



ODG
~~MOZIONE~~

PERVENUTO	594
11 MAG 2026	
SEGRETARIA DEL CONSIGLIO	

Oggetto: Viabilità e infrastrutture strategiche per il territorio veronese. Attraversamento est-ovest a nord di Verona.

IL CONSIGLIO COMUNALE DI VERONA

PREMESSO CHE:

- La Repubblica Italiana è stata condannata per aver superato in maniera sistematica e continuativa i valori limite applicabili alle concentrazioni di particelle PM10 e che l'agglomerato di Verona (IT0512) rientra tra le aree con i livelli di PM10 più elevati.
- Il traffico automobilistico rappresenta una delle principali cause di inquinamento atmosferico nell'area urbana di Verona, con un flusso veicolare che attraversa obbligatoriamente il centro cittadino da est a ovest.
- Nel territorio provinciale uno dei principali problemi è la relazione tra la zona est e la zona ovest di Verona, a nord del centro storico; relazione che all'interno del Comune di Verona poggia sull'asse stradale compreso tra Ponte Aleardi e via Ca' di Cozzi. Ad oggi tali assi stradali soffrono fenomeni di congestione del traffico, sia privato che del trasporto pubblico, nelle ore di punta ed espongono la popolazione residente, lavoratrice e turistica ad inquinamento.
- Una delle proposte riguardo questo problema è costituita dal passante a nord, un progetto infrastrutturale che prevede il completamento dell'anello circonvallatorio a nord di Verona.
- Il tracciato dovrà essere progettato con particolare attenzione alla qualità ambientale e urbana dei quartieri cittadini, prevedendo tratti in copertura artificiale e in trincea.
- Opere analoghe sono già state realizzate in numerose città italiane ed estere, anche in località a bassa densità abitativa.

CONSIDERATO CHE:

Ogni possibile soluzione dovrà porsi i seguenti principali obiettivi:

- migliorare l'accessibilità al polo ospedaliero di Borgo Trento;
- declinare i servizi sanitari nell'ottica della medicina territoriale, interloquendo con Azienda ULSS 9 Scaligera per promuovere la capillarità e la prossimità dei servizi sanitari alla cittadinanza,

- evitando di concentrare i servizi ai grandi poli ospedalieri, ma valorizzando distretti locali;
- ripensare il posizionamento di alcuni istituti scolastici superiori ivi presenti, al fine di spostare determinati poli aggregativi (processo già in atto con l'istituto Giorgi);
 - diminuire il traffico di attraversamento del quartiere Veronetta e nel contempo evitare nuovo traffico di attraversamento in Avesa, Ponte Crencano e Quinzano;
 - pedonalizzare Lungadige Regaste Redentore per riconoscere l'assoluto pregio monumentale ed artistico del compendio del Teatro Romano e degli ambiti ivi presenti quali il Museo archeologico e Castel S. Pietro, nonché del cono visuale da/verso il centro storico attraverso Ponte Pietra e Piazzetta Brà Molinari;
 - garantire efficienza della filovia lungo l'asse via Mameli/via Trento/via Ca' di Cozzi, anche grazie agli interventi allo studio per garantire la comunicazione tra i quartieri, al di sopra e al di sotto l'asse stradale;
 - dare una risposta rispetto ai tempi di percorrenza tra l'area est di Verona e l'area ovest;
 - dare una risposta rispetto ai tempi di percorrenza tra l'area nord/est di Verona e l'area ovest;
 - favorire il principio secondo cui gli spostamenti di lungo raggio tra diverse zone della Provincia ed attraverso il capoluogo (ad esempio da San Martino Buon Albergo a Negrar di Valpolicella) devono svolgersi lungo le esistenti tangenziali.

CONSIDERATO ALTRESÌ CHE:

- È in fase di realizzazione un'infrastruttura per il trasporto pubblico locale (Filovia) che prevede due corsie riservate in via Ca' di Cozzi e via Mameli, riducendo la viabilità privata da quattro a due corsie.
- Il nuovo sistema di trasporto pubblico prevede la realizzazione di parcheggi scambiatori a San Michele e in via Ca' di Cozzi, andando a collegare la parte Est e la parte Ovest della città.
- Stanno proseguendo secondo cronoprogramma i cantieri dell'AV/AC che nel giro di circa 6-7 anni realizzeranno la nuova linea di binari liberando la sede storica per una possibile, e auspicata, implementazione del servizio ferroviario regionale.
- La Regione Veneto ha recentemente affidato ad Infrastrutture Venete la realizzazione di un approfondito studio dei flussi di traffico su tutta la provincia di Verona.

TENUTO CONTO CHE:

- Durante il periodo 2007-2017, il Comune di Verona aveva avviato un Project Financing per la realizzazione dell'opera in oggetto, andato decaduto per la non sostenibilità del progetto.
- Nel 2022 è stato presentato dal Comune di Verona uno studio di fattibilità del nuovo "Collegamento Urbano Intervallivo Valpantena-Valpolicella", che propone un tracciato a pedaggio tra via Fincato e via Ca' di Cozzi.
- Ogni infrastruttura o soluzione che ricade in un ambito prettamente comunale è competenza di quello specifico Comune e non di altri enti o istituzioni.
- Ogni infrastruttura viaria va identificata secondo la sua valenza urbana o extraurbana;
- I due progetti agli atti prevedono soluzioni tecniche ed economiche molto diverse (doppia canna/canna unica; traffico pesante ammesso/non ammesso) che prevedono livelli di servizio differenti.

PREMESSO TUTTO CIÒ



IL CONSIGLIO COMUNALE DI VERONA INVITA ~~IMPEGNA~~ IL SINDACO E LA GIUNTA:

Ad aprire un tavolo di confronto tra Regione Veneto, Provincia di Verona e Comune di Verona al fine di valutare, sulla base dei flussi di traffico aggiornati, quali soluzioni di miglioramento del trasporto pubblico locale, rafforzamento del sistema ferroviario regionale e infrastrutture viarie siano utili attuare in base all'efficacia e alla sostenibilità economica e ambientale per migliorare l'accessibilità della provincia e del comune di Verona.

Verona, 8 maggio 2026

Consiglieri
