettivo è rendere l'infrastruttura più sicura, digitale e sostenibile, con particolare attenzione all'impatto ambientale. Gli interventi di potenziamento mirano a risolvere il problema del congestionamento causato dal traffico civile e commerciale.

Dal punto di vista autostradale, si procederà con i seguenti interventi per superare la configurazione attuale a due corsie: realizzando una terza corsia tra Verona-nord e l'intersezione con l'A1 a Modena, una terza corsia "dinamica" tra Bolzano e il casello di Verona-nord.

Sono inoltre previsti lavori per la realizzazione di: sovrappassi, barriere antirumore, aree di sosta, aree di servizio, nuovi impianti tecnologici, opere di sicurezza e interventi minori di manutenzione.

I progetti inclusi nella proposta finanziaria sono stati firmati dall'ingegnere Carlo Costa, Direttore Tecnico Generale di Autostrada del Brennero, che ha assunto anche il ruolo di progettista e responsabile dell'integrazione delle prestazioni specialistiche.

Figura 6 - Render progetto terza corsia dinamica (fonte: Autostrade del Brennero spa)

3.2. Autostrada A4

Nell'agosto 2023, la società autostradale Brescia-Padova, parte del gruppo A4 Holding, ha presentato il Documento di fattibilità delle alternative progettuali (Docfap) per migliorare e mettere in sicurezza il traffico tra Brescia e Padova. Il traffico in questa tratta è aumentato del 2% rispetto ai livelli pre-COVID, con un'utenza composta per il 30% da mezzi pesanti. Gli studi condotti evidenziano la necessità di realizzare una quarta corsia dinamica tra Brescia Est e il Passante di Mestre, un intervento stimato in 3,5 miliardi di euro e con un tempo di realizzazione di 10 anni.

I prossimi obiettivi sono fissati per il 2026, con la conclusione della fase esecutiva dei progetti già avviati, supportati da un investimento di 20 milioni di euro.

Oltre a questo importante progetto di ammodernamento infrastrutturale, sono previsti ulteriori interventi, tra cui: l'avvio dei lavori per il ribaltamento del casello di Verona Sud al 2026 con un costo complessivo di 116 milioni di euro, la posa di barriere antirumore fra Peschiera e Colognola nel 2025, con un costo di 18 milioni di euro, e la realizzazione del casello autostradale di Castelnovo del Garda che avverrà tra il 2024 ed il 2026, con un costo complessivo di 67 milioni di euro.

Figura 7 - Ribaltamento Casello A4 Verona Sud (fonte: Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA)

3.2. Prolungamento autostrada A31 «Valdastico»

L'Autostrada A31, nota anche come Valdastico, rappresenta un'infrastruttura chiave per la mobilità nel Veneto, con l'obiettivo di estendere i collegamenti verso il Trentino-Alto Adige a nord e di migliorare le connessioni verso sud. Attualmente, l'autostrada si estende da Piovene Rocchette (VI) a Badia Polesine (RO), con piani per future estensioni verso il confine trentino.

L'opera, con una lunghezza complessiva di 115 km, include 32 gallerie e numerosi ponti e viadotti, e permetterà una notevole riduzione dei tempi di viaggio tra Veneto e Trentino, favorendo lo sviluppo economico e commerciale di entrambi i territori.

Il progetto, approvato nel 2023, è suddiviso in due sezioni: il Tratto Veneto e il Tratto Trentino. Tuttavia, la sua realizzazione è stata ostacolata da numerosi ritardi, dovuti in parte alla complessità geomorfologica del territorio e alle difficoltà nell'ottenere le risorse necessarie. Al momento, il costo complessivo dell'opera supera i 3,5 miliardi di euro, con il completamento previsto non prima del 2028. Nonostante molti lavori siano già in fase di avanzamento, permangono carenze di risorse e autorizzazioni per il completamento dell'infrastruttura, complicate anche da forti restrizioni politiche nella provincia di Trento.

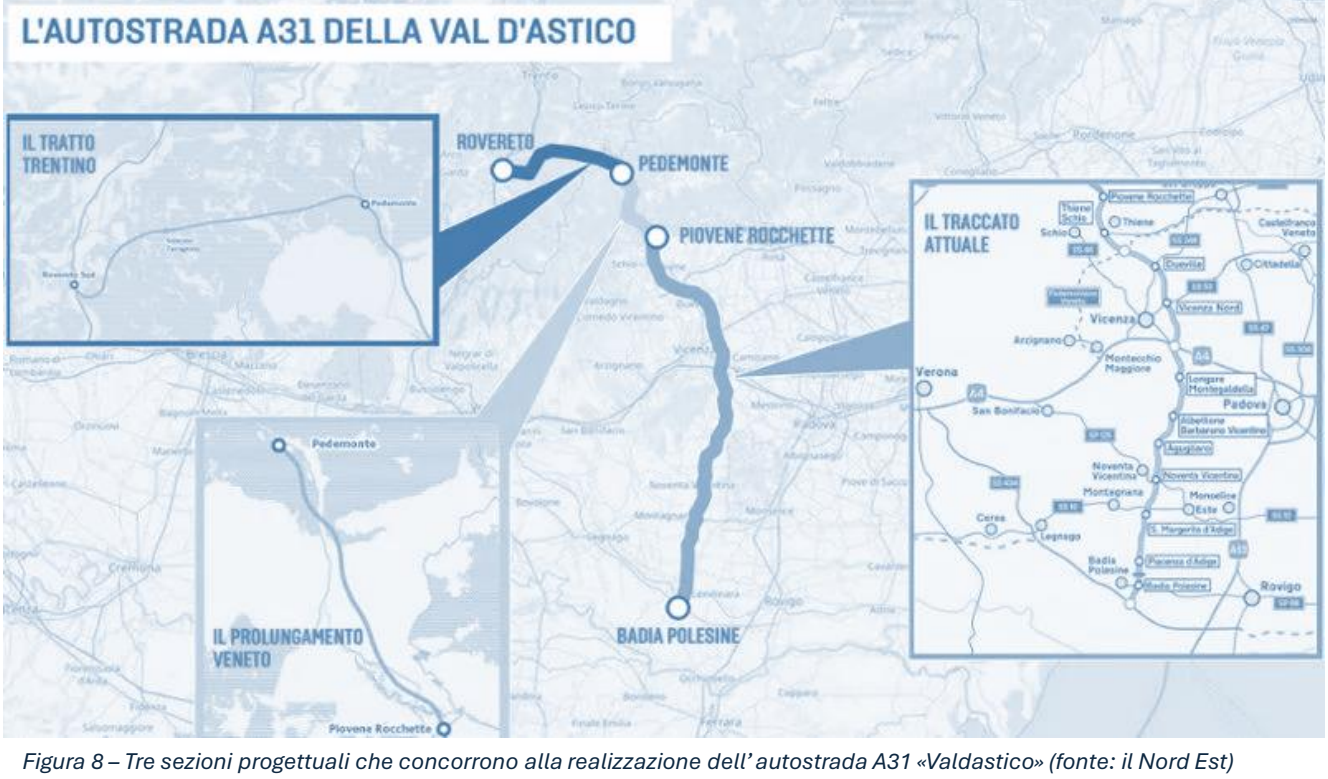


Figura 8 – Tre sezioni progettuali che concorrono alla realizzazione dell' autostrada A31 «Valdastico» (fonte: il Nord Est)

3.3. Autostrada Tirreno-Brennero «Ti.Bre»

Il progetto dell'Autostrada Tirreno-Brennero è un'importante iniziativa infrastrutturale volta a collegare il tracciato del Brennero con quello dell'A15, creando un corridoio diretto tra il versante tirrenico e il corridoio del Brennero. Questo collegamento consentirebbe di ridurre tempi e costi di trasporto per merci e persone, attraversando aree agricole e industriali strategiche del Paese. Tuttavia, il progetto ha suscitato preoccupazioni per il significativo impatto ambientale in un territorio già caratterizzato da una buona connettività, e comporterebbe un rilevante sforzo economico con tempi di rientro dell'investimento incerti.

L'autostrada si sviluppa su un tracciato di 85 km, collegando Parma (A15) a Nogarole Rocca (A22). L'intervento, avviato nel 2023, prevedeva la conclusione a metà 2027, con la possibilità di aprire alcune sezioni anticipatamente. Il costo complessivo dell'opera è stimato in oltre 500 milioni di euro, ma al momento i lavori si sono limitati alla sola provincia di Parma, con un investimento di 250 milioni di euro.

Il progetto attualmente è in una fase di stallo e non rientra tra le opere strategiche prioritarie del Paese. Questi aspetti, uniti ai rischi legati agli alti costi di esecuzione e alla scarsa volontà politica, potrebbero paralizzare la realizzazione dell'opera per molti anni, compromettendo i progressi ottenuti fino ad oggi.

Figura 9– Tracciato progettuale dell' Autostrada Tirreno-Brennero «Ti.Bre» (fonte: l'Arena)

3.4. Variante SS 12

Il 21 marzo 2024, il CIPESS (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile) ha dato il via libera alla realizzazione delle opere infrastrutturali indispensabili per il completamento della Strada Statale 12 (SS12). Questo importante progetto, che si estende per 14,5 km da Verona verso Nogara e il Mantovano, mira a migliorare la viabilità locale, alleggerendo il traffico nelle aree urbane di Madonna di Dossobuono, Ca' di David, Castel d'Azzano, Buttapietra e Vigasio.

L'opera, attesa da oltre 30 anni, sarà realizzata da Anas con un costo complessivo di 260 milioni di euro, con un forte incremento rispetto ai 145 milioni inizialmente previsti. I lavori inizieranno nel 2025, ora che il progetto ha superato la fase di valutazione di impatto ambientale (VIA) ed è iniziata l'acquisizione delle aree destinate all'esproprio. Il nuovo tracciato fornirà un asse viario diagonale strategico, che contribuirà a migliorare l'accessibilità e la connessione infrastrutturale nell'intero territorio provinciale, favorendo lo sviluppo economico e logistico della zona.

La SS12 è considerata una delle principali arterie del nord Italia, fondamentale per la connessione tra Verona e il Mantovano, e l'intervento risponde a una crescente domanda di mobilità più efficiente e sostenibile. Oltre a decongestionare il traffico locale, l'opera ridurrà i tempi di percorrenza, migliorando notevolmente la qualità della vita per i residenti e favorendo il trasporto delle merci, essenziale per le imprese locali.

Figura 10 - Tracciato Variante SS12 porzione nord (fonte: ANAS)

3.5. Grezzanella

La Grezzanella, estensione della SR62 della Cisa e parte del sistema della Tangenziale sud di Villafranca, è un'infrastruttura la cui realizzazione è stata attesa per oltre 15 anni. Il progetto, rimasto incompiuto per lungo tempo, ha visto un'importante svolta nel febbraio 2024, quando sono stati avviati i lavori di completamento del secondo lotto.

L'opera ha lo scopo di migliorare significativamente la viabilità del comune di Villafranca, creando un collegamento tra Via Sant'Eurosia e Via Mantova. L'obiettivo principale è deviare il traffico dalle zone centrali del comune verso l'esterno, riducendo la congestione urbana e creando un corridoio ad alto scorrimento per il traffico nord-sud.

L'intervento ha un costo complessivo di 31,1 milioni di euro e si prevede che i lavori saranno completati entro ottobre 2026. Il progetto è strategico per la mobilità locale, poiché consentirà un accesso più rapido e diretto alle principali arterie di collegamento, riducendo al contempo l'impatto ambientale e il traffico pesante sulle vie interne.

Ad oggi, i lavori procedono con la fase di esproprio e la preparazione del terreno, mentre si prevede che le opere strutturali principali partiranno entro la fine del 2024. Il completamento del secondo lotto, atteso da tempo, rappresenterà un grande passo avanti per la viabilità della zona, rendendo il traffico più scorrevole e sicuro.

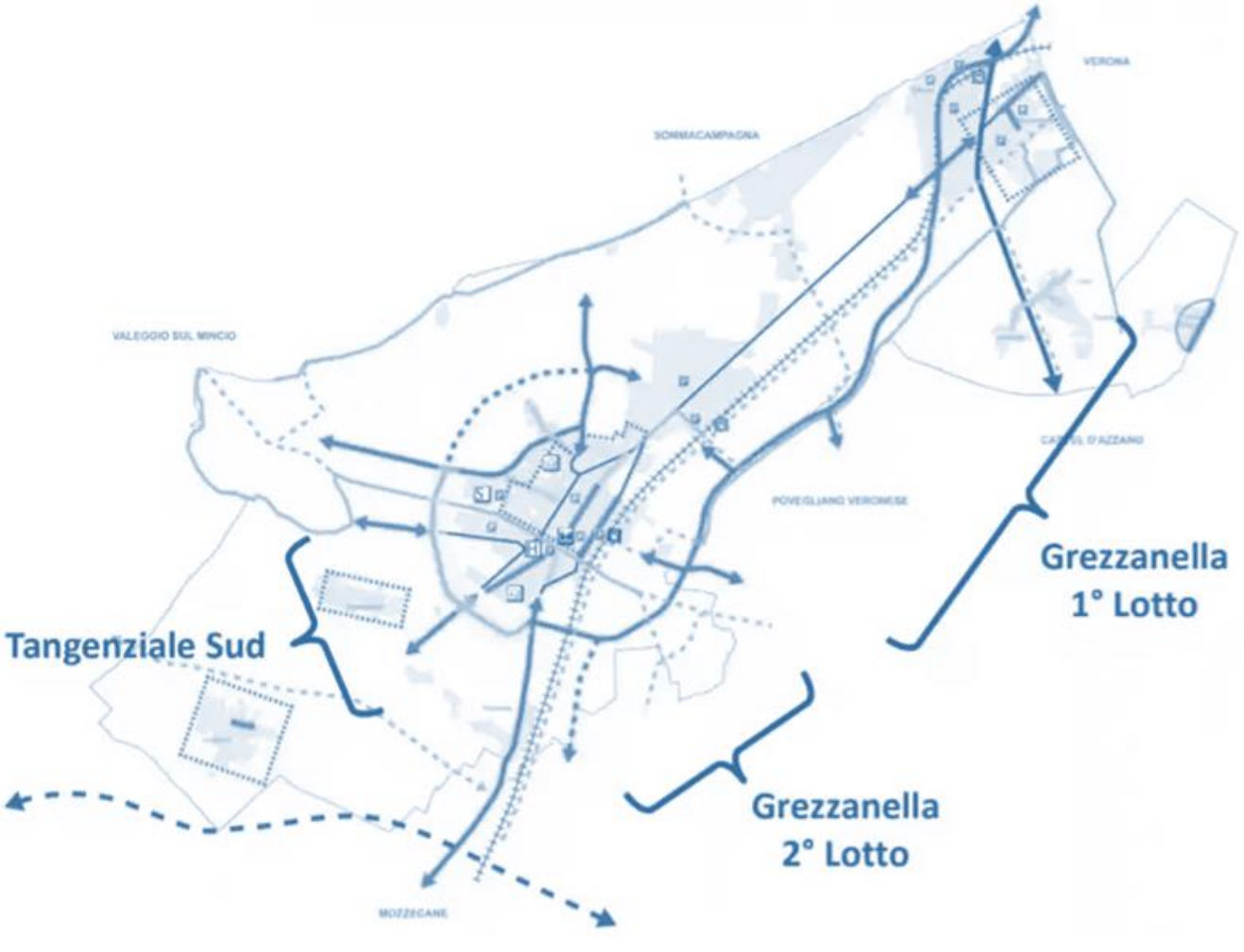


Figura 11 - Schema di progetto del PUMS di Villafranca (fonte: Comune di Villafranca)

3.6. Strada di Gronda

La Strada di Gronda del Comune di Verona è un'infrastruttura progettata come estensione funzionale della Variante SS12 e del ribaltamento del casello Verona Sud A4. Questa strada, che si estende per 3,4 km, collegherà direttamente lo svincolo di Monsuà alla bretella T4/T9. L'intervento ha l'obiettivo di alleviare il traffico nelle aree centrali della città, migliorare gli spostamenti in direzione sud-nord/ovest e aumentare l'accessibilità infrastrutturale per zone periferiche come Marangona e l'Interporto.

Il progetto è finanziato con 53,3 milioni di euro provenienti da Autostrada Brescia-Padova, risorse inizialmente destinate a coprire parte dei costi del Traforo delle Torricelle. Tuttavia, a causa della ricollocazione di questi fondi, la realizzazione della Strada di Gronda è stata accelerata, mentre il Traforo delle Torricelle si trova attualmente in fase di analisi per un possibile inserimento nel nuovo Piano di Assetto del Territorio (PAT).

Ad oggi, la progettazione della Strada di Gronda è avanzata, con la fase di progettazione esecutiva completata e i lavori preliminari avviati. Si prevede che i lavori strutturali inizieranno entro la metà del 2025, con un termine di completamento stimato per il 2027. Tuttavia, il cambiamento di destinazione dei fondi e la necessità di ulteriori approvazioni amministrative potrebbero influire sui tempi di realizzazione. La riprogrammazione delle risorse e le future decisioni relative al PAT saranno decisive per il progresso del progetto.

In sintesi, mentre la Strada di Gronda rappresenta un'importante opportunità per migliorare la viabilità e l'accessibilità nella zona di Verona, il progetto è ancora soggetto a sviluppi amministrativi e finanziari che potrebbero influenzare i tempi di completamento e la sua implementazione definitiva.

Figura 12 - Strada di gronda quadro d'intervento (fonte: VeronaSera)

4. Le infrastrutture intermodali

4.1. Nuovo Filobus a Verona

Ad aprile 2023, il CIPESS ha approvato un finanziamento di 92 milioni di euro per il progetto del filobus. L'opera, dal valore complessivo di 150 milioni di euro, sarà coordinata da AMT3 e realizzata dalla cordata di imprese guidata dal Consorzio Cooperative Costruzioni di Bologna. Gli interventi, avviati nell'aprile 2023, si concluderanno nel 2026 e includeranno opere viabilistiche suddivise in 18 cantieri.

Il progetto ha l'obiettivo di modificare le abitudini del trasporto locale, attraverso l'introduzione di tre parcheggi scambiatori e un sistema di mobilità pubblica locale connesso, integrato e intermodale. La filovia, a trazione completamente elettrica, si sviluppa su una rete di 23,8 km suddivisi in quattro linee:

La 1A collegherà in 28 minuti San Michele alla Stazione di Porta Nuova passando anche da Piazza Bra.

La 1B collegherà lo Stadio Bentegodi a Borgo Santa Croce in 28 minuti

La 2A dal parcheggio scambiatore di Ca' di Cozzi a Borgo Roma e in 30 minuti collegherà i principali poli ospedalieri di Verona, passando anche in zona Fiera.

La 2B da Borgo Trento al parcheggio scambiatore Verona Sud passando per il parco di Santa Teresa, il tutto in 29 minuti.

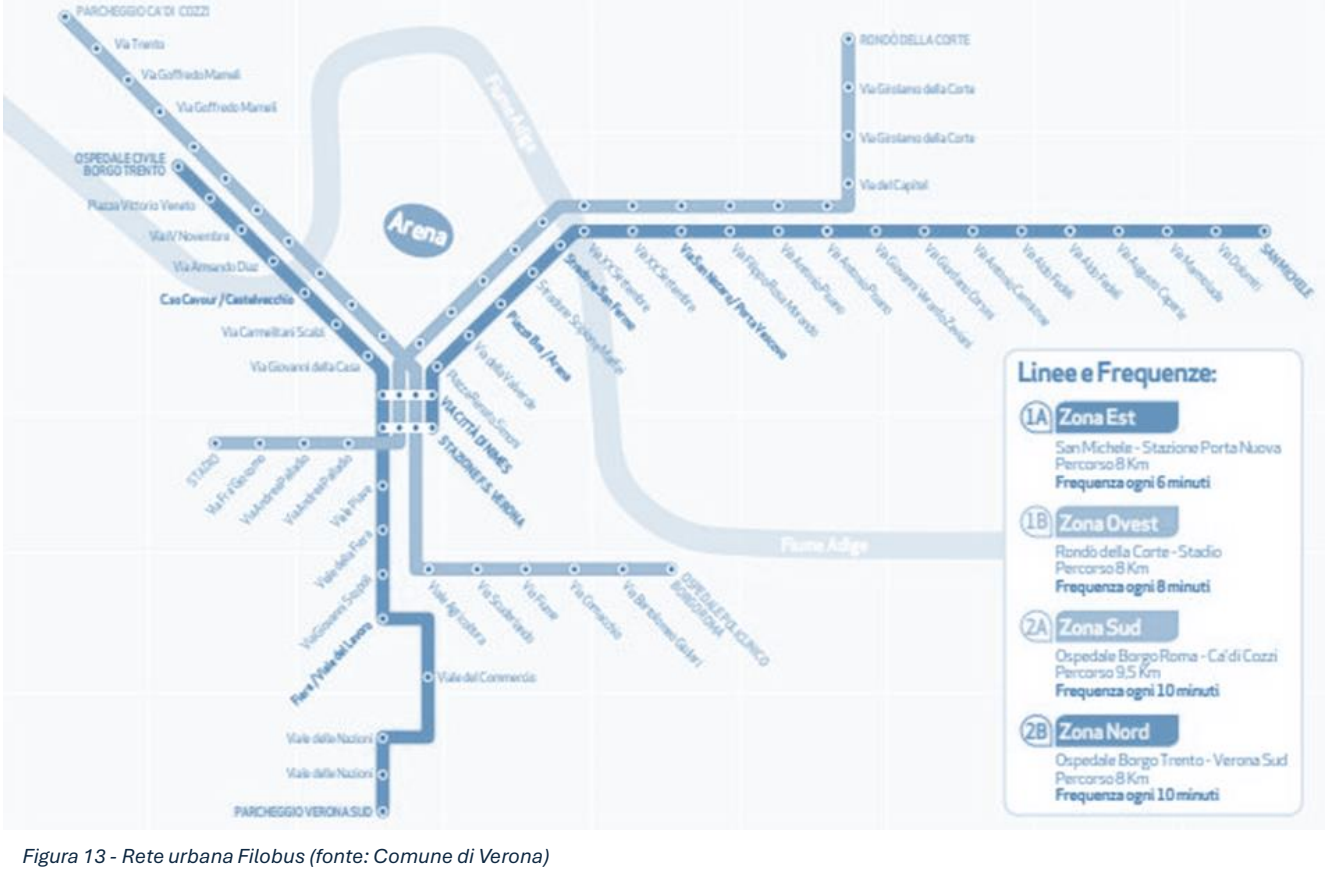


Figura 13 - Rete urbana Filobus (fonte: Comune di Verona)

4.2. Interporto Quadrante Europa

L'Interporto Quadrante Europa, situato a Verona, è il primo interporto d'Europa e si colloca all'intersezione di due corridoi europei in una delle aree più industrializzate del paese. La posizione strategica nel sistema intermodale padano e transalpino lo rende ideale per il trasporto merci stradale, ferroviario e aereo.

Attualmente, Con il completamento della Galleria di Base del Brennero e lo sviluppo dell'alta velocità, si prevede un ulteriore incremento dei volumi di traffico. Questo contribuirà all'obiettivo dell'UE di trasferire il 30% delle merci dalla gomma al ferro entro il 2030 e al 50% entro il 2050.

Il principale intervento per il potenziamento del Quadrante Europa è la realizzazione del nuovo Terminal, gestito congiuntamente dal Consorzio ZAI e da RFI. Il progetto comprende:

- 750 m di nuovi binari, estendibili fino a 1000 m, per accogliere e movimentare treni e migliorare in questo modo la funzione di gateway da e verso i porti italiani e il nord europa.
- Sei binari di 1000 m, predisposti per i treni lunghi che si prevede circoleranno nei prossimi anni.
- Miglioramenti ai collegamenti stradali con la rete autostradale e le tangenziali per ridurre gli ingorghi e fornire percorsi alternativi in caso di blocchi.

Il potenziamento della stazione ferroviaria del Quadrante Europa sarà realizzato in due fasi: la prima relativa all'ACC (Apparato Centrale Computerizzato) entro il 2025 e la seconda al PRG (Piano Regolatore Regionale) entro il 2026, con l'attivazione dei nuovi binari.

Il progetto è cofinanziato dall'Unione Europea tramite il programma "Veneto Intermodal", con il supporto del Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa, Rete Ferroviaria Italiana, Regione Veneto e Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale.

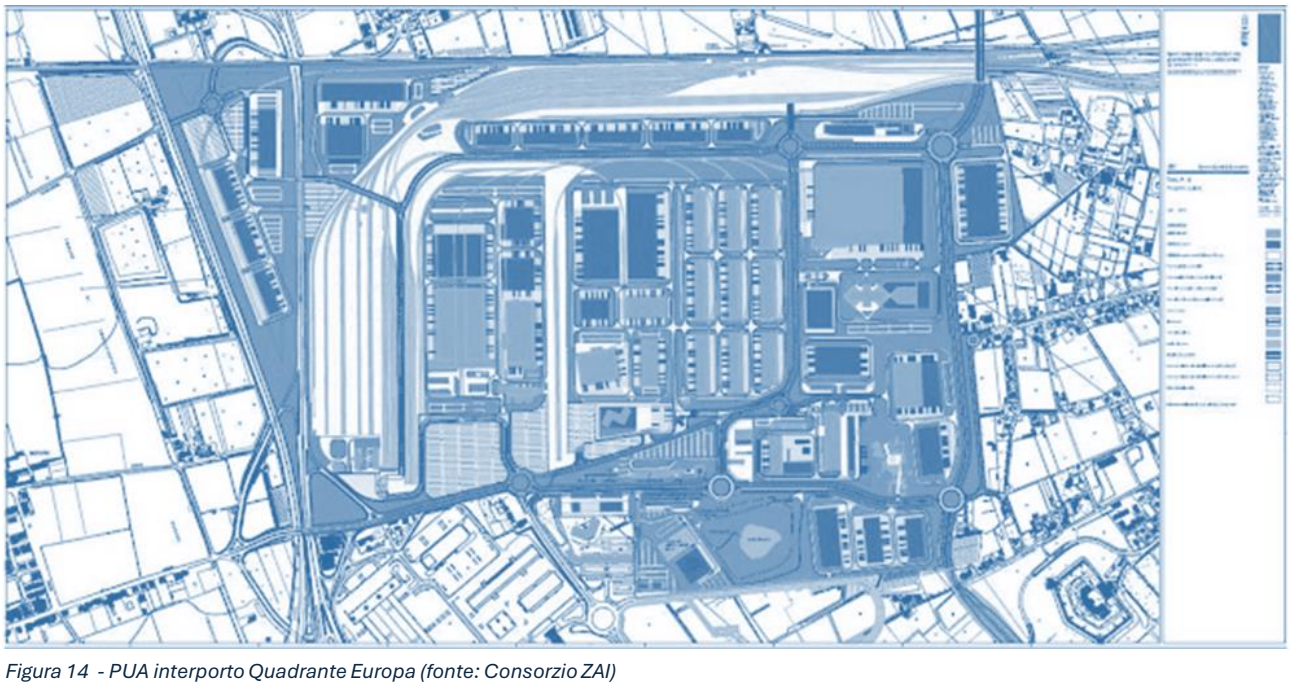


Figura 14 - PUA interporto Quadrante Europa (fonte: Consorzio ZAI)

4.3. Aeroporto Valerio Catullo

L'Aeroporto Valerio Catullo di Verona ha intrapreso un ambizioso piano di investimenti infrastrutturali tra il 2020 e il 2024, mirato a potenziare la sua capacità operativa, efficienza e l'esperienza dei passeggeri. Questi progetti sono parte di una strategia più ampia per consolidare la posizione dell'aeroporto come hub regionale e internazionale, con un occhio di riguardo verso le Olimpiadi invernali del 2026.

Nel 2022 sono stati avviati lavori di ampliamento significativi, che comprendono l'espansione delle aree di check-in e controllo sicurezza, nuovi gate d'imbarco e un'espansione dell'area commerciale. Questi interventi mirano a migliorare il comfort dei passeggeri e a ridurre i tempi di attesa. I lavori sono programmati per terminare nel 2025.

Il "Progetto Romeo" prevede un investimento di oltre 85 milioni di euro e si concentra sulla riqualificazione del terminal partenze, con un ampliamento di oltre 11.000 metri quadrati e la ristrutturazione di ulteriori 10.000 metri quadrati di aree esistenti. Il progetto è fortemente orientato alla sostenibilità, con misure per l'efficientamento energetico, la riduzione delle emissioni di CO2, l'uso di materiali riciclati e riciclabili, e l'implementazione di tecnologie innovative.

Questi sviluppi mirano non solo ad aumentare il numero di rotte e passeggeri, ma anche a promuovere una gestione più efficace dei flussi turistici e commerciali, con un concomitante potenziamento delle infrastrutture locali di viabilità su gomma e ferro. In sintesi, i progetti infrastrutturali in corso rappresentano un passo cruciale per migliorare la capacità, l'efficienza e la sostenibilità dell'Aeroporto Valerio Catullo, rafforzandone il ruolo come hub centrale nel panorama del trasporto aereo regionale.

I lavori di ampliamento e ammodernamento dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona procedono secondo il cronoprogramma previsto, con l'obiettivo di raggiungere la piena operatività in vista dei Giochi Olimpici del 2026.

Figura 15 - Rendering Aeroporto Valerio Catullo di Villafranca (fonte: ITINERA S.p.A.)

5. Schematizzazione stato Avanzamento Lavori

DENOMINAZIONE	VALORE STRATEGICO	PROGRESSO	CRITICITA'	GIUDIZIO
AV/AC Brescia – Verona	Migliora l'offerta ferroviaria nazionale attraverso il dei principali corridoi di intermobilità europei	✓	Tecniche	●
AV/AC Nodo di Verona	Riqualifica un'ampia porzione della città di Verona, amplia il servizio ferroviario offendo una miglior intercalarti e interconnessione di livello europeo	✓	Politiche Tecniche	●
AV/AC Verona – Padova	Migliora l'offerta ferroviaria nazionale attraverso il dei principali corridoi di intermobilità europei	✓	Tecniche	●
Galleria di Base del Brennero	Favorisce lo switch di mobilità gomma-ferro, ampliandone i volumi, riducendo gli impatti ambientali e alleggerisce il traffico veicolare	✓	Tecniche	●
Autostrada 22	Migliora gli standard di sicurezza, l'accessibilità all'infrastrutture e riduce il verificarsi di possibili rallentamenti	✗	Tecniche Politiche	●
Autostrada A4	Migliora le performance ambientali, di sicurezza e di accessibilità infrastrutturale, riducendo il verificarsi rallentamenti e empia l'offerta di servizi veicolari e di sosta per gli utenti	✓	Finanziarie	●
Valdastico	Rafforza significativamente i collegamenti tra il passo del Brennero e la sponda adriatica	✗	Politiche Tecniche	●
Ti-Bre	Rafforzamento dei collegamenti su gomma tra il tirreno e il nord-est	✗	Politiche Finanziarie	●
Variante SS 12	Consente di deviare i flussi di traffico in direzione Verona migliorando l'attraversamento sud in direzione Affi - Mantova	✗	Politiche Finanziarie	●
Grezzanella	Consente di deviare il carico veicolare passante per il centro storico di Villafranca di Verona su una tangenziale esterna	✓	Tecniche	●
Strada di Gronda	In continuità con la Variante SS 12 consente di scaricare il traffico veicolare dal Viale del Lavoro creando un bypass viario tra il Casello Sud di Verona e il quartiere di San Massimo	✗	Tecniche	●
Traforo delle torricelle	Attraverso la realizzazione di un tunnel sotto le Torricelle sarebbe possibile realizzare un corridoio diretto tra Valpantena e Valpolicella, in modo da scaricare significativamente il traffico da Verona	✗	Tecniche Politiche Finanziarie	●
Filobus a Verona	Potenzia il trasporto pubblico, diminuisce l'impatto ambientale della mobilità veicolare e migliora intermobilità nell'area urbana	✓	Tecniche	●
Interporto Quadrante Europa	Rafforza l'hub intermodale di Verona ampliando i volumi di traffico andando a rafforzare lo scambio merci su ferro tra Italia e Germania	✓	Finanziarie	●
Aeroporto Valerio Catullo	Potenziamento dei servizi aeroportuali, nonché ampliamento e ammodernamento della struttura.	✓	Tecniche Finanziarie	●

✓	Si	●	Positivo
✗	No	●	Medio
		●	Negativo

6. Conclusioni

Questo agile documento ha consentito di sintetizzare i **principali interventi infrastrutturali** capaci di generare significative ricadute sul territorio veronese. Tali opere rappresentano il risultato di una pianificazione che, seppur complessa e dilatata nel tempo, sta iniziando a concretizzarsi, prefigurando benefici concreti per il tessuto economico e sociale.

Il consistente afflusso di investimenti, caratterizzante il decennio 2022-2032, rappresenta al contempo un'opportunità di sviluppo e una sfida per progettisti e decisori politici. Infatti, gli interventi presentati hanno dovuto affrontare difficoltà tecniche, come nel caso della TAV, problemi di coordinamento operativo tra due nazioni, come nel caso del Brennero, e non sono stati esenti da attriti politici, come nella Valdastico fra Veneto e Trentino. Tra le opportunità che tali interventi possono offrire al nostro territorio possiamo menzionare: la capacità di fungere da **volano per lo sviluppo economico**, il **rafforzamento del ruolo territoriale** come nodo intermodale per i flussi di beni e persone, e **l'affermazione di Verona** sul panorama nazionale **come polo strategico economico e culturale**.

Gli interventi trattati sono per loro natura complessi, ovvero richiedono **una visione sistemica del territorio**, e operano su più livelli decisionali andando talvolta a generare **conflitti** d'interessi tra distinti decisori politichi, come nel caso della nuova stazione nel Basso Garda per la linea ad alta velocità. Tale **complessità** necessita di operare scelte atte a supportare quello che in gergo è chiamato «carico infrastrutturale», ovvero la capacità di una rete infrastrutturale di sostenere la domanda o il peso delle attività umane, economiche e sociali che gravano su di essa, e che trova le principali vulnerabilità nei punti di connessione con altre infrastrutture. Infatti, come si può notare, gli interventi sulle grandi opere considerate strategiche vengono accompagnati da un rafforzamento delle vie di accesso e di deflusso come nel caso esemplare dell'Aeroporto Catullo, dove, oltre all'ammodernamento delle connessioni viarie, si auspica la realizzazione di uno scalo ferroviario sulla direttrice Verona-Mantova

Ciò che si prospetta è un **potenziamento** della rete viaria e ferroviaria, **migliorando** i collegamenti interni e aprendo **nuove opportunità** di sviluppo economico, **facilitando** lo scambio intermodale di merci e persone lungo i principali assi europei. Verona, con il suo posizionamento strategico tra il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il Corridoio Mediterraneo, sta progressivamente consolidando il proprio **ruolo di nodo centrale di interscambio**, capace di attrarre investimenti e generare occupazione. L'unico intervento in controtendenza è la realizzazione della Valdastico, poiché comporterebbe uno scarico veicolare dal Brennero in direzione Mestre e viceversa. Nonostante la relativa diminuzione di traffico su gomma in prossimità del nodo di Verona, si prefigurano per Verona significativi benefici in termini ambientali e di sicurezza autostradale.

Tale potenziamento degli assetti infrastrutturali del territorio, affiancato dalle svariate iniziative del PNRR, contribuisce a rendere Verona e il suo hinterland uno dei territori più **dinamici e innovativi** d'Italia, dove **sostenibilità**, **digitalizzazione** e **mobilità** sono al centro delle **politiche di sviluppo**.