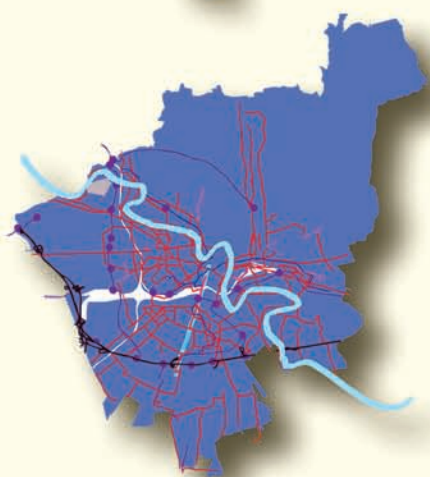




Comune
di Verona



PIANO REGOLATORE COMUNALE

P A T

PIANO di ASSETTO del TERRITORIO

RELAZIONE GENERALE

Sindaco
Flavio Tosi

Assessore all'Urbanistica
avv. Vito Giacino

ADOTTATO con D.C.C. n.15 del 24.03.2006
D.C.C. di CONTRODEDUZIONI n.34 del 10.04.2007

Advisor del Sindaco, Quality controller, Coprogettista
prof. arch. Umberto Trame

Direttore Area del Territorio
arch. Luciano Marchesini

Coprogettisti
arch. Paolo Boninsegna
arch. Cristina Salerno

Consulenti
Consulenza legale e giuridica NTA
avv. prof. Giovanni Sala
Consulenza statistica e dimensionamento
arch. Francesco Sbeti
Consulenza geologica e studio di compatibilità idraulica
dott. Romano Rizzotto
Consulenza agronomica
dott. Gino Benincà
Consulenza viabilità
arch. Ugo Baldini

Unità di progetto
Ufficio di Piano
arch. Chiara Tassello
geom. Stefano Menini
arch. Carlo Visioli
arch. Valeria Leoni
m.a. Valentino Zanini
con
arch. Barbara Ceschi
dott. Luigi Di Tullio
dott. Giorgia Guarino
arch. Emanuela Zorzoni

Parte Normativa
geom. Daniele Iselle
dott. Donatella Fragiaco

S.I.T.
arch. Giorgio Zanata Ventura
geom. Ezio Piccoli
arch. Andrea Zenatto

Segreteria
Giovanna Residori
Elisa Biasi

D.C.C. di CONTRODEDUZIONI n.96 del 30.11.2007
APPROVATO con D.G.R.V. n.4148 del 18.12.07

Direttore Area del Territorio
arch. Luciano Marchesini

Responsabile Provvedimento
arch. Mauro Grison

Responsabile Procedimento
arch. Paolo Boninsegna

Collaboratori
arch. Chiara Tassello
geom. Stefano Menini
arch. Andrea Zenatto
arch. Carlo Visioli
geom. Ezio Piccoli
m.a. Valentino Zanini
dott. Luigi Di Tullio
arch. Emanuela Zorzoni
arch. Roberto Carollo
dott. Rosa Cimmino
dott. Silvia Ederle

Parte Normativa
geom. Daniele Iselle
dott. Donatella Fragiaco
arch. Paola Prospero

S.I.T.
arch. Giorgio Zanata Ventura

Segreteria
Giovanna Residori
Elisa Biasi

INDICE

PREMESSA	1
1. OBIETTIVI GENERALI DI ASSETTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO	3
1.1 - la Città e l'Area metropolitana	3
1.2 - Verona: quale città?	5
1.3 - Il Quadro ambientale e i temi della Sostenibilità	9
2. OBIETTIVI E STRATEGIE DI PIANO	10
2.1 - Partecipazione e trasparenza	10
2.2 - Mobilità sostenibile	10
2.3 - Settore produttivo	11
2.4 - Verona Sud	12
2.5 - Centro Storico	12
2.6 - Quartieri e frazioni	13
2.7 - Sistema delle Fortificazioni	13
2.8 - Principali servizi della Città	13
2.9 - Paesaggio e Verde	14
3. LE SCELTE PROGETTUALI DEL P.A.T.	15
3.1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale – Tav. 1	15
3.2 - Carta delle Invarianti – Tav. 2	16
3.3 - Carta delle Fragilità – Tav. 3	16
3.4 - Carta delle Trasformabilità – Tav. 4	17
3.4.1 - Le azioni del PAT	19
3.4.2 - Che tipo di città	19
3.4.3 - I limiti fisici alla nuova edificazione	21
3.4.4 - Il progetto del Sistema insediativo	21
3.4.5 - Gli interventi di trasformazione della città	23
3.4.6 - Il Sistema Ambientale	25
3.4.7 - Zone di tutela naturalistico ambientale	28
3.4.8 - I Parchi	29
3.4.9 - Aree Territoriali Omogenee - ATO	33
3.4.10 - Superficie Agricola Utilizzata	35
4. DIMENSIONAMENTO	37
4.1 - Stima della popolazione futura	37
4.2 - Criteri per il Dimensionamento	39
4.3 - La ripartizione del dimensionamento	40
5. PEREQUAZIONE URBANISTICA	43
5.1 - Criteri e modalità per l'applicazione della Perequazione Urbanistica	44
5.1.1 - Regole generali della perequazione	44
5.1.2 - Modalità di attuazione della Perequazione Urbanistica	45
5.1.3 - Piani urbanistici attuativi	45
5.1.4 - Ambiti di riqualificazione e riconversione	45
5.1.5 - Ambiti di perequazione a intervento edilizio diretto convenzionato	46
6. LA MOBILITÀ	47
6.1 - Domanda di mobilità	47
6.2 - Considerazioni sullo scenario di progetto	51

PREMESSA

Questo progetto giunge dopo un lungo percorso di pianificazione partecipata che ha visto l'Amministrazione Comunale e la Città impegnate nell'elaborazione del Piano Strategico della Città, nella consultazione per il Progetto Preliminare di PRG e nella sua elaborazione arrivato già alla fase iniziale di presentazione e discussione nella Commissione Consiliare competente. Con l'approvazione del Documento Preliminare di cui all'art. 3, comma 5 della L.R. n.11/2004 sono stati ridefiniti gli obiettivi generali e le scelte strategiche di assetto del territorio e si sono poste le indicazioni per lo sviluppo sostenibile e durevole del territorio comunale.

Il presente Piano di Assetto pur facendo proprie le direttive e le prescrizioni contenute nei Piani sovraordinati, in particolare quelle del PAQE, nell'approfondire i singoli tematismi ha consolidato alcune scelte dei Piani stessi e in singole fattispecie si è motivatamente discostata da tali indicazioni.

Gli elementi principali del percorso partecipato sono così riassumibili:

- Nel febbraio 2003 la Giunta Comunale ha approvato il documento: “Introduzione al dibattito sulla Variante Generale al PRG di Verona” riguardante gli aspetti salienti del futuro Piano Regolatore. Il documento è stato sottoposto all'attenzione delle categorie, degli ordini professionali, delle forze produttive e sindacali, delle forme di partecipazione dei quartieri.
- Nel marzo 2003 la Giunta Comunale ha emanato un bando pubblico con il quale si avvisavano gli Enti, le Associazioni, i gruppi ed i singoli cittadini della possibilità di presentare all'Amministrazione proposte collaborative in relazione alla formulazione del nuovo PRG. In relazione a tale bando sono pervenute più di mille proposte collaborative che sono state oggetto di valutazione da parte dell'Unità di Progetto “Ufficio di Piano”.
- Fra aprile e maggio del 2003 si sono tenuti 22 incontri ufficiali presso Palazzo Barbieri in cui sono state incontrate 60 fra categorie ed associazioni che hanno espresso le loro valutazioni sul documento e successivamente hanno fornito nella quasi generalità dei casi un contributo scritto sulla posizione dell'associazione o della categoria sulle linee guida proposte dall'Amministrazione.
- Nella primavera del 2003 è stata operata un'indagine, tramite questionario, sulle 2459 attività insistenti nella Zai storica. Al questionario hanno aderito il 30% dei soggetti interpellati e l'analisi dei dati raccolti è stata inserita nel complesso dell'analisi conoscitiva del Progetto Preliminare di Piano.
- La IV Commissione Consiliare infine ha tenuto lungo tutto il 2003 una serie di riunioni tematiche sui vari aspetti del futuro piano, al fine di giungere alla predisposizione del Piano nella maniera più partecipata e condivisa.
- Nel mese di maggio 2004 è stato esposto al pubblico il Progetto Preliminare del nuovo PRG e successivamente distribuito in forma cartacea e su supporto informatico a tutti gli enti e le categorie di settore operanti nel territorio comunale affinché lo valutassero e formulassero le loro osservazioni.
- Nell'agosto del 2004 la Giunta Comunale ha deciso di integrare il Progetto Preliminare con le osservazioni accoglibili pervenute nel frattempo dagli Enti, dalle Circoscrizioni e dalle più significative associazioni di categoria operanti nel

territorio comunale e nel contempo ha deciso di aderire alle indicazioni della nuova legge urbanistica regionale (L.R. 11/2004) assumendo i contenuti del Progetto Preliminare integrato quale base per la redazione del nuovo *Piano di Assetto del Territorio*.

- Nel dicembre del 2004 la Giunta Comunale ha approvato e presentato alla cittadinanza il Documento Preliminare al PAT di cui all'art. 3 della L.R. 11/2004 al fine di concludere la lunga fase di consultazione e concertazione intorno ai temi del nuovo Piano regolatore del Comune di Verona.
- Il 16 febbraio 2005, la Giunta Comunale ha approvato la delibera 31 di presa d'atto della conclusione della fase di partecipazione e consultazione e delle relative risultanze.

Questa procedura, dilungata nel tempo per il sopraggiungere della nuova legge urbanistica regionale è comunque stata di grande utilità per valutare attentamente le singole questioni urbane oggetto di questo *Piano di Assetto del Territorio* Comunale che in tal modo ha potuto essere costruito dopo una lunga e partecipata fase di riflessione e concertazione.

1. OBIETTIVI GENERALI DI ASSETTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO

1.1 - la Città e l'Area metropolitana

La città di Verona si trova al centro di un'area che è storicamente posta in posizione strategica, all'incrocio di grandi direttrici di traffico: la padana Torino-Trieste e la dorsale Roma-Brennero.

Per la sua storia, per le sue dimensioni demografiche ed economiche e per il sistema di attrezzature che in quest'area si sono concentrate, la città e l'area metropolitana ad essa riferita svolgono un ruolo importante e specifico sia rispetto agli altri grandi sistemi metropolitani padani (di Milano, di Bologna e di Padova-Treviso-Venezia), sia rispetto all'area della Mittel-Europa più direttamente relazionata al sistema economico padano.

Le dinamiche che negli ultimi decenni hanno sostenuto questo ruolo, modificando i pesi della popolazione ivi insediata, favorendo l'insediamento di nuove attività economiche, rendendo più complesso il sistema delle attrezzature e dei servizi e attuando un diverso grado di mobilità interna all'area, sono state ampiamente descritte e valutate nei documenti di analisi che accompagna questo Piano.

Pur avendo coscienza che le relazioni che intercorrono tra politiche insediative e dinamiche socioeconomiche non sono mai di tipo diretto, riteniamo tuttavia che molti dei contenuti di questo progetto di Piano trovino la loro ragione proprio nella conferma e nel rafforzamento di un ruolo per Verona di città metropolitana sempre più orientata in un quadro ed in un contesto interregionale ed europeo.

Oltre che dai fatti, questo ruolo è confermato anche dai piani e dai programmi di livello sovracomunale che concordemente propongono uno sviluppo urbano e territoriale per l'area metropolitana veronese sempre più interrelato con le altre realtà regionali e con l'Europa.

In una sintesi abbreviata delle politiche di Piano previste per l'area veronese dal PRS (Piano Regionale di Sviluppo), dal PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento), dal PAQE (Piano dell'area del Quadrante Europa) e dal PTP (Piano Territoriale Provinciale) trascriviamo i seguenti concetti - obiettivo.

Verona è una delle Aree metropolitane del Nord, fondamentale per la sua collocazione e per i suoi caratteri storici, economici, culturali e territoriali. A tal fine le politiche territoriali debbono essere concertate in primo luogo con i Comuni (della corona, ma non solo) che fanno riferimento alla polarità urbana veronese

Il sistema urbano metropolitano presiede alla impostazione delle politiche di sviluppo e risulta strategico per l'intera comunità regionale.

L'Area Metropolitana Veronese può trovare una eccezionale prospettiva di sviluppo nel collegamento con le città contermini (Brescia, Trento, Vicenza e Mantova), consentendo alla città e all'area metropolitana di svolgere il ruolo di tramite con le altre regioni italiane e di "Porta" per l'Europa che le è proprio.

I principali obiettivi da raggiungere all'interno di questa area sono:

- attuare una efficace azione di tutela e valorizzazione ambientale attraverso una più attenta regolazione del rapporto tra attività antropiche e risorse naturali;
- adattare la filosofia prevista da *Agenda 21* al fine di perseguire nello sviluppo urbanistico criteri di sostenibilità;

- qualificare il sistema insediativo con opportune azioni di tutela, di rifunzionalizzazione e di riutilizzo sia del sistema urbano residenziale, sia di quello industriale in funzione di un riequilibrio dell'intero sistema metropolitano;
- razionalizzare ed incentivare l'insediamento di nuove attività produttive tecnologicamente avanzate e di un più complesso sistema di attività terziarie favorendone l'integrazione e la competitività, nella consapevolezza che tale obiettivo è raggiungibile solo adottando una scala di tipo metropolitano, e non semplicemente comunale;
- promuovere un sistema di mobilità che renda effettivamente praticabile l'idea dell'Area metropolitana, riorganizzando le relazioni e la mobilità all'interno della città capoluogo e tra questa e gli insediamenti dell'area metropolitana;
- ammodernare il sistema delle grandi reti stradali, ferroviarie e delle infrastrutture civili con particolare riguardo al ruolo di Verona quale centro di servizi e di marketing urbano a scala europea.

Da questi obiettivi derivano una serie di interventi che di fatto riguardano tutti i principali elementi della struttura urbana.

Ora al di là del diverso grado di coerenza che questo progetto propone nei confronti dei singoli elementi della struttura urbana, è evidente per la politica urbanistica veronese la necessità di costruire un quadro logico con le principali politiche di settore misurato non solo sui fatti della dinamica comunale, ma anche sulle principali relazioni tra struttura urbana e ambiti di riferimento metropolitano, regionale, europeo.

Di ciò si fa carico questo progetto, in sintonia con i principali obiettivi dei piani e dei programmi sovraordinati, in coerenza con gli strumenti della politica attuativa di competenza comunale e in coerenza con gli obiettivi programmatici del DOCUMENTO di PROGRAMMA del PIANO STRATEGICO "VERONA 2020" e che qui vengono interamente richiamati sia nel loro insieme di quadro generale, sia in quanto individuazione di singole azioni strategiche la cui ricaduta riguardi l'azione urbanistica.

Infine per quanto riguarda l'ambito metropolitano, in assenza di una legge specifica, ma in presenza di una positiva esperienza di protocollo "per la istituzione della consulta dei sindaci dei comuni dell'area metropolitana" occorrerà sviluppare politiche comuni, già in fase di avvio sui temi della mobilità, estendendole anche a quelle azioni di politica urbanistica che dovranno essere condivise all'interno di un più ampio livello metropolitano.

1.2 - Verona: quale città?

Ci si è spesso chiesti quale idea di città possa essere intravista all'interno di un piano regolatore. La risposta non è semplice perché Verona non è semplice, non lo è nessuna città che è il prodotto di una storia che si è snodata nei secoli e che vuole affrontare il proprio futuro da protagonista.

Lo scenario delineato nel Piano Strategico della città prefigura i caratteri di fondo auspicati per la città nel prossimo quindicennio.

La realtà di partenza è una Verona in cui, come ogni città di dimensioni metropolitane, sono presenti alcune linee di tensione che riguardano in primo luogo i rapporti tra città capoluogo e i comuni dell'area metropolitana. Nel tempo si sono sviluppate, tra queste due realtà, relazioni funzionali e divisioni dei compiti che vanno oggi riconosciute e analizzate.

Gli indicatori demografici (OCSE 2001) dicono che l'area metropolitana veronese è di 1070,9 Km² con una popolazione di 482.000 abitanti con un incremento dell'11,1% tra 1971 e 1996. Si è trattato di una crescita unica tra le città metropolitane del centro-nord. Soprattutto in crescita demografica sono i comuni dell'area metropolitana, con tassi elevati e proiezioni positive al 2010. Nella città capoluogo si sono localizzate ed "ispessite" le funzioni direzionali, pubbliche e private, l'Università, il turismo e le attività culturali. Per fare alcuni esempi: l'Università ha incrementato i suoi iscritti e prepara importanti espansioni; il turismo è cresciuto fortemente: oggi Verona ha 40 turisti ogni 100 abitanti, ed è terza in Italia dopo Venezia e Firenze dal punto di vista dell'intensità turistica sulla popolazione residente.

Le attività produttive si sono nel frattempo delocalizzate, prima nella ZAI storica e poi nel resto del territorio metropolitano.

Le funzioni residenziali si sono localizzate prevalentemente nella periferia, mentre i servizi urbani fondamentali si sono localizzati nel cuore della città creando un deficit di servizi per i comuni limitrofi.

Per tutti questi motivi, il modello di sviluppo territoriale ha comportato costi e pressioni sul territorio – in termini di tensioni e disordine insediativo, scarsa attenzione ambientale, poca volontà di governare con l'hinterland alcuni processi – non meno che benefici economici e culturali.

Con i lavori di pianificazione strategica Verona vuole aprire una nuova prospettiva, in cui la città riconosce e conserva la propria posizione di città metropolitana, sviluppa il suo ruolo di guida verso lo sviluppo sostenibile del territorio, avvia forme di concertazione con la grande conurbazione che la circonda. E nell'ambito di questa prospettiva, Verona si propone di raggiungere principalmente i seguenti obiettivi:

- realizzare uno sviluppo governato del territorio con la consapevolezza che questo non significa solo fissare regole nell'uso del suolo, ma anche considerare che le scelte di ciascun attore sono tessere di un puzzle complesso all'interno di un disegno unitario;
- affrontare su scala metropolitana le importanti scelte relative a: trasporti pubblici e delle merci, organizzazione del verde, azioni urbanistiche, difesa e valorizzazione del patrimonio delle risorse ambientali ed energetiche.

Verona, quindi, punta alla creazione di un'area metropolitana di nuova generazione, non più basata su dinamiche centro-periferia, ma sull'idea di una rete che unisce nodi urbani di diverse dimensioni tra loro complementari.

Al 2020 Verona si presenta come una città metropolitana "reticolare", collegata in rete con i centri vicini intorno a una dimensione complessiva di circa 500.000 abitanti, che ha saputo mantenere un'identità forte e coesa, crescendo per alleanze, più che per annessioni o eccessive densificazioni.

Il sistema metropolitano si articolerà in:

- un centro storico ancora pienamente vitale, soprattutto di servizi alle persone, di "terziario per il secondario", di sedi direzionali della finanza, della fruizione culturale, di commercio e artigianato selezionato, di nuovi mestieri ad elevato contenuto di design e tecnologie; una parte importante del centro, ma anche alcune aree metropolitane a sud, sono destinate all'Università ed alle installazioni per la ricerca, all'offerta museale e ricreativa ed a grandi parchi urbani; alcuni quartieri hanno raggiunto un buon mix socio-demografico che ha evitato la formazione di ghetti; il sistema scolastico e formativo ha fruito di forti investimenti di riqualificazione;
- alcune grandi installazioni logistiche a sud, coordinate in ottica di distretto logistico multimodale, rendono Verona un vero e proprio snodo logistico a forte contenuto di servizi avanzati; un quartiere fieristico di dimensioni competitive a livello europeo con fiere come Monaco e Lione, con forti integrazioni a monte e a valle, e pienamente competitivo con Milano e Bologna; tra logistica intermodale e Fiera sono nate nel frattempo integrazioni anche di tipo organizzativo, sviluppando insieme un "meta-distretto" che ospita piccole imprese di "servizi della conoscenza" in forte sinergia con l'Università di Verona; si sono però evitati eccessivi carichi insediativi e infrastrutturali nell'area sud, in particolare resistendo alla fortissima domanda di edificazione, riutilizzando le aree industriali dismesse, bloccando ogni sviluppo di nuovi centri commerciali nell'*hinterland*, limitando e concentrando tutti gli insediamenti produttivi e terziari e riordinando la viabilità; sviluppando un'accorta politica di incentivi alla delocalizzazione e in definitiva resistendo all'aggressione logistica che minaccia l'intero territorio veronese;
- un polo finanziario che si mantiene radicato nel contesto veronese ma che guarda e "parla" a scala europea; condizione di ciò è uno sviluppo di saperi e di alta formazione nel settore della finanza innovativa, della consulenza e dei servizi finanziari, ed una adeguata strutturazione di un polo bancario in città anche dal punto di vista immobiliare;
- un sistema di nuove centralità metropolitane, e in particolare una vera "porta" ad est verso Vicenza, riconoscendo così all'attuale continuum urbano, una dignità di funzioni metropolitane pregiate, la cui localizzazione è decisa con scelte coordinate e integrando le nuove centralità alla città, mediante un sistema metropolitano di trasporti che riduce il traffico veicolare e l'inquinamento anche nella prima cintura veronese e non solo nel centro;
- un grande sistema verde in grado di ricucire tutto il patrimonio naturale dell'area, i parchi urbani e periurbani, la collina e, in particolare, le aree di riserva a nord-ovest (montagna e Lago di Garda);

- un sistema integrato di valori culturali, che va da Trento a Mantova e da Brescia a Vicenza, facendo perno su Verona e includendo alcune aree di pregio prossime alla città, da Sommacampagna a Villafranca a S. Martino, che ospiteranno sistemi ambientali e culturali diffusi; l'intero sistema culturale, museale e ricreativo sarà pensato, progettato e gestito in modi integrati fino a rappresentare un unico "percorso" inter-città; esso avrà raggiunto dimensioni paragonabili al polo veneziano e avrà una forza di attrazione per l'intera regione; a questo scopo saranno ripensati i sistemi di incoming (di trasporto da, per e all'interno della città), a partire dal sistema ferroviario – che garantirà un uso permanente ed integrato del nuovo sistema – e da quello aeroportuale, correggendo in modo radicale la stagionalità dei flussi turistici; l'intero sistema della ricettività alberghiera sarà riqualificato;
- a partire dalla integrazione delle funzioni logistiche, culturali, turistiche, Verona sarà quindi un nodo-chiave dei forti collegamenti sovra-regionali delle quattro regioni (Veneto, Lombardia, Trentino, Emilia Romagna) che configurano una nuova "metacittà", la cui governance sarà assicurata da una permanente cooperazione interistituzionale;
- selettive relazioni saranno sviluppate con Monaco e con l'Est Europeo, dato che il sistema a pettine dei corridoi intermodali europei favorisce in Verona una funzione di snodo; il sistema delle relazioni comprenderà la presenza di poli veronesi intelligenti (Fiere, distretti industriali, logistica) in alcuni Paesi dell'Est;
- Verona avrà ulteriormente realizzato un rafforzamento delle attuali vocazioni agro-industriali confermandosi come uno dei poli europei non solo della produzione, ma della ricerca e della logistica agroalimentare e puntando sulla qualità e sull'innovazione nei e tra i settori cosiddetti maturi;
- alcuni centri di eccellenza nella ricerca si sono sviluppati, sia nei settori della sanità, delle scienze della vita e delle scienze dell'alimentazione, sia anche nelle discipline della gestione aziendale dei processi di delocalizzazione, della progettazione culturale e del terzo settore.

Il *Piano di Assetto del Territorio* dovrà favorire ed orientare la regolazione dello sviluppo territoriale, contribuendo alla realizzazione di tali scenari.

Come ogni organismo complesso Verona non ha una funzione dominante, ma un complesso di funzioni, alcune ereditate da un passato generoso e operoso ad un tempo, altre costruite in epoche più recenti.

È in tante sue parti un museo a cielo aperto non solo nel conosciutissimo centro storico, ricco di monumenti noti in tutto il mondo che testimoniano della sua ricca storia religiosa e civile, ma anche nelle sue frazioni dove dal Pantheon romano di S. Maria in Stelle al medioevale Castello di Montorio antiche realtà comunali hanno consegnato alla città borghi che meritano tutela e valorizzazione al pari del centro dell'ansa dell'Adige.

In poche città del nostro paese e d'Europa ogni epoca ha consegnato ai posteri monumenti così diversi e a un tempo preziosi come se ogni generazione avesse voluto lasciare alle future un segno della peculiarità di ogni pezzo di storia della città. Grazie a queste risorse è una città turistica fra le prime in Italia e per quanto possibile, proprio per questa sua natura, andranno potenziati gli spazi per un turismo che sappia vivere la città.

Non è più una città militare, come è stata per anni, ma l'esserlo stata ha lasciato un'eredità, una testimonianza di un complesso di opere difensive che ha contribuito in modo decisivo a farla dichiarare "patrimonio dell'umanità"

E' una città produttiva che ha saputo garantire prosperità e risorse in settori via via diversi, grazie ad una borghesia che dalla valorizzazione dei prodotti agricoli di cui è ricca la nostra provincia si è fatta nel tempo protagonista di una industrializzazione che ha toccato ogni settore della vita produttiva dalla meccanica all'agroindustriale.

E' con il Piano Regolatore del 1975 che prende forma definitiva l'area industriale e il Quadrante Europa ed è negli anni successivi che si sviluppa un terziario avanzato che opera in tutti i settori e che supporta non solamente il secondario della città.

E' una città fieristica e di scambi in cui la Fiera ha saputo costantemente inventare nuovi ambiti di intervento, da quando con il Piano Marconi si trasferì nell'attuale sito da semplice e storica fiera dell'agricoltura ha significativamente ampliato i propri orizzonti con rassegne sempre più inserite nel panorama fieristico europeo e internazionale.

E' una città della salute con ospedali che da anni sono costante punto di riferimento e di speranza di un'utenza regionale e nazionale. Un'assenza decennale di programmazione sanitaria rischia di compromettere questo ruolo rafforzato negli anni da scelte coraggiose, come il policlinico e la facoltà di Medicina.

E' una città crocevia , da sempre per la sua naturale collocazione geografica e per la capacità di tenere il passo con il progressivo evolversi dei mezzi di comunicazione, il nuovo aeroporto, il sistema autostradale, la prossima alta velocità, le possibilità idroviarie con il porto di Torretta e le possibili sinergie con Mantova e il suo porto.

Verona è tutto questo e molto altro ancora , un piano regolatore all'altezza delle sfide del terzo millennio non può esaltare una delle sue componenti a scapito delle altre perché Verona è l'insieme delle sue potenzialità che coralmemente ne fanno il naturale riferimento di un'area metropolitana più vasta.

1.3 - Il Quadro ambientale e i temi della Sostenibilità

L'attenzione ai temi della sostenibilità delle trasformazioni dell'organismo urbano promosse e disciplinate dal nuovo strumento urbanistico è interpretata dal *Piano di Assetto del Territorio* della Città di Verona nella più vasta accezione che considera la sostenibilità ambientale, economica e sociale e vi include anche la nozione di vivibilità.

Una città plurifunzionale come Verona, per continuare ad essere tale, deve incrementare la qualità dei processi che stanno alla base del suo sviluppo: non si tratta solo di processi organizzativi, economici e sociali, ma anche di quelli territoriali. Parallelamente, uno sviluppo qualitativo, e non solo quantitativo, richiede l'uso attento delle risorse: ambientali, energetiche, urbane, in quanto l'uso di risorse non riproducibili come quelle territoriali impone che si fissino oggi criteri di selezione, anche drastici, degli utilizzi possibili e delle quantità ammissibili nel consumo delle risorse ambientali.

A conferma di tale nuovo orientamento nella pianificazione urbanistica c'è la scelta regionale di sottoporre a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) i piani territoriali, in quanto è a livello territoriale che devono essere effettuate le scelte strategiche complessive che più possono influenzare in modo determinante gli assetti ambientali. L'elaborazione del P.A.T. è coincisa con l'elaborazione della VAS e le analisi dell'uno sono state utilizzate anche per l'altro.

In questo modo le strategie del piano sono state coordinate con il grado di sostenibilità delle proposte e con la prima analisi, seppur di carattere generale, sullo stato dell'ambiente e sul sistema della programmazione. Queste informazioni consentono la valutazione degli "effetti significativi" che l'attuazione del piano può provocare sull'ambiente circostante.

Il percorso seguito si può sinteticamente riassumere nei seguenti passaggi:

- fase d orientamento e impostazione;
- ambito di influenza del P.A.T. e individuazione dei primi scenari;
- analisi per obiettivi;
- individuazione delle azioni del P.A.T.;
- verifica della coerenza delle azioni con gli obiettivi;
- individuazione delle alternative "ragionevoli".

In seguito, dopo l'approvazione del P.A.T. e della conclusione del procedimento di VAS, inizierà la fase di monitoraggio degli effetti dell'attuazione degli obiettivi di piano, affidando al Piano degli Interventi i successivi approfondimenti.

Per l'approfondimento del tema si rimanda allo specifico elaborato "Valutazione Ambientale Strategica".

2. OBIETTIVI E STRATEGIE DI PIANO

2.1 - Partecipazione e trasparenza

La trasformazione della disciplina urbanistica ma soprattutto la volontà dell'Amministrazione, enunciata anche nel programma di governo, portano sempre più verso una pianificazione partecipata.

La valorizzazione piena della partecipazione della città nella redazione del P.A.T. si è attuata attraverso:

- ◆ Scelte di fondo uniformate a criteri di massima trasparenza, di rigore e di imparzialità. L'elaborazione e l'implementazione del P.A.T. è avvenuta con le modalità sperimentate di partecipazione dei principali Enti ed Associazioni della città e dei singoli cittadini.

Un ruolo di grande rilievo sarà esercitato dall'Urban Center nella fase di divulgazione;

- ◆ confronto con le Circoscrizioni già consultate per un parere formale sul documento Preliminare in merito alle scelte principali di piano ed alle scelte specifiche per ogni singola ATO;

- ◆ disponibilità da parte dell'Amministrazione verso ogni cittadino, Ente o Istituzione che abbia o intenda presentare suggerimenti, osservazioni o formulato proposte nella fase di definizione del *Piano di Assetto del Territorio*;

- ◆ Confronto con le rappresentanze istituzionali dei Comuni della corona sulla programmazione urbanistica della città;

- ◆ Valutazione degli esiti di eventuali convegni, mostre, seminari, funzionali a focalizzare aspetti strategici del Piano (es. il nodo Zai storica) e stimolare il confronto con le categorie.

2.2 - Mobilità sostenibile

Il tema della mobilità è stato un asse fondamentale della pianificazione, il P.A.T. si pone obiettivi di:

- ◆ Piano urbano della mobilità che tenga conto dell'inserimento della Tramvia e dei suoi potenziali ampliamenti nonché della realizzazione di nuovi sistemi di trasporto rapido di massa; tenendo conto della riorganizzazione complessiva del trasporto pubblico che, oltre a rimodulare i propri percorsi in conseguenza dell'inserimento del tram e del T.R.M., vedrà un progressivo ricambio degli attuali mezzi a gasolio con mezzi a metano;

- ◆ estensione delle zone pedonalizzate, inserimento di ZTL (zone a traffico limitato) nel centro storico e di ZONE 30 nei quartieri;

- ◆ pianificazione e potenziamento delle piste e dei percorsi ciclabili;

- ◆ potenziamento del trasporto pubblico e miglioramento dei suoi standard di qualità.

- ◆ individuazione di idonei parcheggi scambiatori nei punti di scambio fra la mobilità provinciale e la rete dei trasporti pubblici cittadini;

- ◆ potenziamento selettivo della grande viabilità e coerente inserimento nella stessa della rete provinciale e statale (ss. 11 e 434 in particolare);

- ◆ miglioramento della accessibilità alle aree ospedaliere di Borgo Roma;

- ◆ incentivazione delle relazioni pedonali, specie nel rapporto casa-scuola con particolare attenzione ai temi della sicurezza;
- ◆ concertazione con la Società Autostrade sulla dislocazione strategica dei caselli autostradali in particolare per il ribaltamento di quello a sud finalizzato al recupero formale e funzionale dell'ingresso alla città verso le polarità terziarie e a ovest della città utile a decongestionare il sistema di accessi;
- ◆ potenziamento del trasporto pubblico dai Comuni della Corona alla Città a partire dalla Metropolitana ferroviaria per l'aeroporto e dal S.F.M.R.;
- ◆ inserimento dell'Alta Capacità ferroviaria valorizzando la stazione;
- ◆ individuazione di aree finalizzate e alla sosta dei campers in fregio ai principali parcheggi scambiatori o comunque in zone di facile accesso alla grande viabilità o produttive ;
- ◆ localizzazione dell'attuale scalo merci ferroviario in zona idonea in fregio al Quadrante Europa;
- ◆ politiche di riqualificazione morfologica della viabilità urbana finalizzata alla moderazione del traffico e al recupero di spazi per la vita di relazione;
- ◆ riorganizzazione della logistica urbana delle merci in chiave di maggiore sostenibilità;
- ◆ politiche di diffusione del *mobility management*.

2.3 - Settore produttivo

Obiettivi specifici per la riqualificazione del sistema produttivo sono:

- ◆ potenziamento delle aree idonee a ospitare siti industriali e/o produttivi sviluppando soluzioni ecologicamente sostenibili e ponendo il tema del soggetto gestore alla scala metropolitana;
- ◆ diversificazione dei siti industriali e produttivi in diverse tipologie per consentire al Consorzio Zai il governo delle richieste di inserimento localizzando ogni nuovo insediamento nel sito più coerente alla tipologia produttiva;
- ◆ sviluppo e completamento dell'ambito del Quadrante Europa quale polo principale delle infrastrutture e degli spazi organizzati per l'esercizio delle attività logistiche e di interscambio di tipo commerciale relative a beni e servizi di scala metropolitana e interregionale;
- ◆ progettazione e attivazione dell'ambito dell'innovazione alla Marangona nel quale si dovranno organizzare le strutture per collocare attività produttive e di ricerca in grado di esprimere la scelta strategica di Verona in ambito produttivo quale città dell'innovazione e della ricerca scientifica e tecnologica;
- ◆ determinazione delle attività cosiddette "fuori zona" compatibili con il disegno pianificatorio generale. Al riguardo è già stato siglato un accordo di pianificazione con la Provincia per esaminare congiuntamente le attività fuori zona che possono rientrare nei criteri previsti dalla Legge Regionale 35 ed adottata il 28.02.2005 la Variante n. 276 al P.R.G. Vigente.

2.4 - Verona Sud

Il P.A.T. conferma le potenzialità della zona a sud della città in termini sia di riqualificazione urbana, sia economica/funzionale. Gli obiettivi sono:

- ◆ innovazione funzionale con l'apertura ad attività di servizio avanzato, nella consapevolezza che in particolare la trasformazione di Verona Sud dovrà essere progettata su scala metropolitana, piuttosto che comunale, anche per le dimensioni del territorio da trasformare;
- ◆ qualificazione dei due quartieri di S.ta Lucia-Golosine e di Borgo Roma e dei loro margini verso la ZAI storica e loro connessione attraverso una viabilità di rango urbano;
- ◆ riqualificazione come *boulevard* monumentale dell'asse portante da Verona Sud a Porta Nuova;
- ◆ stretta integrazione tra le manovre di riqualificazione e di valorizzazione fondiaria e il processo di reinfrastrutturazione generale della città;
- ◆ predisposizione per le aree di massima trasformabilità collocate lungo l'asse di Viale del Lavoro di un progetto unitario misurato su di una realistica e verificata trasformabilità delle stesse, e su di una chiara idea di città, all'interno della quale collocare il senso e la natura degli interventi previsti;
- ◆ governo della terziarizzazione dell'ex Zai storica, conseguente alla progressiva dismissione delle aree produttive;
- ◆ subordinazione delle aree dismesse da riqualificare a piani attuativi, con l'intento di costruire una vera e propria parte di città che affianchi agli interventi privati elementi consistenti di utilità ad uso pubblico;
- ◆ previsione nella nuova Verona Sud di una "pluralità di funzioni" compresa quella abitativa ed in particolare quella culturale e quella sociale;
- ◆ previsione non solo di funzioni direzionali private ma anche pubbliche come coerente alternativa alla permanenza di attrattori significativi nel Centro storico;
- ◆ inserimento dell'area dedicata al Prusst nel piano generale di Verona Sud, tenendo conto degli standard previsti e già deliberati per quest'area;
- ◆ individuazione di possibili estensioni in zona per la Fiera indispensabili per la massima funzionalità della stessa nel medio periodo fino ad occupare l'intero isolato nella quale essa è già insediata.

2.5 - Centro Storico

Obiettivo generale e prioritario per l'ambito del Centro Storico è la definizione di adeguati meccanismi di tutela, attraverso:

- ◆ incentivazione di azioni di recupero e valorizzazione del patrimonio edilizio esistente, incentivazione della ricostruzione di un più articolato mix sociale;
- ◆ determinazione della futura destinazione dei contenitori più significativi attualmente non utilizzati, secondo una logica coerente rispetto alle destinazioni d'uso già consolidate;
- ◆ individuazione di percorsi tematici all'interno del centro storico finalizzati alla valorizzazione dei suoi aspetti storici, paesaggistici e culturali;
- ◆ chiusura al traffico della città antica, con l'entrata in esercizio della tramvia.

Il *Piano di Assetto del Territorio* si relaziona inoltre con il piano di gestione che in conseguenza della convenzione con l'Unesco si sta predisponendo di concerto con la locale Sovrintendenza responsabile del monitoraggio delle attività di pianificazione dei siti classificati dall'Unesco stessa come Patrimonio dell'Umanità.

2.6 - Quartieri e frazioni

Elemento fondamentale del disegno della città e del sistema insediativo sono i tessuti edilizi che compongono l'edificato.

E' necessario diffondere un livello urbano nella organizzazione degli insediamenti per mezzo di:

- ◆ recupero e riorganizzazione anzitutto della struttura urbana con azioni mirate al suo miglioramento funzionale e alla dotazione dell'insediamento consolidato dei servizi e delle attrezzature assenti o carenti;
- ◆ inserimento di funzioni e attività compatibili con la natura dei luoghi;
- ◆ miglioramento dei collegamenti con la città;
- ◆ adeguamento delle aree a servizi e a verde ai moderni standard e all'obiettivo di dotare ogni realtà urbana di tutte le principali funzioni;
- ◆ attenzione a prevedere in ogni quartiere luoghi e spazi che favoriscano momenti e attività di aggregazione sociale;
- ◆ salvaguardia delle aree residuali a verde presenti nei quartieri in particolare in quelli caratterizzati da una minore presenza di standard a verde;
- ◆ introduzione e/o tutela dei luoghi simbolo da conservare e valorizzare per il loro ruolo di identità collettiva che gli stessi rivestono;
- ◆ riqualificazione ambientale della zona collinare della città con attenzione alle diverse morfologie e caratteri dei luoghi; valorizzazione della collina come sistema di servizi ambientali da offrire alla città anche attraverso il coinvolgimento del terzo settore;
- ◆ attenzione ai fenomeni di segregazione sociale e di discriminazione socio-spaziale;
- ◆ inserimento di idonee aree Peep (Edilizia Economica Popolare) con annessi servizi alla persona ed attenzione alle politiche della casa come fattore di qualità sociale e di innovazione.

2.7 - Sistema delle Fortificazioni

- ◆ adozione di un progetto speciale per il recupero e la valorizzazione delle fortificazioni da inserire in un disegno di rete, fruitiva ed ecologica.

2.8 - Principali servizi della Città

- ◆ Previsione di adeguati spazi a servizi funzionali ad un'efficace presenza del sistema formativo in tutti i suoi segmenti con particolare attenzione ai servizi per l'infanzia e l'adolescenza (competenza primaria dell'ente comunale) e per il sistema formativo secondario per il quale le scelte saranno concertate con la Provincia

titolare della competenza, in una logica di aree di gravitazione equilibrate a non congestionanti;

- ◆ individuazione all'interno della zona universitaria della ex Passalacqua di adeguati spazi riservati al quartiere, funzionali a un rilancio di Veronetta;
- ◆ riconfigurazione dell'ospedale di Borgo Trento come "ospedale della città" con possibile dismissione dall'uso ospedaliero del geriatrico e gestione col quartiere della corrispondente area, considerando le future necessità indotte dall'arrivo del TRM;
- ◆ salvaguardia del presidio ospedaliero di Marzana quale luogo vocato alla riabilitazione e alla lungo-degenza;
- ◆ individuazione di adeguate aree destinate ad attività sportive con specifiche e aggiornate norme regolamentari che favoriscono l'intervento del privato-convenzionato.
- ◆ conferma della vocazione della Spianà a grande parco urbano destinato ad ospitare impianti sportivi diversificati;
- ◆ individuazione di nuovi poli scolastici e sportivi, attraverso appositi studi di fattibilità.

2.9 - Paesaggio e Verde

Lo sviluppo di un sistema di spazi verdi come nuovi importanti elementi della struttura del paesaggio urbano è obiettivo specifico del P.A.T. che si pone l'obiettivo di:

- ◆ recupero delle cave e loro inserimento entro le reti ecologiche e fruibili;
- ◆ salvaguardia delle parti di territorio comunale vocate ad uso agricolo e valorizzazione del ruolo delle aziende agricole anche in conseguenza delle verifiche di cui alla nuova legge urbanistica relative alla SAU (superficie agricola utilizzata);
- ◆ protezione e salvaguardia delle dorsali collinari, propaggini terminali dell'altopiano lessineo, nella loro caratteristica fisionomia di aree boscate e praterie aride (i cosiddetti "vegri" della tradizione popolare). Individuazione e protezione negli ambiti collinari delle "oasi xerotermiche" nelle quali esercitare coltivazioni particolari come quelle dell'olivo;
- ◆ protezione e salvaguardia dell'ambito fluviale atesino, in particolare nelle zone a monte e valle dalla città dove si conservano formazioni riparie e retroriparie che costituiscono un insieme di notevole valore ambientale;
- ◆ predisposizione di un piano del verde che dovrà costituire sia l'elemento connettivo della città, sia favorire una diversa qualità della vita nei quartieri;
- ◆ identificazione degli ambiti adatti alla formazione dei parchi urbani, extraurbani e di riserve naturali di interesse comunale. Prefigurazione di un iter privilegiato per i parchi dell'Adige Nord e sud e per il parco delle Mura Magistrali con riferimento anche ad esiti di concorsi di idee e di progetti già sviluppati.

3. LE SCELTE PROGETTUALI DEL P.A.T.

3.1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale – Tav. 1

La TAV. 1 del *Piano di Assetto del Territorio* - “Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale” - è una tavola ricognitiva di tutti i vincoli gravanti sul territorio, derivanti da leggi nazionali e regionali e dal PAQE.

Allo scopo di perseguire la sostenibilità e avere un quadro di riferimento unitario delle disposizioni legislative in materia sono rappresentati in un'unica tavola i vincoli di conservazione, di tutela e di prevenzione.

Alla categoria conservazione fanno capo tutte le disposizioni contenute nel “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” di cui al D.L. 42/04. Ovvero le aree sottoposte a vincolo espresso a seguito di dichiarazione di notevole interesse pubblico, quali “le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica; le ville, i giardini e i parchi, che si distinguono per la loro non comune bellezza;

i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale; le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze” oltre ai fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua, i territori coperti da boschi, e le zone di interesse archeologico.

Una vasta area a nord della città consolidata, in ambito collinare è interessata dal Sito di Interesse Comunitario (SIC IT 3210012) “Val Gallina e Progno Borago”, oltre agli ambiti ricadenti nel territorio comunale del più ampio sito “Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest” (SIC IT3210043) e “Fiume Adige tra Verona Est e Legnago” (SIC IT3210042).

Tutto il territorio è poi classificato zona sismica “3” ai sensi del DPR 380/01 per effetto della delibera di Consiglio Regionale 67/03.

Alla categoria della prevenzione fanno capo le fasce di rispetto di tutte le infrastrutture tecnologiche quali: metanodotti, strade, ferrovie, cimiteri, depuratori; le cave, i coni di volo dell'Aeroporto “Catullo”, le stazioni di comunicazione elettronica.

Il territorio veronese è poi interessato dalla pianificazione sovraordinata del Piano d'Area del Quadrante Europa (PAQE), piano che costituisce una diretta articolazione del processo di pianificazione regionale del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).

Il PAQE, per sua stessa natura, pone particolare attenzione ai temi naturalistici e delle fragilità ambientali, affiancate alla valorizzazione del paesaggio storico culturale, agli insediamenti, alle infrastrutture.

Sono per questo perimetrate le aree di interesse paesaggistico ambientale corrispondenti a estese fasce di territorio, per lo più disposte lungo i corsi d'acqua, di particolare pregio, gli ambiti periurbani della città di Verona, caratterizzati dalla compresenza di zone a forte degrado da ricomporre paesaggisticamente.

Nel 2000 l'intero centro storico di Verona è stato riconosciuto sito UNESCO ai sensi della L. 184/77, la tavola riporta tale area e la relativa zona di rispetto – buffer zone- posta a protezione del sito.

3.2 - Carta delle Invarianti – Tav. 2

La TAV. 2 - “Carta delle Invarianti” raggruppa le risorse territoriali morfologiche, paesaggistiche, ambientali, storico-monumentali ed architettoniche, vale a dire le risorse territoriali ed ambientali che costituiscono i cardini della pianificazione territoriale.

Le invarianti identificano le fattispecie materiali ed immateriali da sottoporre a tutela al fine di garantire la sostenibilità delle trasformazioni con i caratteri peculiari del territorio.

Sono un particolare modo di essere del territorio che si ritiene garantisca irrinunciabili equilibri ambientali e insediativi e pertanto non possa essere negoziato nel processo di trasformazione del territorio stesso, anche perché costituisce la base di un'appartenenza culturale ed emozionale.

Quanto il Piano identifica come invariante porta con sé una forte carica programmatica e di indirizzo progettuale, considerando irrinunciabili, a meno di onerose alterazioni del senso stesso della pianificazione, specifici modi di essere del territorio.

La tavola indica le invarianti di natura geomorfologia: arene e doline, forre e grotte, ambiti od elementi di valore naturalistico di livello regionale. Di natura idrogeologica: fiumi, laghetti, corsi d'acqua e la relativa vegetazione ripariale, risorgive, sorgenti e fontanili, aree interessate dalla ricarica degli acquiferi e dei sedimenti demaniali del fiume Adige e degli altri corsi d'acqua pubblici.

Le invarianti di natura paesaggistica e di natura storico-monumentale ed architettonica quali i forti, i giardini storici, il Lazzaretto, il Castello di Montorio, le reti idrauliche e i canali storici, le corti rurali e i manufatti di archeologia industriale.

3.3 - Carta delle Fragilità – Tav. 3

La TAV 3 “Carta delle Fragilità” costituisce la sintesi di tutti quegli elementi che pongono dei limiti all'uso del territorio relativamente alla qualità dei terreni, alla vulnerabilità intrinseca degli acquiferi, al rischio di dissesti idrogeologici, ovvero tutti quei componenti che rendono bassa o improbabile la trasformabilità del territorio.

Sulla base delle analisi, la classificazione delle penalità ai fini edificatori è fondata su indici relativi di qualità dei terreni con riferimento alle possibili problematiche relative alla stabilità dei versanti nelle aree collinari e montane. Ai possibili effetti di inquinamento delle acque sotterranee, alla compressibilità dei terreni, alle caratteristiche geotecniche nei confronti delle opere di fondazione, ai possibili sprofondamenti per la presenza di cavità di dissoluzione carsica o di origine antropica. Alla erodibilità di sponde fluviali, alla esondabilità dei corsi d'acqua, alla sicurezza di arginature o di altre opere idrauliche, alla salvaguardia di singolarità geologiche, geomorfologiche, paleontologiche o mineralogiche, alla protezione delle fonti di energia e delle risorse naturali.

La vulnerabilità intrinseca degli acquiferi è riferita alla diversa classificazione delle unità geoambientali, discriminate sulla base di criteri di analisi in relazione alla composizione litologica e alle caratteristiche di permeabilità del sottosuolo, alla composizione ed agli spessori degli strati di alterazione e copertura superficiale, alla morfologia, alla dinamica geomorfologica prevalente, alla geoidrologia degli acquiferi.

Questi elementi concorrono a definire per ciascuna unità il grado di vulnerabilità intrinseco degli acquiferi sotterranei.

Le aree attinenti all'insieme dei disseti idrogeologici sono quelle interessate da rischio di esondazioni, frane, colate detritiche o periodico ristagno idrico.

3.4 - Carta delle Trasformabilità – Tav. 4

Si può affermare che il presente *Piano di Assetto del Territorio*, e il disegno della Verona futura che scaturisce dalla tavola delle trasformabilità, rappresenti il punto di arrivo di un lungo periodo, talvolta molto travagliato, durato 18 anni durante il quale si sono di volta in volta affrontate, spesso in maniera polemica, le questioni dell'urbanistica cittadina, e quindi dell'evoluzione della città, senza mai arrivare ad una proposta di sintesi tra le tematiche del progetto urbanistico e la molteplicità degli interessi in gioco. Si è perciò creata, per molti anni, una situazione di stallo dovuta all'esaurimento del PRG del 1975 che in continuità con le previsioni dei piani del '57 e '66 aveva guidato la crescita e lo sviluppo della città.

Il Piano del 1975 aveva risposto alle necessità di trasformazione del territorio in anni di frenetica espansione con una forte domanda di aree edificabili. Era riuscito nonostante la forza dei fenomeni e delle spinte a ricondurre la complessità della situazione all'interno di un disegno equilibrato e di forte valenza unitaria.

Uno degli obiettivi del Piano era il riequilibrio della zonizzazione con il potenziamento della residenza, non è un caso che esso sia stato dimensionato per 410.000 abitanti. Le nuove zone di espansione residenziale, in continuità con il Piano del '57, avevano una estensione di 1480 ettari e furono distribuite in modo uniforme nelle varie zone del territorio: ad ovest, a sud ovest, a sud, ad est conferma le previsioni precedenti, e in alcune frazioni della città. Esso inoltre recepisce il Piano di zona redatto ai sensi della legge 167/62 prevedendo 250 ettari di aree peep per un totale di 4.680.000 mc; un dimensionamento enorme se paragonato al presente, nella relazione si afferma infatti che metà dei nuovi abitanti potranno insediarsi nelle zone 167. Furono previste nuove aree per verde e servizi nella misura di 754 ettari che portano la dotazione per abitante vicina ai 18 mq. Vengono previste nuove zone industriali e artigianali, oltre alla conferma e ampliamento della Zai esistente (storica). Fu previsto il grande centro intermodale del Quadrante Europa che rende disponibili le aree per accogliere funzioni a valenza territoriale localizzate in zone urbane (magazzini generali, mercato ortofrutticolo ecc.). Venne proposto il trasferimento di funzioni militari all'esterno della città destinando le aree così disponibili ad insediamenti universitari ed a servizi. Si impose una normativa di blocco per il Centro Storico che introducesse ad un nuovo approccio di conservazione e rimandava di fatto all'approfondimento degli studi futuri (variante 33 della fine degli anni '80). Si prospettava una nuova viabilità di scorrimento e di penetrazione, riproponendo tre linee di traffico rapido est-ovest (del PRG '57), che vennero meglio inserite nel contesto dell'espansione residenziale.

Va infine ricordato che il P.R.G. del 1975¹ era stato concepito secondo l'impianto della legge 1150 del '42 che articolava i Piani Regolatori secondo il principio dello

¹ Le vicende del P.R.G. di Verona si possono far partire nel 1951 quando viene affidato a Plinio Marconi l'incarico per la formazione del Piano di Ricostruzione. Il Piano viene adottato nel 1954 e approvato nel 1957. Esso si caratterizza per l'elevata operatività diventando esso stesso strumento particolareggiato attraverso una dettagliata elaborazione delle previsioni, la definizione delle zone di espansione edilizia, suddivise in lotti per ciascuno dei quali sono fissati i tipi edilizi, gli indici di copertura, i valori massimi di altezza e minimi di distacco. L'eliminazione dei Piani Particolareggiati agevola l'attuazione del P.R.G. ma, in assenza di strumenti programmatici efficaci, consente la moltiplicazione di iniziative edilizie spontanee e non coordinate e distribuite con discontinuità nel territorio. D'altro canto è lo stesso P.R.G. che dichiara di voler assecondare la crescita spontanea della città.

zoning, in uno schema sommario della struttura urbana, nei piani particolareggiati (attuativi) cui spettava la definizione della rete stradale minore e della conformazione planivolumetrica degli edifici, e l'indicazione delle aree a destinazione pubblica. Il risultato è stato un disegno urbano di notevole dettaglio tanto da farlo sembrare una riduzione di futuri piani di attuazione, ai quali si attiene attraverso il sistema delle lottizzazioni e la definizione per ambiti di dettagliate norme edilizie e di ben precisi tipi edilizi.

Il modello proposto si è dimostrato adeguato a rispondere agli aspetti quantitativi della domanda e alle esigenze immediate di espansione ma ha manifestato, nel lungo periodo, tutta la rigidità di una concezione urbanistica di tipo deterministico e vincolistico non più rispondente all'evoluzione socio-economica e alle esigenze di organizzazione del territorio che si sono presentate dalla fine degli anni '80.

Il PAT cambia approccio alle problematiche della pianificazione urbanistica, inquadrandosi in un mutato contesto culturale e programmatico che identifica i principi di sostenibilità dello sviluppo come fattori fondanti un modello di crescita, sarebbe meglio dire di trasformazione, che non eroda, o che recuperi, il patrimonio di risorse ambientali e territoriali non riproducibili.

Partendo da questo principio l'approccio alla pianificazione indicato dal *Piano di Assetto del Territorio* ribalta il "fare urbanistica" tradizionale, come si è dispiegato nei decenni passati. L'urbanistica tradizionale, e i piani regolatori ne sono la testimonianza, pianificava solo la città costruita partendo dalle sue esigenze di espansione o di trasformazione che trovavano risposta semplicemente con nuove destinazioni d'uso, cercando, nei casi migliori, un quadro generale che desse coerenza alle scelte. Si pianificava la città ma non si pianificava il suo territorio il quale era considerato una sorta di grande contenitore dal quale attingere per far fronte alle esigenze di espansione, di infrastrutture e di servizi. La parte agricola del territorio, o meglio la parte non costruita e non urbana, era relegata a elemento di risulta, corollario della pianificazione. Il territorio agricolo non rientrava nella pianificazione come elemento strutturale dell'organizzazione del territorio, ma era considerato semplicemente come luogo della produzione agricola e talvolta sottoposto a generiche misure di vincolo, per lo più derivanti dall'applicazione di normative nazionali o regionali. Questi erano i principi della pianificazione in Italia codificati dalla legge urbanistica 1150 del '42 e dalle successive modificazioni, soprattutto quelle introdotte dalla 765/67, e che, come ricordato in precedenza, avevano informato il Piano Regolatore di Verona del 1975.

L'impostazione cambia radicalmente con i nuovi criteri di pianificazione. Il PAT, e con esso il doppio livello di pianificazione, introduce due importanti elementi di novità:

1. Il piano regolatore non è più concepito come un "*atto di pianificazione*" che si esaurisce nel momento delle scelte e della loro formalizzazione. Esso non si conclude con l'approvazione ma rimane uno strumento aperto sottoposto a continua verifica e monitoraggio: la pianificazione è intesa come "*processo*" e non come atto conclusivo.
2. Con il piano regolatore non si pianifica più solo la città costruita e costruibile ma si pianifica tutto il territorio. Anzi il fine ultimo è la pianificazione del territorio nella

Agli inizi degli anni '60 si manifesta l'esigenza di avere un nuovo strumento urbanistico. Nel 1966 il Consiglio Comunale adotta la Variante Generale del P.R.G. del '57. Viene trasmessa nel 1968 al Ministero dei Lavori Pubblici che subordina l'approvazione a prescrizioni, modifiche e perfezionamenti che porteranno, nel 1972, ad una nuova variante che sarà definitivamente approvata dalla Regione Veneto nel 1975.

sua totalità, all'interno del quale si ritrova anche la pianificazione della città. Non solo ma essendo le componenti ambientali, naturalistiche, ecologiche, dell'uso delle risorse, elementi vincolanti in una prospettiva di sviluppo sostenibile, appare evidente che la pianificazione delle parti del territorio non costruite ed agricole diventa altrettanto importante della pianificazione degli ambiti urbani. Non solo ma le componenti ambientali vanno altresì a formare una maglia di vincoli e di invarianti che si pongono come presupposti alle scelte urbanistiche.

Va detto che la dicitura *Piano di Assetto del Territorio* rappresenta bene questi concetti e coglie in pieno questa impostazione.

3.4.1 - Le azioni del PAT

Partendo da queste considerazioni si possono meglio capire i motivi e la struttura costruttiva del progetto che è rappresentato nella tavola n. 4 delle "Trasformabilità". Le azioni che hanno portato alla definizione del PAT si possono raccogliere in omogenei ambiti di azione:

- 1. Di tipo strategico** riferite agli ambiti urbani da trasformare riguardante particolarmente:
 - i limiti fisici alla nuova edificazione;
 - gli ambiti di riqualificazione e riconversione;
 - gli ambiti destinati alla realizzazione di programmi complessi.
- 2. Obiettivi di tutela, qualificazione e valorizzazione.** Si tratta di ambiti con valenze di tipo storico e architettonico:
 - centri storici;
 - cintura dei forti e delle mura;
 - corti rurali;
 - Archeologia industriale.
- 3. Rete ecologica**
 - corsi d'acqua, arene, doline, paleoalvei;
 - monumenti geologici;
 - zone boscate, crinali e coni visuali;
 - zone di ammortizzazione o transizione.
- 4. Il sistema dei parchi**
 - parchi dell'Adige nord e sud;
 - parco della collina;
 - parco della Spiana;
 - parco equestre.
- 5. Il territorio agricolo**

3.4.2 - Che tipo di città

Ogni riflessione in merito agli obiettivi strategici da perseguire non può prescindere dall'idea di città che si vuole ottenere o dal modello urbano al quale si fa riferimento. Rispetto all'organizzazione attuale della città viene naturale porsi due domande alle quali il sistema insediativo che si andrà a proporre con il *Piano di Assetto del Territorio* darà risposta.

La prima. La nuova Verona sarà una città *monocentrica* oppure *policentrica*. Vedrà concentrata nel centro storico e nella prima fascia urbana, tutte o gran parte delle funzioni di rango superiore, sia di tipo direzionale-amministrativo che terziario, che ne faranno una parte privilegiata del sistema? Oppure avrà uno schema organizzativo nel quale la parte della città storica, pur rimanendo il fulcro dell'impianto urbano, farà parte di un sistema più articolato di funzioni e relazioni che metterà in gioco anche le zone più esterne innestando un processo di rinnovo e ristrutturazione alla scala urbana.

La seconda domanda, pone l'interrogativo sull'aspetto della futura Verona. Sarà cioè una *città compatta* o sarà una *città diffusa*? Quando si parla di città compatta non necessariamente si deve intendere un alto sfruttamento del suolo con alte densità edilizie, ma piuttosto la proposizione di uno schema urbano delimitato e compiuto con limiti fisici ben definiti che vadano a creare il confine dell'urbano, tra la città e la campagna. La città diffusa è quella che tutti noi conosciamo nella quale ad un centro importante e ben strutturato, dove si concentrano le funzioni più prestigiose, segue una città senza struttura, priva di gerarchie nei percorsi e negli spazi, con sporadici elementi di urbanità e di centralità; una città che si dilata in modo informe e senza soluzione di continuità trasformando le parti di campagna in aree suburbane. Il risultato è un ambiente costruito dove non ci si può riconoscere perché senza forma e privo di gerarchie ed identità.

La risposta a queste domande ci viene data da una riflessione, che solo in parte ha contenuto urbanistico ma che è unanimemente accettata, che in Italia e in modo particolare nel Veneto, non è più proponibile il modello insediativo fondato sulla dispersione. Esso risulta non più sostenibile rispetto ai fattori di tutela naturalistico-ambientali ed economici. Le risorse sono limitate, in modo particolare il territorio, e non riproducibili e i costi che questo modello impone alla società non sono più sopportabili:

- il consumo di territorio, meglio sarebbe dire lo spreco, dovuto molto spesso al suo sottoutilizzo ha raggiunto un punto ormai di non ritorno in considerazione del fatto che si tratta di un bene non riproducibile;
- i costi economici delle infrastrutture e di gestione non sono più sopportabili né dalla amministrazione pubblica e nemmeno dal settore privato;
- l'inquinamento sia dell'aria, delle acque che dello stesso sottosuolo ha raggiunto livelli preoccupanti con conseguenze evidenti sulla salute dei cittadini;
- il risultato è stato un decadimento della qualità sia dell'ambiente naturale che costruito. L'ambiente naturale, nella parte pianeggiante del territorio comunale, sta scomparendo o è relegato negli interstizi dell'edificazione diffusa. L'ambiente costruito, la città, all'esterno delle aree centrali storiche e consolidate si presenta spesso con i caratteri tipici della periferia con una brutta architettura, la mancanza di spazi e strade urbane intese come luoghi di aggregazione e di riconoscibilità.

Da queste valutazioni ha preso il via il *Piano di Assetto del Territorio* che ha portato al disegno della nuova Verona proposta come una città dall'aspetto compatto con uno schema organizzativo del territorio urbano di tipo policentrico. Questa asserzione risulterà determinante nello stabilire le scelte strategiche del Piano.

3.4.3 - I limiti fisici alla nuova edificazione

Il PAT fissa i limiti fisici alla nuova edificazione con riferimento alle caratteristiche paesaggistico - ambientali, tecnico-agronomiche e di integrità fondiaria del territorio, come riportato alla lett. c) comma 1 dell'art.43 – TITOLO V della L.R. n.11/2004 relativo alla *Tutela del territorio agricolo*. E' chiaro lo scopo del legislatore di tutelare e salvaguardare il territorio agricolo, se dotato di specifiche caratteristiche qualitative. A tal fine vengono fissati nel PAT limiti all'edificazione, corrispondenti ad elementi lineari di carattere naturale, storico-architettonico, infrastrutturale, che determinano un contenimento dello sviluppo insediativo con l'obiettivo di tutelare le invarianti, le fragilità e le caratteristiche paesaggistico-ambientali, tecnico-agronomiche e di integrità fondiaria del territorio comunale. Diversamente altri territori agricoli di minor pregio potranno essere scelti dal PI quali ambiti da trasformare: in questo caso il PAT non fissa alcun limite.

Il limite indica pertanto una sorta di barriera per la futura espansione, individuata in base alla *qualitas* del paesaggio e dell'ambiente.

Ma quali sono di fatto tali limiti? Occorre innanzitutto chiarire che tali limiti segnano il discrimine tra la città e la campagna laddove, come sopra detto, vi è interesse a salvaguardare da possibili future scelte insediative un territorio agricolo con caratteristiche di pregio. Tale tutela contemporaneamente si riversa sui luoghi che quello spazio circonda, luoghi spesso con forti identità, valorizzati dalla propria distinzione e isolamento: il muro antico di sostegno che accompagna la strada di Avesa, nel momento in cui *entra* nel nucleo urbano, si pone come limite all'edificazione, non solo perché oltre - ad una quota superiore rispetto alla strada - vi sono delle colture e comincia la collina, ma anche perché si colloca di fronte a uno dei manufatti più significativi del centro di Avesa, la chiesa, posta in capo al paese, secondo una collocazione tipica di alcuni centri storici, volutamente *isolata* rispetto al nucleo antico, nucleo che si sviluppa oltre, linearmente, secondo la direttrice morfologica del territorio.

Anche un corso d'acqua può costituire un limite: il torrente Valpantena, nella parte nord di Quinto, salvaguarda un territorio agricolo piuttosto integro, che consente di mantenere un'equilibrata distanza spaziale tra il centro di Quinto e il centro di Sezano. Per le stesse motivazioni la strada provinciale nella parte sud est di Quinto è un limite: viene tutelato un territorio agricolo che separa Quinto da Santa Maria in Stelle.

Non sono limiti che il PAT fissa quelli dovuti a semplici cambi di quota, o allo stacco della collina dalla città; non certo perché non siano riconosciuti come tali, ma perché evidentemente la città non potrà espandersi verso la collina (*limiti per lo sviluppo insediativo...*).

Il PAT fissa pertanto i limiti allo sviluppo insediativo, possa non risultare evidente la presenza e l'importanza del limite.

Successivamente il PI, nell'individuare gli ambiti in cui non è consentita la nuova edificazione, dovrà tener conto di questi limiti strategici per la tutela di aree pregiate del territorio veronese.

3.4.4 – Il progetto del Sistema insediativo

Un'altra importante azione strategica definita dal P.A.T. riguarda quella intrapresa sul sistema insediativo.

La nuova Verona non avrà grandi aree di espansione oltre a quelle strettamente necessarie ad operazioni di ricomposizione dei margini dell'edificato o per reperire aree a *standard*. Questo significa che la maggior parte dell'operatività del Piano sarà concentrata nella trasformazione della città esistente in operazioni di ristrutturazione, riqualificazione e trasformazione del tessuto urbano. Tale strategia necessita, per essere efficace e non avere un effetto di rottura sulla città con operazioni di pura terziarizzazione funzionalmente slegate dalle connotazioni urbane esistenti e fuori scala con i caratteri morfologici, la conoscenza dei tessuti edilizi ed urbanistici tale da permettere l'armonizzazione e la continuità con essi dei nuovi interventi.

La lettura della città che ci viene dal quadro conoscitivo ha permesso di analizzare e ricostruire in modo dettagliato i caratteri insediativi di Verona. Si è ricostruita la formazione storica delle parti di città; sono stati individuati i caratteri tipologici degli insediamenti identificando le diverse categorie, o tipi, di organizzazione dell'edificato all'interno degli isolati e in relazione alle strade di perimetro; è stata fatta una lettura funzionale delle parti di città; si è ricostruito il grado di utilizzo del suolo; infine si è fatta una lettura della struttura del sistema dei servizi.

L'analisi sui tessuti edilizi ha permesso di individuare all'interno dei quartieri tutti i luoghi urbani con funzioni centrali ("Luoghi Centrali"), cioè quegli spazi con spiccate funzioni urbane nei quali si concentrano funzioni aggregative di tipo commerciale, terziarie e di servizio, ma anche luoghi con una forte connotazione storico-culturale, che sono chiaramente definiti dal punto di vista spaziale rispetto all'andamento dei fronti strada e dell'utilizzo degli spazi. Assumono una funzione di riferimento nel determinare, all'interno dei quartieri, il ruolo delle varie zone e la gerarchia degli spazi e delle strade. Si è potuto notare una relazione evidente tra la presenza di centralità forti e le parti di città consolidate e ben strutturate; inversamente a parti urbane di recente formazione fanno riscontro centralità deboli o inesistenti. Le centralità forti si presentano con spazi urbani ben definiti dall'edificato e dai fronti strada e che rivestono un ruolo di ordinatrici del sistema viario locale. Le centralità deboli invece, pur rivestendo importanza dal punto di vista della localizzazione delle funzioni, si presentano indefinite spazialmente con fronti strada discontinui e una debole presenza del costruito. E' il caso ad esempio di Largo Perlà. In alcuni casi l'analisi ha portato ad ipotizzare nuove centralità come luoghi di aggregazione e identità per riequilibrare la mancanza di spazi sociali.

La comprensione dei tessuti urbani consolidati, nei luoghi dove svolgono un ruolo di riferimento sia nelle funzioni collettive che nella costruzione dello spazio, riveste pertanto fondamentale importanza in una impostazione di Piano rivolta principalmente alla questione del recupero e della ristrutturazione urbanistica della città esistente. L'analisi (quadro conoscitivo) ha permesso di individuare tutte le aree e talvolta interi isolati che per le loro condizioni di degrado, dovute alla dismissione delle attività o al sottoutilizzo, sono potenzialmente disponibili alla trasformazione. Naturalmente la loro localizzazione è concentrata nell'asse di V.le del Lavoro, ma altre aree urbane presentano notevoli potenzialità di trasformazione o semplicemente l'esigenza di assumere una maggiore connotazione urbana. Perciò il criterio che guiderà gli interventi in queste zone dovrà portare all'integrazione delle funzioni quali la residenza, i servizi pubblici, le attrezzature, il commercio e il terziario, unitamente alla ricomposizione del tessuto urbanistico ed edilizio e alla qualità degli spazi pubblici.

3.4.5 - Gli interventi di trasformazione della città

Fanno parte di questi interventi tutti gli ambiti individuati nella tav. 4 come: di “riqualificazione e riconversione e di ristrutturazione” e quelli destinati a “programmi complessi”. Sono due categorie che si differenzieranno tra di loro per le dimensioni, le modalità di attuazione e gli attori proponenti. Dal punto di vista urbanistico invece sono tutti volti alla rifunzionalizzazione di parti di città esistente attraverso operazioni di totale riprogettazione morfologica e tipologica. Inoltre per la loro collocazione sono accomunate dall’alto carattere di urbanità privilegiando quindi insediamenti aventi destinazioni miste nei quali la residenza, che sarà l’elemento funzionale di connessione, si alternerà al commercio, al terziario e al direzionale. Le analisi condotte hanno peraltro confermato le potenzialità delle aree sia in termini urbanistici che economico-finanziari.

Questi ambiti sono concentrati soprattutto nella Zai storica lungo l’asse di V.le del Lavoro dove è in atto un processo di profonda e riconversione con l’insediamento di un numero sempre maggiore di attività e di funzioni di tipo terziario, che provoca un crescente addensamento delle edificazioni, con diffusi fenomeni di congestione, resi più gravi dalla assoluta inadeguatezza della maglia stradale e dalle dimensioni degli isolati. Intervenire in maniera programmata in questi ambiti assume una grande importanza perché può dare continuità al processo di trasformazione di Verona Sud, iniziato con la programmazione degli interventi del PRUSST. Gli interventi, inquadrati in una progettazione complessiva della Zai storica, possono avere un ruolo trainante nella ristrutturazione delle aree di contorno. L’attenzione è naturalmente concentrata lungo l’asta casello autostradale-V.le del Lavoro-P.ta Nuova, ma la progettazione è estesa anche alle aree retrostanti sulle quali saranno previsti interventi di ristrutturazione urbanistica integrata che andranno a saldarsi con i quartieri di Golosine-S.Lucia da una parte e B.go Roma dall’altra dando corpo all’integrazione edilizio-urbanistica e funzionale delle due parti di città divise dalla zona industriale. E’ necessario che nel portare avanti queste operazioni l’intero sistema di Verona Sud (Golosine/S.Lucia, Zai storica, Tomba/Borgo Roma) sia considerato, in quanto altamente integrato, in maniera unitaria. Per questo motivo, nelle proposte di riutilizzo, si dovranno evitare le zone monofunzionali: la residenza, gli uffici e i servizi si dovranno alternare e mescolare in ogni intervento, nell’intento di riproporre ogni volta un insediamento che ricordi il tradizionale quartiere piuttosto che un centro direzionale o un quartiere dormitorio.

La struttura urbana della Zai storica è nata su un impianto stradale che ha cercato di inglobare tracciati preesistenti rinunciando a determinare un reticolo morfologico di riferimento, così che gli isolati si sono riempiti in modo irregolare tanto da rendere impossibile l’identificazione del rapporto tra i lotti, gli edifici e soprattutto tra gli edifici e la strada. Perciò il primo problema che si pone nella progettazione della Zai storica sta nella definizione di una nuova morfologia urbana, che legandosi ai grandi capisaldi esistenti ridisegni un nuovo tessuto connettivo che sostenga l’impianto urbano della nuova città.

Questa operazione perché possa avere successo e sia sostenibile, dato il forte aumento di carichi urbanistici, dovrà accompagnarsi alla reinfrastrutturazione dell’asse di Verona Sud. Essa dovrà essere posta con priorità e come condizione necessaria a qualsiasi azione di ristrutturazione urbanistica di questa zona. La scelta più importante e impegnativa, anche dal punto di vista economico riguarderà la realizzazione di un nuovo sistema di trasporto urbano, di tipo veloce ed alta frequenza che, partendo da un grande parcheggio scambiatore posto oltre il casello

autostradale, raccolga i flussi e li convogli lungo l'asta di V.le del Lavoro, Stazione di P.ta Nuova e Centro Città dove sono localizzate le funzioni urbane più importanti e di prestigio. Solo così il grande aumento dei carichi, sia in termini di edificabilità che di traffico, potranno essere sostenuti dal nuovo impianto urbano e non andranno a scaricarsi con effetti facilmente prevedibili nelle zone circostanti.

I nuovi assi portanti dell'intero sistema sono:

- il Viale del Lavoro – Viale delle Nazioni in senso nord-sud;
- l'asse Via Po – Viale dell'Industria e l'asse Via Fermi – Via Gioia – Via
- Pasteur in senso est-ovest.

Questi assi, (tranne l'ultimo più legato al sistema industriale) vanno pensati come assi urbani – viali alberati interni ad un tessuto urbano denso di relazioni, di funzioni tipiche della città residenziale e non della città produttiva. Ciò significa una proposta di ristrutturazione e di trasformazione del tessuto esistente sostenuto da una grande densità edificatoria per ricreare il rapporto tra gli spazi liberi (le strade) e l'edificato tipici della città.

Lungo questi assi troveranno localizzazione dei vuoti urbani che fungono da pausa nei processi e nelle prospettive di avvicinamento alla città e che devono assumere un valore rappresentativo oltre che funzionale.

All'interno di questo impianto principale si collocano i quartieri di S. Lucia, di Golosine e di Borgo Roma – Tombetta che presentano al proprio interno una loro struttura con un relativo grado di autonomia.

Il quartiere più destrutturato è quello di Golosine che si presenta come formato a nuclei con caratteristiche edilizie molto diverse a sud e a nord di Via Po. Questo fatto e la presenza di molte aree libere ancora non utilizzate può dar luogo ad una ricomposizione del quartiere ed ad una maggior relazione dello stesso con S. Lucia e con Borgo Roma.

Il quartiere di S. Lucia presenta unicamente problemi di riordino e di riqualificazione funzionale soprattutto lungo la Via Mantovana.

Collegano i due quartieri le Vie Po, dell'Industria, della Polveriera, su cui si affacciano molte aree libere che possono diventare il luogo di aggregazione di un sistema del verde tale da formare un vero e proprio Parco Urbano.

L'area oggi occupata dai binari ferroviari (ex scalo), tra la stazione e Golosine deve essere intesa come un'area di completamento del borgo e come opportunità di realizzare insieme un sistema abitativo, un centro direzionale e un parco.

Lungo Viale del Lavoro – Via delle Nazioni va previsto il massimo delle trasformazioni recuperando alla città quella che un tempo è stata la zona industriale. Occorre notare come la parte orientale della via presenti un livello massimo di trasformabilità quasi continuo dal casello a Porta Nuova. A ridosso di quest'area si colloca il quartiere di Borgo Roma che risulta più complesso e unitario dei quartieri occidentali.

Un sistema di piazze e di slarghi oggi esistenti potrebbero essere riqualificati e altrettanto si può ipotizzare lungo Viale dell'Industria – Via della Polveriera Vecchia.

Ma la questione centrale, e dalla quale dipenderà l'intero esito del processo di trasformazione di Verona sud, riguarda la ristrutturazione della fascia centrale della Zai storica. E' certamente una operazione molto complessa, lunga ed impegnativa, ma indispensabile in quanto il valore strategico, dal punto di vista urbanistico, per il futuro di Verona è assoluto e da essa dipenderà ogni futura possibilità di riorganizzazione e di riequilibrio del sistema.

3.4.6 - Il Sistema Ambientale

La tutela delle risorse naturalistiche, paesistiche, ambientali e culturali è ormai il primo obiettivo che la pianificazione territoriale si pone ai vari livelli; finalità e obiettivi acquisiti dai piani sovraordinati quali il PTRC, il PTP e il Piano d'Area (PAQUE per Verona) e che dovranno guidare le trasformazioni del territorio in questo senso. Tali intenti sono anche quelli enunciati nella Convenzione Europea del paesaggio firmata a Firenze il 20 ottobre del 2000, ripresa nell'accordo tra Stato e Regioni del 19 aprile 2001, ed inoltre rispondono alle indicazioni di metodo di "Agenda 21" che pone il principio della sostenibilità intesa come contenimento del consumo delle risorse territoriali e di generale tutela degli equilibri ambientali. La nuova legge urbanistica regionale fa propri questi principi tanto da fissare nei suoi contenuti e finalità (art.2) obiettivi di:

- realizzare uno sviluppo sostenibile e durevole nel rispetto delle risorse naturali;
- tutela delle identità storico-culturali e della qualità degli insediamenti urbani ed extraurbani;
- tutela del paesaggio rurale, montano e delle aree di importanza naturalistica;
- Riduzione del consumo del territorio, anche attraverso la riqualificazione e riorganizzazione degli insediamenti produttivi.

Le previsioni sull'area extraurbana, da fattore secondario, sono diventate perciò essenziali nel processo di pianificazione tanto da condizionare le previsioni stesse sullo sviluppo della città. Da elemento di risulta, l'area extraurbana (agricola) è diventata parte organizzativa dell'intero territorio e del disegno della città. Ne deriva la necessità di trattare le aree esterne alla città con la stessa, se non maggiore attenzione che fino a oggi è stata posta alla progettazione dell'edificato. La progettazione del sistema del verde, inteso questo come l'insieme del territorio ad uso agricolo, gli spazi di natura propri della collina e le diverse presenze di aree libere ai margini dell'urbano, è elemento costitutivo della organizzazione del territorio tanto da caratterizzarlo come atto strategico nelle azioni di Piano. Esso costituisce il patrimonio principale per il futuro della città, ulteriormente valorizzato dalla esistenza di una vasta gamma di manufatti di valore architettonico ambientale che vanno dalla corte rurale al centro storico minore, dal forte agli insediamenti di archeologia industriale.

Questa operazione si lega, ed è in continuità, con l'atteggiamento che si ha rispetto alla tutela del paesaggio. Si cerca di superare concetti di paesaggio spesso in antitesi: da una parte una visione prevalentemente estetica, e quindi statica data una volta per tutte, separata dai suoi contenuti materiali; dall'altra la concezione del paesaggio inteso in una accezione esclusivamente scientifico-naturalistica. E' possibile andare oltre queste due posizioni solo con la loro integrazione in una visione che vede la concezione ecologico-naturalistica in relazione ai processi antropici. L'opera dell'uomo andata avanti per secoli con una organica azione quotidiana di trasformazione ha prodotto il paesaggio che conosciamo nel quale si alternano e coesistono elementi naturali ed antropici. Mantenere questo equilibrio è fondamentale per il futuro dell'integrità dell'intero territorio agricolo, bisogna operare per evitare che vadano avanti processi di rinaturalizzazione del territorio che in realtà non sono altro che la conseguenza del depauperamento dovuto all'incuria e all'abbandono della terra; con conseguenze gravi sulla tenuta idrogeologica del suolo

e del mantenimento della presenza umana sul territorio agricolo. Quindi non contrapporre mai il sistema naturale a quello agricolo in quanto la compenetrazione tra i due è talmente profonda che la loro divisione risulterebbe artificiosa.

In questo senso si opera per non perdere l'enorme patrimonio di tradizioni agricole, evidenti nella varietà colturale e nell'immenso patrimonio costituito dal sistema insediativo rurale perfettamente integrato con le caratteristiche naturalistiche dell'area. Va ricordato che sono state individuate ben 805 corti rurali per complessive 5880 unità edilizie. Perciò la salvaguardia dell'edilizia rurale storica esistente e degli elementi del paesaggio agrario è uno degli obiettivi principali perseguiti dal Pat.

Il *Piano di Assetto del Territorio* di Verona articola le previsioni del territorio rurale tra gli ambiti dei parchi, quelli di tutela naturalistico-paesaggistica, e le zone agricole. Tale distinzione è in realtà strumentale ad individuare diversi livelli di salvaguardia in relazione alle caratteristiche d'uso del suolo agricolo e alle intrinseche qualità ambientali delle varie parti. Perché non vi è dubbio che la parte rurale del territorio, pur nella diversità dei sistemi ambientali che la compongono, si presenta come l'elemento comune, che lega, tutto il territorio urbano. L'azione che si propone con il Piano si fonda, partendo da una attenta valutazione delle valenze ambientali, sull'integrazione tra ambiente naturale e ambiente costruito (umano) definendo pertanto sia gli obiettivi di qualità naturalistico-ambientale, che i limiti dell'espansione urbana, considerandoli non solo compatibili ma strettamente correlati e complementari. I grandi sistemi ambientali, come la pianura, il fiume e la collina, non sono un semplice sfondo della città ma ne fanno parte, la compenetrano con aree verdi, aree a parco, cinture verdi attorno ai quartieri, un sistema di percorsi. Si forma un continuo spaziale che percorre la città e la lega senza soluzione di continuità generando un sistema di relazioni che riconduce a unitarietà l'intero territorio.

Il Pat di Verona si pone quindi un obiettivo culturale importante: realizzare l'integrazione tra la città e la campagna, tra l'ambito urbano, il sistema agricolo, la collina, i parchi e il fiume.

Sono proposte nel PAT alcune azioni che consentano di porre in essere una prima fase di tutela che sarà poi maggiormente dettagliata e normata nel Piano degli Interventi. Va sottolineato che l'azione di tutela deve essere intesa come uno strumento che consenta la successiva realizzazione di tutti quei progetti che possono rendere l'ambiente maggiormente fruibile dai cittadini e non come un'azione che voglia immobilizzare lo sviluppo della città nelle sue componenti economiche e sociali.

Si è accennato come il Pat abbia classificato il territorio extraurbano in tre gruppi:

1. zone agricole, intendendo quelle aree dove l'attività agricola è esercitata in modo rilevante e svolge una funzione economica importante;
2. zone di tutela naturalistico ambientale, aree nelle quali è spesso presente l'attività agricola che però non ha grande consistenza e un peso economico marginale, che per la loro localizzazione e per le peculiari caratteristiche ambientali e naturalistiche vanno tutelate in modo particolare;
3. i parchi, aree utilizzate anche per l'attività agricola, che per la loro localizzazione, le loro dimensioni e i caratteri naturali si prestano ad assumere un uso anche ricreativo in modo particolare nelle aree di proprietà pubblica. Fa un'eccezione il parco equestre localizzato lontano dalla città e destinato ad un uso specifico.

Le **zone agricole** sono una parte importante del territorio di Verona, coprono circa 76 kmq, un po' meno del 40% del territorio comunale. Esse si presentano con una varietà notevole di paesaggi, sia naturali che antropici, corrispondenti alla diversa posizione geografica.

La parte orientale del territorio agricolo, sia essa quella di pianura, corrispondente alle "basse di S. Michele" e ai fondo valle di Valpantena e Squaranto, sia il settore collinare che da Montorio sale fino Moruri e Magrano, si presenta con un certo grado di naturalità dell'ambiente e con una presenza importante dell'attività agricola sia in termini economici che di superficie interessata. In queste zone la tutela dell'attività agricola che dovrà essere prioritaria, sarà accompagnata alla verifica della compatibilità con i valori ambientali e naturalistici. Un'attenzione particolare dovrà essere rivolta al recupero e al mantenimento del patrimonio edilizio rurale esistente e ai criteri delle nuove edificazioni.

In modo diverso si presentano le **zone agricole** di pianura della parte occidentale e meridionale del territorio che sono state classificate come **da riqualificare**. Esse infatti hanno perso la loro originaria omogeneità compromessa dallo sviluppo industriale, insediativo e delle infrastrutture che hanno occupato vaste aree, lasciando molte situazioni di aree agricole residue. La diffusione di attività produttive, sia agricole che industriali, associate alla residenza, ha ormai determinato la disseminazione sul territorio di edifici, manufatti ed attrezzature sorte in maniera disordinata, spesso illegale, che non consentono più la lettura coerente del precedente ambiente agricolo e che spesso si presentano come veri elementi di degrado del paesaggio. Un paesaggio fatto da una fitta trama di segni, che nei secoli hanno modellato la campagna, composta prima di tutto dal disegno dei campi e delle varie colture, dalla forma dei fondi delimitati spesso da lunghi muri in sasso, da capezzagne, filari alberati, dal sistema idraulico dei canali e delle opere di irrigazione, dall'edilizia rurale delle corti. Queste zone si caratterizzano per una urgente operazione di riqualificazione e ricomposizione paesaggistica tutelando la partitura rurale esistente, bloccando l'edificazione diffusa, collocando la nuova edificazione in continuità con i nuclei edilizi esistenti, agevolando la demolizione degli elementi di degrado e le opere incongrue e recuperando tutti gli elementi naturalistici e fisici dell'ambiente rurale originario.

Infine le **zone agricole di ammortizzazione e transizione**. Costituiscono una fascia del territorio rurale posta lungo il perimetro della città in trasformazione, a ridosso dell'ambito urbano, e disegnano una sorta di cintura verde attorno alla città. Sono aree particolarmente delicate perché si trovano a cavallo tra la città e la campagna e per questo motivo altamente vulnerabili in quanto sottoposte a tensioni fondiarie che possono originare trasformazioni improprie. Esse assumono inoltre una importante valenza progettuale sia nella ricomposizione del paesaggio rurale che nell'operazione di ridisegno dei limiti dell'ambito urbano. Vanno a formare un cuscinetto verde che rappresenta il momento di distacco, di filtro, tra la città e la campagna, indispensabile per riproporre o ricostruire il limite tra l'elemento antropico e la natura. La grande delicatezza e vulnerabilità di queste aree va tutelata con misure che ne salvaguardino l'integrità e dove essa è compromessa vadano a rimuovere gli elementi di degrado e di incongruità.

3.4.7 - Zone di tutela naturalistico ambientale

Corrispondono alla parte collinare del territorio comunale coprendo un superficie di circa 50 km quadrati, una parte quindi consistente in considerazione della superficie complessiva del territorio rurale che è valutata in circa 134 km quadrati. Questo ambito si caratterizza per il forte pregio ambientale e l'elevata naturalità delle aree, e nonostante l'omogeneità morfologica si differenzia in maniera evidente tra le parti dando origine a diverse unità di paesaggio con specifiche e ben definite caratteristiche.

I rilievi collinari sono divisi in due gruppi separati dalla pianura della Valpantena. Quello occidentale è costituito da rilievi e crinali più ravvicinati che danno origine a strette pianure dove si sono insediati i borghi di Avesa, Quinzano e Valdonega. Nelle valli di Quinzano, Borago e Gallina la naturalità risulta quasi intatta permettendo di individuarle come zone cardine in un futuro programma di valorizzazione. Su di esse, per la presenza di molte specie floro-faunistiche di particolare importanza, è stato individuato un sito di Interesse Comunitario a Protezione Speciale sottoposto alle normative comunitarie sulla conservazione e protezione di queste zone speciali. Questa fascia collinare assume una particolare valenza dal punto di vista paesaggistico in quanto costituisce il fondale panoramico della città, in diretto rapporto non solo visivo ma anche fisico data la continuità tra gli ambiti urbani e la parte naturale. Infatti essa risente della vicinanza con la città, pur mantenendo un carattere prevalentemente naturalistico, presentando attività e modi insediativi diversi (residenziali, militari, servizi, attività ricreative, agricole, zone di rimboschimento) che ne rende complesso il carattere. Di questa condizione di conflitto con il sistema urbano ha risentito fortemente l'attività agricola che, già debole strutturalmente, non ha saputo rinnovare la propria organizzazione e le proprie strutture, assumendo caratteri di marginalità e disattivazione.

Il gruppo orientale contiene la parte conclusiva della Val Squaranto che risale fino alla Lessinia costituendo uno degli ambiti di maggior naturalità dell'area e dotato di una forte omogeneità paesaggistica. Le pendici collinari sono concluse a sud dal crinale del Pilon e dalla dorsale sulla quale sorge il Castello di Montorio e dall'omonimo borgo che chiude la Val Squaranto. I crinali mantengono caratteristiche naturalistiche elevate con la presenza di vaste aree boscate intervallate da attività agricole che, a seconda della altitudine, privilegiano il pascolo, le vigne e l'uliveto. Diversamente che nella parte occidentale, questo ambito, più distante dalla città, ha saputo differenziare le produzioni favorito anche dalle caratteristiche ambientali, e mantenuto un tessuto agricolo ancora sufficientemente efficiente.

In entrambe le realtà sono comunque visibili fenomeni di disattivazione delle aziende e un costante ritirarsi del tessuto produttivo agricolo che lascia alla vegetazione spontanea spazi non sempre marginali. Il maggior elemento di instabilità è quindi l'eccessiva deantropizzazione del territorio che fa venir meno gli interventi di manutenzione su vaste aree, generando nel lungo periodo fenomeni di degrado difficilmente sanabili.

Questi ambiti rurali costituiscono il serbatoio delle risorse naturalistiche ed ambientali dell'intero territorio, indispensabili al mantenimento di uno standard di vita elevato. Appare quindi evidente la necessità di calibrare gli interventi sul territorio rurale in modo da non alterare l'equilibrio tra le diverse istanze. Gli ambiti rurali non possono essere considerati unicamente come sede dell'attività produttiva primaria, ma un contenitore di molteplici attività antropiche come la residenza, recuperando il patrimonio esistente, la ricreazione, lo svago, lo sport, le attività connesse alla

cultura. Questo vale in modo particolare nel settore occidentale, nel quale il tessuto produttivo risulta in molti casi compromesso, dove gli interventi possono essere rivolti all'incremento del livello di naturalità dell'ambiente e al soddisfacimento delle istanze rivolte ad ottenere maggiori possibilità di fruizione collettiva. In conclusione in questi ambiti la finalità deve essere quella di tutelare il paesaggio, di offrire alla popolazione veronese la possibilità di fruire di ampi spazi verdi in un contesto agro-forestale di eccezionale valore paesaggistico garantendo però nel contempo una convenienza economica a risiedere e produrre in tali aree.

Le ragioni ora esposte hanno determinato la scelta di perimetrare il vasto territorio a nord quale **“ambito delle colline veronesi”** (di dimensioni notevoli, poco meno di 6500 ha) all'interno del quale, fatte salve le specifiche vocazioni, potranno essere riservate parti alla futura istituzione di parchi e/o riserve di interesse locale.

3.4.8 - I Parchi

La prima considerazione che nasce dalla lettura delle caratteristiche ambientali del territorio comunale di Verona è che, mentre la dotazione di beni culturali della città costituisce attualmente un rilevante valore, sia per la qualità della vita della popolazione residente, sia per i flussi turistici che determina, le risorse naturalistiche sono invece a tutt'oggi quasi totalmente inutilizzate.

Nel territorio comunale non esistono infatti parchi urbani che per caratteristiche e dimensioni possano avvalersi ad avere questa funzione, ma solo alcuni viali alberati e singole isole verdi generalmente all'interno di complessi edilizi pubblici o privati.

Le analisi condotte sul sistema ambientale, ma anche gli studi precedentemente portati avanti dall'Amministrazione comunale negli anni passati, hanno fatto emergere e confermato la possibilità di realizzare a Verona un sistema di “verde” articolato a diversi livelli, con specifiche funzioni e caratteristiche. Potrà diventare parte integrante, alla scala comunale, del più generale sistema regionale dei parchi del Veneto. Poco più a nord di Verona esiste infatti il parco regionale dei Lessini che, nello spazio di pochi chilometri, può essere collegato, attraverso le aree fluviali e collinari del territorio di Verona, all'ambiente naturale della pianura padana. Il sistema dei parchi assume così una doppia funzione: da un lato un uso urbano per la popolazione con funzioni ricreative e di ammortizzazione delle problematiche ambientali; dall'altro diventa parte di un sistema integrato alla scala regionale di parchi e aree verdi. In questo modo i parchi rientrano nel più complesso sistema ambientale passando da una politica di semplice tutela ad una politica di gestione attiva delle risorse ambientali.

Il sistema dei parchi proposto nel Pat di Verona risulta dall'integrazione di ambiti con finalità e caratteristiche tra loro notevolmente differenti. Sotto il profilo della gerarchizzazione il sistema può essere diviso:

A. PARCHI TERRITORIALI

Sono grandi aree che per la loro particolare valenza e per la loro accessibilità, anche da territori esterni al comune, potranno assumere una funzione e servizio di grande rilevanza. Sono quelli legati al fiume e individuati come Parco dell'Adige Nord e Parco dell'Adige Sud. Queste parti del fiume sono individuate come Siti di Interesse Comunitario a protezione speciale. Sono due ambiti con notevoli valenze naturalistiche e ambientali, che dai margini del territorio comunale si spingono a cuneo fino al limite del centro storico, creando una sorta di corridoio di collegamento

tra la città e il territorio rurale. Assumono quindi anche una importante valenza urbanistica perché, oltre alla finalità di tutela e valorizzazione degli aspetti naturalistici ed ambientali presenti, e agli usi di tipo ricreativo, formano in collegamento con i grandi parchi urbani, della Spianà e delle Mura Magistrali, un sistema che può dar luogo ad una nuova forma di relazioni e percorsi alternativi a quelli tradizionali: basti pensare alle grandi potenzialità di un progetto mirato di piste ciclabili che metta in relazione in modo integrato queste aree con le varie parti della città. Va inoltre sottolineata la grande dimensione dei due parchi territoriali: si tratta di 850 ha (8,5 km quadrati) che ha pochi uguali in Italia e che se realizzati, data anche la loro particolare forma, che si intreccia con l'ambito urbano, può diventare l'elemento decisivo nel cambiamento della qualità complessiva del sistema urbano, della percezione della città e dei suoi livelli di vivibilità e fruizione.

La loro attuazione potrà essere facilitata dalla rilevante quota di aree già di proprietà comunale, circa 100,4 ha, potendosi concentrare su di esse le funzioni e fruizioni pubbliche, conservando l'uso agricolo sulle parti private che dovranno essere salvaguardate e potranno anzi diventare elemento di caratterizzazione del territorio tutelato. Un elemento di caratterizzazione dei parchi urbani potrebbero essere i "boschi urbani": si presenta l'opportunità di creare delle aree a vera e propria forestazione ai margini della città, attraversate dal fiume, che producono un paesaggio inedito per Verona, una componente urbana tipicamente europea che manca totalmente nelle città italiane.

Fa parte di questo sistema di parchi territoriali, anche la vasta zona di "ambito delle colline Veronesi", della quale si è già trattato.

Il Parco dell'Adige Nord

Si estende su una superficie di circa 315 ha, circa 32 sono di proprietà comunale, e si sviluppa dai confini con il comune di Pescantina fino ai limiti del centro storico nel quartiere dei Navigatori. Comprende, sulla riva sinistra, le aree del Saval e, sulla riva destra, le aree di Boscomantico del forte di Parona, della Sorte, di Villa Pullé e la fascia lungo l'Adige che dal Chievo si estende fino al parco delle mura. Sono aree che per la loro eterogeneità e non costituendo una unità territoriale ben identificabile, possono essere oggetto di interventi specifici e tra loro differenziati e complementari. L'area del Saval, caratterizzata dalla presenza di alcuni insediamenti produttivi, che non rappresenta un ambiente di interesse naturalistico potrebbe essere oggetto di interventi per la creazione di un parco attrezzato per scopi ricreativi e la creazione anche di impianti sportivi all'aperto. Sulla riva destra il forte del Chievo, di proprietà pubblica, potrebbe invece essere il luogo partenza di un itinerario riguardante il sistema dei forti di Verona; al forte potrebbe esser legato il riassetto e l'utilizzo a scopi socio-culturali di Villa Pullé e del suo parco. La fascia lungo l'Adige fino al quartiere Navigatori, data la continuità con il tessuto urbano centrale potrebbe avere una fruizione sociale da parte della popolazione delle zone circostanti.

Il Parco dell'Adige Sud

Si tratta di un'area che si caratterizza per l'elevato livello di naturalità dell'ambiente perché sono, almeno in parte, ancora ben conservate le caratteristiche delle fasce ripariali ed esiste una elevata utilizzazione agricola dei suoli. La superficie è notevole, circa 535 ettari dei quali 60 di proprietà comunale. Il parco potrebbe essere caratterizzato da tre capisaldi costituiti dal Forte di S. Caterina dalla grande area pubblica posta a est di P.to S. Pancrazio e dal Parco di Villa Buri che costituirebbe la testa di una serie di percorsi lungo l'Adige fino al parco nord, attraverso il centro

storico. Da Villa Buri un ponte pedonale consentirebbe di collegare le due sponde del fiume completando il percorso tra l'area nord e quella del Pestrino e S.Caterina a sud.

Particolarmente importante la presenza dell'isola fluviale del Pestrino da trattare come una riserva naturale con finalità scientifiche, la cui fruizione dovrebbe essere regolamentata e guidata.

B - PARCHI URBANI

Anche questi sono grandi compendi a verde che per la loro ubicazione centrale e la facilità di accesso da molti quartieri cittadini, possono assumere funzioni di servizio e di fruibilità immediata da parte dei residenti. Sono il parco urbano della Spianà e il parco delle Mura Magistrali. Anche in questo caso le dimensioni sono ragguardevoli raggiungendo complessivamente i 230 ettari. Come si è visto essi vanno a formare con i parchi territoriali il sistema integrato delle aree verdi che costituisce uno dei tratti fondamentali dell'impianto del Pat. Il Parco delle Mura in particolare si innesta ai due estremi dei parchi dell'Adige creando la continuità tra i due, quasi un ponte, permettendo l'attraversamento della città di Verona e del suo territorio da est a ovest, percorrendo l'intero tragitto su aree a parco con pochissimi punti di interferenza con il sistema della viabilità urbana.

Il Parco delle Mura Magistrali

Rappresenta la massima preesistenza storica e monumentale della città e quella che ha avuto la maggior influenza nel determinarne lo sviluppo. E' un insieme di opere di straordinaria qualità figurativa e di rilevanza storica, architettonica, urbanistica ed ambientale che si estende sull'intero arco storico che va dall'epoca romana fino all'ottocento. Esse sono l'elemento di riconoscibilità e di identificazione storica della forma urbana di Verona. Il loro recupero funzionale, storico e culturale è una opportunità unica per avviare un processo di rinnovo che abbia una portata urbana. Può diventare un fattore di riorganizzazione e di riequilibrio tra la città storica e la città contemporanea ricomponendo il vasto insieme di spazi in un sistema organico di relazioni e funzioni urbane. Le dimensioni delle aree interessate – 115 ettari – e il degrado degli spazi, dovuto in parte all'incuria e all'abbandono e in parte all'uso improprio, rendono l'intervento di priorità assoluta. Le condizioni attuali della Cinta Magistrale e dei valli non fanno certo pensare alle qualità che deve avere un sistema di verde urbano monumentale e non danno nemmeno l'immagine di una città nella quale i cittadini si possano riconoscere.

Parti trascurate o completamente abbandonate e diventate inaccessibili per la crescita della vegetazione spontanea; interi settori di mura e valli devastati da opere del tutto incongrue con i caratteri storici ed ambientali dei luoghi. Terrapieni che vanno ad occludere l'invaso dei valli per far posto a parcheggi; una sequenza ininterrotta di impianti sportivi di vario genere e dei loro fabbricati di servizio, spesso precari, localizzati casualmente senza nessun criterio. Queste sovrapposizioni hanno intasato gli spazi cancellandone la continuità, la libera fruizione da parte dei cittadini e interrompendo la relazione visuale e spaziale tra le mura e la città.

La funzione a parco urbano, del recupero fisico e ambientale della Cinta delle Mura Magistrali, è la più logica in considerazione delle sue caratteristiche fisiche e costruttive. Il dispiegarsi dei grandi spazi dei valli, della linea dei muri e dei bastioni e dei retrostanti enormi terrapieni, che vanno a costituire una seconda fascia di verde, formano un caratteristico ed omogeneo elemento del paesaggio urbano. Il parco

delle mura è facilmente raggiungibile non solo dal centro storico ma anche dai quartieri limitrofi ad esso. Questo significa che è direttamente utilizzabile da una parte importante della città nell'arco che va da B.go Venezia a B. Trento e Valdonega contribuendo in maniera talvolta determinante alla dotazione di verde pubblico di alcune zone. Gli spazi delle mura magistrali vengono quindi ricomposti in un unico sistema di funzioni e relazioni tra il Centro Storico e i quartieri limitrofi. recupero fisico e ambientale della Cinta delle Mura Magistrali.

Va infine considerato il carattere storico monumentale del Parco delle Mura, unico nel suo genere per dimensione e qualità, quale elemento di caratterizzazione urbanistica della città e nell'opportunità che questo può avere nell'offerta turistica. Il grande patrimonio storico e monumentale della Cinta Magistrale può arricchire ed integrare i tradizionali e stereotipati itinerari turistici cittadini offrendo con la sua magnificenza e vastità un'offerta unica e incomparabile.

Il Parco della Spianà

Rappresenta il vero e proprio parco urbano della città. E' collocato infatti in posizione baricentrica all'interno di un ambito urbano densamente popolato qual è quello dei quartieri dello Stadio, B.go Milano e S. Massimo, che delimitano il parco su tre lati. Si tratta di una grande area residua del precedente PRG destinata a verde pubblico e attuata solo in minima parte. La sua estensione, poco meno di 115 ettari, la collocazione baricentrica e l'eccellente collegamento con la viabilità sia urbana che di livello superiore la rendono particolarmente vocata all'uso pubblico sia per la creazione di un grande parco verde cittadino che per la localizzazione di alcune attrezzature sportive di uso urbano. In questo ambito potranno infatti essere trasferiti tutti gli impianti attualmente collocati nei valli delle Mura Magistrali e che nell'operazione di formazione del parco delle mura dovranno essere tolti. L'area dovrà comunque rimanere, il più possibile, libera da intrusioni volumetriche e manufatti di ogni tipo, in quanto rappresenta, non solo nel toponimo ("Spianà"), la memoria storica della strategia e del ruolo difensivo della città-fortezza di Verona.

Con l'operazione dei parchi si completa la formazione del complesso sistema ambientale del PAT. Come si è visto si tratta di un insieme di aree e zone del territorio comunale che comprendono le comuni zone agricole, da preservare nella loro integrità o riqualificare nei suoi caratteri specifici, la cintura delle zone di ammortizzazione tra la città e la campagna, tutti gli ambiti che hanno particolari valenze di tipo naturalistico e paesaggistico, i grandi parchi a scala territoriale e urbana. Si forma uno straordinario scenario dalle eccezionali dimensioni e qualità paesaggistiche e naturalistiche nel quale sono messi in relazione in maniera organica ambiti diversi che mai in passato erano entrati nel processo di pianificazione, in quanto accomunati solo dal dato "negativo" di non essere edificati o edificabili, quindi poco interessanti per la città. Queste parti di territorio vengono ora recuperate per il loro valore intrinseco e la specifica funzione, sono relazionate in maniera organica tanto da costituire un sistema di ambiti in continuità tra loro che dà origine ad uno spazio continuo di aree, che consente di percorrere le direttrici principali del territorio e della città, da est a ovest e da nord a sud, e da queste diramarsi, all'interno dei settori urbani, nel sistema del verde urbano e di quartiere.

Il sistema ambientale entra a pieno titolo quale elemento strutturale dell'organizzazione del territorio comunale. Un livello che condiziona in maniera determinante il futuro assetto della città e le relazioni fra le diverse parti della città. In questo senso si recupera a pieno titolo il concetto di pianificazione complessiva del

territorio inteso come sistema di parti organicamente relazionate tra loro, sia della parte urbana che di quella rurale.

3.4.9 - Aree Territoriali Omogenee - ATO

L'articolazione del piano si svolge attraverso le Aree Territoriali Omogenee, nelle quali secondo la Legge Regionale 11/04 (art.13), deve essere suddiviso il territorio comunale al fine di esprimere gli indirizzi principali ed i parametri da rispettare nella predisposizione della parte gestionale del PRG attraverso il successivo Piano degli Interventi (P.I.).

La metodologia usata per l'individuazione delle ATO è stata in primo esame quella dei tessuti urbani in funzione della loro complessità ed articolazione. Successivamente gli ambiti determinati sono stati adattati con le indicazioni che parallelamente emergono dagli studi della Valutazione Ambientale Strategica. Le zone sono perciò definite in funzione di un'organizzazione urbanistico/edilizia la cui omogeneità è la risultante di più processi, fra cui la formazione storica e le sue successive fasi di trasformazione, il rapporto tra la tipologia edilizia e il lotto edificato, il rapporto dimensionale e formale fra spazi pubblici e privati, la prevalenza di una o più funzioni urbanistiche significative.

In prima approssimazione, nelle ATO devono trovare soddisfazione le problematiche legate all'urbanizzazione primaria e secondaria che hanno come riferimento il "quartiere".

Le grandi attrezzature, l'istruzione superiore ed universitaria, la giustizia, il verde urbano, faranno capo a più ATO.

I grandi impianti sportivi, i parchi urbani, ad esempio, non possono necessariamente essere previsti uno per ogni ATO, ma sono posti in posizione tale da poter essere facilmente fruibili da più zone della città.

Le ATO corrispondenti alla città consolidata (i quartieri) sono distinte da quelle proprie dell'insediamento extra urbano (l'area della collina e l'area agricola di pianura) e da quelle che hanno una forte connotazione funzionale non residenziale, è il caso ad esempio dell'ambito Quadrante Europa/Marangona, in quanto diversa è la loro conformazione morfologica, funzionale e strutturale.

Analogamente al P.A.T., la VAS, in accordo con il percorso metodologico suggerito nel recente Atto di indirizzo regionale in materia di VAS, si confronta con gli Ambiti Territoriali Omogenei o ATO, con un passaggio di scala che consente di affiancare alla valutazione strategica complessiva, l'approccio territoriale con l'obiettivo di effettuare una verifica, per ambiti, delle politiche, strategie, azioni che il piano intende perseguire per il superamento delle criticità riscontrate.

Ai fini della pianificazione urbanistica il territorio è stato suddiviso nei seguenti ATO:

- | | |
|--------|--|
| ATO 01 | centro storico |
| ATO 02 | città consolidata nord |
| ATO 03 | città consolidata ovest |
| ATO 04 | città della trasformazione |
| ATO 05 | ambito rurale est |
| ATO 06 | città consolidata est |
| ATO 07 | ambito della collina e dei centri storici minori |

ATO 08 ambito agricolo e produttivo ovest
ATO 09 ambito della logistica e dell'innovazione
ATO 10 ambito di pianura sud

Per una lettura specifica delle caratteristiche, delle criticità e delle politiche e strategie del P.A.T. delle singole ATO si rimanda alle NTA, All. A, AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI – ATO.

3.4.10 - Superficie Agricola Utilizzata

Negli ultimi anni si è andata affermando una rinnovata attenzione nei confronti delle risorse non riproducibili, quali suolo, acqua, ambiente, ecc.. Adottare una qualsiasi politica di gestione del territorio significa necessariamente incidere sulla funzionalità e produttività del settore agricolo, in quanto è proprio questa l'attività economica che occupa gli spazi più vasti e interagisce profondamente con le caratteristiche dell'ambiente in cui opera. Pare quindi desiderabile limitare il più possibile i maggiori costi cui può essere soggetta l'agricoltura in dipendenza di un intervento sul territorio, costi che evidentemente si riflettono sull'intera collettività.

Le politiche territoriali più recenti indicano nella tutela delle aree maggiormente vocate allo svolgimento dell'attività agricola uno degli obiettivi prioritari della pianificazione garantendo nel contempo la presenza delle strutture aziendali e delle infrastrutture necessarie a mantenere integra la capacità operativa del settore.

Gli indirizzi introdotti dalla nuova legge urbanistica regionale sull'attività di pianificazione territoriale fanno proprie queste esigenze e nel contempo detta dei principi che pongono particolare attenzione alle problematiche ambientali e naturalistiche. In particolare si sottolinea la necessità di:

- promuovere e realizzare uno sviluppo sostenibile e durevole;
- tutelare il paesaggio rurale e montano;
- tutelare le aree di importanza naturalistica;
- utilizzare nuove risorse territoriali solo quando non esistono alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente.

Coerentemente a questi principi sono stati definiti dei criteri (art. 50, comm. 1 lett. c) per determinare il limite quantitativo massimo di zona agricola trasformabile con utilizzi diversi. Si è rilevata la necessità di contenere il consumo di territorio agricolo che, sotto la spinta di processi di urbanizzazione e industrializzazione a carattere diffuso, ha trasformato in maniera profonda l'assetto territoriale sottraendo in maniera indiscriminata aree spesso privilegiate per la produzione agricola. Il consumo di territorio ha inciso sia sul settore produttivo agricolo in quanto tale, sia sulla più generale funzione di salvaguardia del sistema idrogeologico, del paesaggio agrario e dell'equilibrio ecologico e naturalistico provocando cambiamenti profondi e irreversibili del territorio.

Allo scopo di contenere il consumo di risorse territoriali la Giunta Regionale ha emanato un atto di indirizzo con il quale sono stati stabiliti dei criteri per determinare la percentuale della Superficie Agricola Utilizzata (SAU) che potrà essere trasformata, con destinazioni urbanistiche diverse, in sede di elaborazione del *Piano di Assetto del Territorio*.

Il calcolo effettuato per il comune di Verona ha portato ad un valore potenziale di 1.678.000 mq. (167,8 ha). Le aree a trasformazione individuate nel PAT, che sono utilizzate a scopi agricoli, e individuate come SAU rientrano nella quota stimata, di cui sopra. Un valore assoluto che sembra essere di una certa rilevanza ma che se relazionato alle dimensioni della città (259.000 abitanti), alle problematiche urbanistiche sul tappeto, che investono il ruolo primario a scala territoriale di Verona, e soprattutto se rapportato alla superficie comunale della quale rappresenta appena lo 0,8%, ci si rende conto che, in termini relativi, la quantità messa in gioco è irrisoria. Questi valori danno la misura e dimostrano più di ogni altro discorso quale è l'impostazione data al nuovo Piano e la portata delle scelte che ne conseguono. Una città che si sviluppa ma che non si espande e che troverà necessariamente al suo

interno, con processi di riuso, ristrutturazione e riconversione, le potenzialità per la sua crescita.

Costituiranno comunque un serbatoio di aree trasformabili le zone pianificate del PRG vigente, con destinazione diversa dalla zona agricola, non comprese nell'ambito dell'urbanizzazione consolidata e non ancora attuate, senza comunque modificare i limiti quantitativi previsti per le singole ATO.

4. DIMENSIONAMENTO

4.1 - Stima della popolazione futura

Per il futuro di Verona si può realisticamente pensare ad un suo rilancio della funzione residenziale. Le tendenze demografiche degli ultimi anni sembrano dimostrare che si è interrotta la fase discendente che aveva caratterizzato tutti gli anni novanta e che stiamo assistendo ad una inversione di tendenza che si è manifestata negli ultimi quattro anni in modo abbastanza evidente.

Le stime condotte in merito all'evoluzione della struttura demografica negli anni a venire, sono state condotte sulla base di tre differenti ipotesi.

La prima consiste nell'applicazione del modello classico di proiezione nel futuro delle dinamiche demografiche osservate nel passato recente. L'ipotesi alla base è che i fenomeni di fondo non mutino negli anni a venire, né per quanto concerne la direzione che assumono né per quanto riguarda l'intensità.

Con la **seconda** elaborazione si è ipotizzato che il flusso di immigrati stranieri non si mantenga semplicemente sui livelli registrati negli ultimi anni, ma continui a mostrare un trend sensibilmente crescente anche negli anni a venire, sebbene comunque con tassi di crescita via via più contenuti. La popolazione straniera residente è aumentata dal 1990 al 2003 di 14.450 unità passando da 3.100 persone a 18.550 nel 2003.

Con la **terza** elaborazione condotta si è valutato l'effetto del venir meno del fenomeno di perdita di popolazione da parte del comune di Verona a favore di una serie di comuni della prima e della seconda cintura. (si veda lo studio sul Dimensionamento contenuto nel Quadro Conoscitivo).

La combinazione delle tre ipotesi sviluppate consente di definire uno scenario di sviluppo della popolazione di seguito sintetizzato.

Scenario della popolazione

Anni	2006	2011	2016	2021
Popolazione	268.100	278.205	287.377	299.946

Le proiezioni indicano una popolazione residente nel comune di Verona crescente nei prossimi anni di circa 10.000 unità per quinquennio, pari ad un tasso di incremento di circa il 3,5%, fino a sfiorare le 300.000 unità nel 2021.

Considerando la proiezione temporale per il nuovo P.R.G. a 10 anni (art.13 L.R.11/04) si stima una crescita che, rispetto il riferimento di base di circa 259.000 abitanti a fine 2004, **si assesta al 2014 intorno a circa 284.000 abitanti** (valore ottenuto con interpolazione tra gli abitanti al 2011 e quelli al 2016). L'incremento complessivo risulta di circa 25.000 abitanti.

Tale scenario di crescita della popolazione risulta verosimile purché si verifichino contemporaneamente due ipotesi previste. Da un lato occorre che prosegua negli anni a venire il trend crescente degli iscritti dall'estero, seppur a tassi più contenuti di quello registrato negli ultimi anni. Dall'altro occorre che l'Amministrazione Comunale metta in atto politiche, principalmente dal punto di vista abitativo, in grado di rallentare, e tendenzialmente arrestare nel lungo periodo, il trasferimento di residenti a favore dei comuni contermini principalmente della prima cintura.

In secondo luogo devono andare avanti e prendere corpo gli obiettivi programmatici contenuti nel Piano Strategico di Verona 2020:

- che individua nel carattere plurifunzionale la forza propulsiva per il futuro della città che si manifesta attorno agli ambiti più rilevanti come il Polo Finanziario e Tecnologico, la Logistica e i Trasporti, la Fiera, l'Università, la Cultura e il Turismo;
- che assume la prospettiva socioeconomica di sviluppo legata alle potenzialità e risorse di Verona nei confronti dei suoi orizzonti Europei, del Nord - Est e dell'area metropolitana in collegamento con le città contermini di Trento, Brescia, Mantova, Vicenza.

L'analisi dei processi di sviluppo dei settori economici e produttivi registrati nell'ultimo decennio fornisce ulteriori informazioni di rilievo per l'elaborazione di scenari per gli anni a venire. Il primo dato su cui conviene porre l'accento è costituito dalla costante crescita del numero di unità locali e di addetti complessivi a Verona. Le prime secondo i dati del censimento del 2001 hanno oltrepassato le 20.000 unità, mentre i secondi superano di poco le 101.000 unità, con una crescita nell'ultimo decennio rispettivamente del 25,5% e del 20,1%.

Dai dati e dalle considerazioni svolte si evidenzia la consistente e significativa crescita delle imprese e degli occupati nel settore dei servizi, ma soprattutto risulta evidente come nei prossimi anni il ridisegno dell'intero sistema socioeconomico veronese possa generare una domanda quantitativamente considerevole e qualitativamente qualificata di servizi avanzati. Verona risulta essere alle soglie di uno sviluppo di cui negli anni passati si sono colte solo parzialmente le potenzialità.

Le analisi demografiche e le previsioni tendenziali forniscono le indicazioni per determinare l'obiettivo del **dimensionamento abitativo** del piano e definiscono quali debbano essere gli ambiti di azione sui quali intervenire e precisamente:

- arresto dell'emigrazione verso aree limitrofe;
- attrazione di forza lavoro qualificata;
- dare risposta alla domanda abitativa degli immigrati.

Le tre azioni vanno favorite in modo concomitante, consentendo e facilitando sul piano urbanistico i processi di rafforzamento e qualificazione della dotazione infrastrutturale e di servizi, e contemporaneamente predisponendo una nuova offerta residenziale variegata che faccia fronte a diversi livelli della domanda non ultima quella di qualità (condizione spesso determinante per attrarre tecnici, dirigenti e funzionari legati alle attività internazionali e di ricerca). Nuova offerta che non significa nuove aree di espansione, quanto piuttosto di ristrutturazione urbanistica di aree oggi dismesse o degradate.

4.2 - Criteri per il Dimensionamento

La nuova legge urbanistica regionale ha introdotto una importante novità relativamente al rapporto tra abitante e volume residenziale. Pur confermando il parametro introdotto dalla L.R.61/85 di 150mc abitante si introduce ora la facoltà di rideterminare tale parametro in relazione alle diverse connotazioni del tessuto urbano (art.31 c. 8). Si è voluto in questo modo dare la possibilità di adeguare la metodologia di calcolo alle molteplici realtà insediative del territorio veneto. Le differenze sono spesso molto marcate tra comuni di diverse zone: tra quelli capoluogo e quelli di provincia, tra comuni di pianura, di collina o montagna. Però nonostante le differenze c'è un tratto che accomuna il modello insediativo veneto, ed è l'elevato rapporto tra volume residenziale e abitante; un valore che generalmente è superiore al parametro di riferimento. Il comune di Verona conferma questa tendenza facendo registrare un valore medio di 216 mc/abitante con zone che raggiungono valori molto elevati come il Centro Storico con 335, Montorio e la Valpantena con 286 mc/abitante, B.go Trento – Pindemonte - P.te Crencano con 247. Solo i quartieri di B.go Roma, Golosine e S. Lucia hanno un rapporto di 130 mc/abitante inferiore al valore di riferimento di 150 mc². L'analisi dei dati volume abitante, disaggregati per ambiti territoriali, ci ha portato a considerare che assumere il valore di 150 mc/abitante sarebbe stato poco realistico e non aderente alle caratteristiche insediative della città di Verona. Si è valutato che **il rapporto di 200 mc/abitante** (anche se inferiore alla media riscontrata di 216) sia quello che meglio si avvicina a registrare le peculiarità della parte residenziale della città.

Questo permette di determinare due valori generali basilari del dimensionamento del nuovo Piano: la quantità di nuova volumetria residenziale edificabile e i corrispettivi standards urbanistici necessari ai nuovi insediamenti.

Considerando che le previsioni per i prossimi 10 anni saranno di 25.000 nuovi abitanti, il relativo dimensionamento per il comparto abitativo risulterà di 5.000.000 di metri cubi. La corrispondente superficie delle nuove aree a *standard*, in considerazione che la quota per abitante è stata elevata dalla L.R.11 (art.31) a 30 mq, sarà invece di 750.000 mq.

² Nella determinazione del rapporto volume residenziale abitanti si è tenuto conto dell'effettivo volume ad uso residenziale, depurando cioè il volume totale delle varie zone da quello usato per scopi non residenziali (commercio, artigianato di servizio, direzionale e terziario in genere).

4.3 - La ripartizione del dimensionamento

Di particolare importanza nel determinare le scelte future del Piano Regolatore risultano i temi della ripartizione tra i vari comparti di intervento delle nuove volumetrie residenziali e della loro distribuzione territoriale tra gli Ambiti Territoriali Omogenei (ATO).

A - La ripartizione tra i comparti di intervento conferma che l'impostazione data al nuovo Piano sarà di contenimento massimo delle espansioni a favore di operazioni di riconversione, riuso e ristrutturazione dell'esistente.

Sono state confermate le aree edificabili del P.R.G. del 1975 e non ancora attuate, si è prevista una certa attività di riuso delle corti rurali, sono state individuate una serie di comparti a ristrutturazione e trasformazione urbanistica e si è infine assegnata una quota di volume per nuovi interventi distribuiti in modo uniforme sul territorio e da realizzare in ogni modo in ambito urbano.

La lettura in dettaglio dei dati riportati nella tabella chiarisce in modo inequivocabile la scelta di contenimento. Solo il 18% del nuovo volume residenziale andrà a localizzarsi in nuove aree di espansione le quali rispondono alla necessità di dare risposta alla domanda di attività edilizia frammentata e distribuita su tutto il territorio comunale, senza per questo venir meno al principio di contenere lo sviluppo all'interno del limite della città esistente.

RIPARTIZIONE VOLUME PER COMPARTO DI INTERVENTO

A.	VOLUME PREGRESSO	
N.	COMPARTI	VOLUME MC.
1	AREE NON ATTUATE NEL PRG VIGENTE E LOTTI DI COMPLETAMENTO	700.000
2	PIANI URBANISTICI ATTUATIVI IN ITINERE	413.000
3	PEEP	294.000
TOT. PREGRESSO		1.407.000

B.	NUOVO VOLUME	
N.	COMPARTI	VOLUME MC.
4	AREE A RISTRUTTURAZIONE	1.270.000
5	CORTI RURALI	253.000
6	NUOVA EDIFICAZIONE	910.000
7	AREE A TRASFORMAZIONE	410.000
TOT. NUOVO VOL		2.843.000

C.	VOLUME DI RISERVA	
N.	COMPARTI	VOLUME MC.
8	PROGRAMMI COMPLESSI	750.000

TOT. GENERALE		
A. + B. + C.		5.000.000

La grandissima parte dell'edificabilità, il 62%, sarà invece localizzata all'interno dell'ambito urbano attuale. In particolare il 28% concerne volumetrie che discendono dal P.R.G. vigente e riguardano aree non attuate o di completamento e i piani urbanistici attuativi, dei quali è in corso l'iter di approvazione, tra cui i piani di edilizia economica e popolare. A questi va aggiunto il 34% di edificabilità ricadente in comparti di ristrutturazione e trasformazione della città esistente.

Rimane infine una piccola quota di edificabilità in zona agricola (5%) concentrata comunque principalmente nel recupero delle corti. E' stata prevista inoltre una quota di riserva corrispondente al 15% del volume da insediare sui grandi ambiti di trasformazione urbana come lo Scalo Ferroviario di S. Lucia e l'ex Galtarossa dei quali allo stato attuale è difficile prevederne la consistenza e i tempi di attuazione in quanto subordinati da una parte a complesse trattative tra l'Amministrazione Comunale e le Ferrovie dello Stato e dall'altro a programmi aziendali dei quali è prematuro prevederne lo sviluppo.

B – Altrettanto rilevanti risultano i criteri che hanno portato alla distribuzione territoriale delle nuove previsioni edificatorie. E' superfluo accennare al fatto della fondamentale valenza urbanistica di questa operazione.

RIPARTIZIONE DEL VOLUME PER ATO E COMPARTO DI INTERVENTO

	VOLUME PREGRESSO			NUOVO VOLUME				VOLUME DI RISERVA	TOTALI
	1	2	3	4	5	6	7	8	
ATO	AREE NON ATTUATE	PIANI IN ITINERE	PEEP	AREE A RISTRUTTURAZIONE	CORTI RURALI	NUOVA EDIFICAZIONE	AREE A TRASFORMAZIONE	VOLUME RISERVA	
1	0	17.000	0	14.000	0	0	4.000	40.000	75.000
2	31.000	37.000	0	28.000	6.000	60.000	15.000		177.000
3	277.000	86.000	17.000	60.000	0	322.000	176.000		938.000
4	169.000	11.000	0	1.017.000	0	61.000	121.000	350.000	1.729.000
5	10.000	12.000	12.000	0	38.000	34.000	49.000	170.000	325.000
6	95.000	176.000	64.000	101.000	2.000	72.000	0		510.000
7	44.000	4.000	70.000	50.000	161.000	50.000	13.000		392.000
8	35.000	53.000	15.000	0	19.000	116.000	0	190.000	428.000
9	39.000	0	15.000	0	4.000	119.000	0		177.000
10	0	17.000	101.000	0	23.000	76.000	32.000		249.000
	700.000	413.000	294.000	1.270.000	253.000	910.000	410.000	750.000	5.000.000

Privilegiare alcune zone o settori urbani piuttosto di altri significa determinare l'orientamento delle politiche urbanistiche e in definitiva il disegno urbano futuro. Questo ha immediate conseguenze di tipo socio-economico sulle singole parti del territorio in relazione alle aspettative insediative e di investimento. Si è cercato il più possibile di compiere delle scelte equilibrate sia nella distribuzione dei volumi all'interno dei comparti edilizi che in quella territoriale tra i diversi ambiti territoriali di intervento. Tutto questo in continuità con l'impostazione generale del Piano che ha posto particolare attenzione alla coerenza rispetto ai temi della tutela e valorizzazione ambientale e del riuso della città esistente. Il blocco sostanziale dell'edificazione in tutte le zone che si caratterizzano per i valori naturalistico-ambientali e per i quali è maggiore l'esigenza della conservazione. Le scelte di trasformazione concentrate invece in alcuni ambiti e settori della città contemporanea quelli più degradati e con le maggiori potenzialità di cambiamento. La città nuova costruita ripensando la città del novecento attraverso la localizzazione di nuove

funzioni e la riprogettazione di manufatti, aree e parti intere dell'organismo urbano. Parti sotto utilizzate o dismesse e che comunque si presentano in discontinuità con il sistema urbano quando non ne costituiscono una frattura. Tutto questo inserito in un nuovo sistema di relazioni e di funzioni. Da qui la particolare attenzione posta alla trasformazione delle aree inutilizzate o dismesse della Zai storica elemento di connessione e cerniera del più vasto sistema urbano di Verona sud e comprendente i quartieri di B.go Roma e Golosine S. Lucia.

5. PEREQUAZIONE URBANISTICA

La nuova legge urbanistica del Veneto ha sancito l'introduzione come strumento di gestione urbanistica il modello perequativo e la negoziazione/concertazione con i privati. Molte leggi regionali lo prevedono e lo applicano da tempo tanto che lo stesso può considerarsi ampiamente approfondito ed affinato sia sul piano concettuale che su quello della prassi operativa.

L'origine di tale evoluzione normativa nasce nel momento in cui da un lato, la giurisprudenza ha sancito la decadenza e l'indennizzabilità dei vincoli urbanistici e, dall'altro, si è aggravato il quadro economico e finanziario degli enti locali tanto da rendere sempre più difficile il perseguimento di politiche attive per i servizi attraverso l'acquisizione delle aree mediante esproprio. In questo quadro appare non solo inevitabile ma diviene auspicabile la partecipazione del privato nella costruzione della città.

L'approccio perequativo risponde inoltre a un principio di giustizia ed equità nella distribuzione dei diritti edificatori ciò che non poteva avvenire con il sistema classico dello *zoning*, inteso come distribuzione ordinata e fissa di funzioni sul territorio, nel quale si producevano discriminazioni tra i proprietari a causa della natura vincolistica degli spazi da riservare ad opere pubbliche. Un altro elemento a favore della perequazione è la difficoltà di applicazione dell'istituto dell'esproprio nel processo di pianificazione urbanistica in quanto oneroso, conflittuale e separato dalla realizzazione delle opere private. Un altro punto di forza del modello consiste nella trasparenza ed equità di trattamento di tutti i soggetti coinvolti in quanto permette di suddividere in modo proporzionato benefici ed oneri tra tutti i proprietari delle aree soggette a trasformazione

In sintesi il modello della perequazione urbanistica si basa sul principio di riconoscere ai proprietari dei suoli urbani, individuati in trasformazione, dei diritti edificatori e di separare tale diritto dall'edificazione sull'area di proprietà. Si assegna per ogni terreno una quota di volume edificabile, quindi si scinde il legame tra il diritto di edificazione del terreno e la realizzazione del volume su di esso. In questo modo a tutti i proprietari di aree coinvolte nella trasformazione si riconosce un diritto teorico all'edificabilità.

Nell'attuazione del piano l'edificazione che ne consegue è concentrata su una parte limitata del comparto interessato dalla trasformazione e le aree che eccedono, rispetto alla cessione delle dotazioni minime di standards di legge per opere di urbanizzazione primaria e secondaria, sono cedute al comune. L'utilizzazione di tali aree o l'acquisizione di opere primarie e secondarie permette all'amministrazione comunale di attuare in un'unica fase il disegno organico della città.

Con l'introduzione del modello perequativo si entra in una fase nella quale i processi di trasformazione urbana tendono sempre più a raccordare gli strumenti di programmazione e progettazione urbanistica con gli strumenti di natura finanziaria. Lo scopo è di utilizzare meccanismi di mercato per far sì che la rivalorizzazione immobiliare innescata dalla trasformazione urbana si associ alla produzione di beni e servizi di alta qualità collettiva limitando il più possibile l'intervento pubblico diretto.

5.1 - Criteri e modalità per l'applicazione della Perequazione Urbanistica

Il *Piano di assetto del territorio* assume come principio fondamentale della pianificazione urbanistica a scala comunale la perequazione urbanistica e ne promuove l'attuazione con il Piano degli Interventi, nei Piani Urbanistici Attuativi, nei comparti urbanistici e negli atti di programmazione negoziata.

La perequazione urbanistica persegue i seguenti obiettivi:

1. la tendenziale equa distribuzione tra i proprietari delle aree, senza distinzione tra aree edificabili e aree non edificabili, dei diritti di edificazione attribuiti complessivamente dalla pianificazione urbanistica in tutte le sue forme e in tutti i suoi livelli;
2. la tendenziale equa distribuzione tra i proprietari delle aree degli obblighi derivanti dalle trasformazioni territoriali che l'esercizio del diritto di edificazione comporta, in termini di cessione o vincolo di destinazione di uso pubblico di aree per le dotazioni territoriali di servizi ovvero di esecuzione di infrastrutture e di servizi di interesse generale al servizio della comunità;
3. la costituzione, senza spese da parte dell'Amministrazione comunale e senza ricorrere allo strumento dell'esproprio, di un patrimonio pubblico di aree da destinare alle dotazioni territoriali di servizi (standard quantitativo);
4. in alternativa all'obiettivo di cui al punto precedente, la realizzazione, con o senza il contributo aggiuntivo dell'Amministrazione comunale, nelle forme e con gli strumenti previsti dalla normativa e dalla legislazione vigenti, di infrastrutture e di servizi di interesse generale al servizio della comunità (standard qualitativo).

5.1.1 - Regole generali della perequazione

Il *Piano di assetto del territorio* fissa le regole, i criteri, e le modalità per l'applicazione dell'istituto della perequazione.

In questi ambiti a tutte le aree, indipendentemente dal loro grado di trasformazione, è assegnata una edificabilità teorica.

Tale edificabilità è realizzabile, e comporta trasformazione del territorio, soltanto a condizione che siano cedute gratuitamente all'Amministrazione comunale o vincolate a destinazione di uso pubblico, a cura e spese dell'interessato, corrispondenti aree per le dotazioni territoriali di servizi.

Negli ambiti territoriali assoggettati a perequazione urbanistica, in alternativa alla cessione o al vincolo di destinazione di uso pubblico di aree per le dotazioni territoriali di servizi, l'utilizzo dell'edificabilità è subordinato all'impegno degli interessati a realizzare infrastrutture e servizi di interesse generale il cui valore, accertato con specifico computo metrico estimativo, sia almeno pari al valore delle aree per dotazioni territoriali di servizi che avrebbero dovuto essere cedute o vincolate a destinazione di uso pubblico.

Fanno comunque parte di diritto dell'ambito territoriale assoggettato a perequazione urbanistica tutte le aree destinate a dotazioni territoriali di servizi, ad esclusione di quelle già nella disponibilità dell'Amministrazione comunale alla data di adozione del *Piano di assetto del territorio*.

La partecipazione di tali aree alle regole della perequazione urbanistica costituisce compensazione per il vincolo preordinato all'esproprio che grava su di esse.

L'Amministrazione comunale individua periodicamente, con specifico atto, e in coordinamento con le scelte di bilancio e con il Programma triennale delle opere pubbliche, le aree destinate a dotazioni territoriali di servizi nonché le infrastrutture e i servizi di interesse generale che siano ritenuti prioritari e strategici ai fini dell'applicazione delle regole della perequazione urbanistica.

I diritti di edificazione attribuiti dalle regole della perequazione urbanistica, insieme a quelli costituenti, in qualsiasi forma, compensazioni e crediti edilizi, sono liberamente commerciabili e sono annotati in un apposito registro a cura dell'Amministrazione comunale.

5.1.2 - Modalità di attuazione della Perequazione Urbanistica

La perequazione urbanistica si attua:

1. negli ambiti territoriali che il Piano degli interventi assoggetta a Piano urbanistico attuativo;
2. negli ambiti territoriali che il Piano degli interventi individua come ambiti di coordinamento per l'urbanizzazione, come ambiti di coordinamento per la realizzazione di infrastrutture e servizi di interesse generale, come ambiti di perequazione a intervento edilizio diretto;
3. negli ambiti territoriali che sono oggetto di atti di programmazione negoziata.

5.1.3 - Piani urbanistici attuativi

Gli ambiti territoriali assoggettati a Piano urbanistico attuativo costituiscono ambiti naturali di perequazione urbanistica ai sensi della legislazione vigente.

Ai fini delle regole della perequazione urbanistica, gli ambiti territoriali assoggettati a Piano urbanistico attuativo potranno comprendere aree anche distinte e non contigue ma collegate funzionalmente e idonee, in particolare per quanto riguarda la dotazione di servizi, a scala territoriale.

Nel caso che nell'ambito territoriale assoggettato a Piano urbanistico attuativo non siano specificamente individuate aree per le dotazioni territoriali di servizi, o nel caso tali aree risultino insufficienti, il fabbisogno di aree per le dotazioni territoriali di servizi potrà essere soddisfatto in compensazione anche attraverso la cessione o il vincolo di destinazione di uso pubblico di aree esterne al Piano urbanistico attuativo almeno di eguale valore o, quando ricorrano le condizioni previste dalle disposizioni legislative vigenti e il Piano degli Interventi lo prevede, attraverso la monetizzazione.

5.1.4 - Ambiti di riqualificazione e riconversione

Gli ambiti di coordinamento soggetti a perequazione urbanistica per l'urbanizzazione comprendono aree di edificazione e aree di urbanizzazione destinate alle dotazioni territoriali di servizi funzionali alle aree di edificazione.

Ai fini delle regole della perequazione urbanistica, alle aree di edificazione nel Piano degli Interventi è assegnato un indice di edificabilità variabile tra un minimo e un massimo e alle aree di urbanizzazione un indice di edificabilità pari alla differenza tra il massimo e il minimo delle aree edificabili. La realizzazione, nelle aree edificabili, di una volumetria superiore a quella ammissibile in base all'indice minimo comporta la cessione gratuita all'Amministrazione comunale o il vincolo di destinazione di uso

pubblico, a cura e spese dell'interessato, di aree per dotazioni territoriali di servizi, comprese nelle aree di urbanizzazione, che producono, in base all'indice di edificabilità assegnato, la volumetria eccedente l'indice minimo che si intende realizzare.

In alternativa alla cessione o al vincolo di destinazione di uso pubblico di aree per le dotazioni territoriali di servizi, l'utilizzo dell'edificabilità è subordinato all'impegno degli interessati a realizzare infrastrutture e servizi di interesse generale il cui valore, accertato con specifico computo metrico estimativo, sia almeno pari al valore delle aree per dotazioni territoriali di servizi che avrebbero dovuto essere cedute o vincolate a destinazione di uso pubblico.

5.1.5 - Ambiti di perequazione a intervento edilizio diretto convenzionato

Gli ambiti di perequazione a intervento edilizio diretto comprendono ambiti territoriali omogenei e zone territoriali omogenee nelle quali sono ammessi interventi di nuova costruzione e di ampliamento che non richiedono piano urbanistico attuativo, ma la semplice acquisizione del titolo abilitativo edilizio prescritto.

In tali ambiti nel Piano degli Interventi, per gli interventi di nuova costruzione e di ampliamento sarà fissato un indice di edificabilità variabile tra un minimo e un massimo.

La realizzazione di una volumetria superiore a quella ammissibile in base all'indice minimo comporta la cessione gratuita all'Amministrazione comunale o il vincolo di destinazione di uso pubblico, a cura e spese dell'interessato, di aree per dotazioni territoriali di servizi che producono, in base all'indice di edificabilità assegnato dalle regole della perequazione, la volumetria eccedente l'indice minimo che si intende realizzare.

6. LA MOBILITÀ

LE SCELTE PROGETTUALI DEL PAT IN RELAZIONE AGLI OBIETTIVI GENERALI DI ASSETTO DEL TERRITORIO E ALLE RISULTANZE DEL QUADRO CONOSCITIVO.

6.1 - Domanda di mobilità

Verona ha affrontato il tema della mobilità come fattore strategico per la sostenibilità e la competitività della sua area metropolitana, a partire dal Piano Strategico della città che, avviando il percorso per la formazione di un Piano Urbano della Mobilità (PUM), ne ha fatto uno dei progetti bandiera.

L'obiettivo dichiarato in quella sede è quello di riorganizzare il sistema di trasporto pubblico alla scala metropolitana attraverso la creazione di un sistema integrato di vettori a partire dal trasporto a guida vincolata, con la metrotramvia del capoluogo in corso di realizzazione e con la progettazione di nuovi sistemi di trasporto rapido di massa ad alta capacità, strettamente integrati alle trasformazioni urbane (sull'asse casello - fiera - centro storico).

Anche il PAT è chiamato a dare risposte persuasive e praticabili all'obiettivo di riorganizzare il sistema della mobilità, operando congiuntamente al Piano Urbano della Mobilità in corso di redazione e ricercando le soluzioni più efficaci per la comunità veronese ad un dilemma che ormai attraversa con analoga intensità e con analoghe caratteristiche tutte le comunità urbane dell'occidente sviluppato del pianeta.

Attraverso il PUM, poi, le politiche infrastrutturali potranno essere completate e integrate da interventi e politiche organizzative e gestionali a supporto della sostenibilità ambientale della mobilità e del miglioramento della qualità degli spazi pubblici urbani.

A Verona, oggi, il tempo medio degli spostamenti nell'ora di punta è sensibilmente al di sotto della mezz'ora e le condizioni di congestione della circolazione veicolare sono circoscritte ad alcuni nodi critici.

Tuttavia le tendenze evolutive della domanda segnalano la prospettiva di un serio aggravamento delle condizioni della circolazione e richiedono una articolata capacità di risposta del sistema.

Gli effetti prodotti dalle diverse configurazioni infrastrutturali proposte sulle condizioni della circolazione urbana e sul costo sociale della mobilità sono stati misurati attraverso l'uso di opportuni indicatori.

Gli indicatori prodotti consentono, ad esempio, di valutare il tempo impiegato dai veronesi (e dagli utenti delle altre "popolazioni metropolitane" che, come pendolari, turisti, o fruitori dei servizi urbani, si riversano ogni giorno all'interno della città) nelle relazioni quotidiane che si svolgono nell'ora di punta del mattino (le più numerose della giornata ma anche le più onerose per gli utenti, viste le condizioni più critiche di congestione del traffico nell'ora di punta), al variare delle condizioni di impegno della rete determinate dai volumi (crescenti nel tempo) della domanda complessiva di mobilità, dalle trasformazioni nelle origini e nelle destinazioni degli spostamenti determinate dalla attuazione delle previsioni urbanistiche, dalla convenienza nell'uso dei diversi mezzi di trasporto determinata dalla possibile innovazione dell'offerta di infrastrutture viabilistiche e di sistemi di trasporto collettivo.

Consentono anche di valutare quanto incidono, sulla estensione totale della rete viabilistica comunale, i tratti che, nei diversi scenari, presentano soglie di

utilizzo critiche, perché superiori al 75% della capacità e quindi in grado di generare condizioni di congestione, con le conseguenze in termini di inquinamento che è facile desumere, e di misurare quale incidenza hanno questi tratti - in termini di veicoli-chilometro percorsi - sulle dimensioni complessive della mobilità urbana.

Attraverso gli indicatori, è stato così possibile operare una comparazione efficace tra le diverse soluzioni prospettate e migliorare la consapevolezza con la quale debbono essere assunte decisioni pubbliche tanto significative come quelle che presiedono il governo della mobilità.

In particolare possiamo richiamare in via preliminare l'attenzione su quattro degli scenari elaborati che corrispondono alle situazioni più rilevanti che si prospettano per Verona e che, per questo, sono anche quelli prese in considerazione per condurre la Valutazione Ambientale Strategica del PAT, recentemente prevista dalla normativa comunitaria e da quella regionale.

Nella situazione attuale, (colonna A della tabella), la mobilità veronese presenta criticità circoscritte ad una frazione contenuta (il 7,6%) della rete viaria urbana che interessa meno di 1/6 del traffico totale) mentre i tempi medi di spostamento (28' 48" in media) sono decisamente accettabili.

La crescita della domanda di mobilità prevedibile sulla scorta delle tendenze sin qui registrate produrrà tuttavia un peggioramento serio di queste condizioni, anche ipotizzando tassi di crescita assai più contenuti degli attuali; condizioni che verrebbero ulteriormente aggravate, a parità di altre condizioni, dalla nuova geografia delle origini e delle destinazioni che le nuove previsioni urbanistiche dovrebbero determinare; al 2020 (colonna B), il tempo medio di spostamento raddoppierebbe sino a 58' 42", e la quota di mobilità in congestione si avvicinerebbe ad 1/4 del totale. La strategia di risposta complessiva del PAT, attraverso importanti iniziative di potenziamento delle infrastrutture e di innovazione dei sistemi di trasporto, potrebbe tuttavia cogliere risultati rilevanti, riportando il tempo medio annuo di spostamento al di sotto della mezz'ora e circoscrivendo le situazioni di crisi a meno di 1/7 della mobilità totale (colonna C).

Tuttavia questa è una strategia molto onerosa, che richiederebbe un investimento (aggiuntivo rispetto ai programmi in corso) di quasi 1,3 miliardi di €. che rappresentano un valore pari a quasi 10 volte il valore medio annuo degli investimenti operati dal Comune negli ultimi anni in tutti i settori di intervento.

Gli indicatori ci dicono però che è possibile arrivare ad un risultato non troppo distante da quello realizzabile attraverso uno sforzo così ingente, concentrando le risorse in modo molto selettivo sugli interventi a maggiore rendimento: uno scenario imperniato sul trasporto rapido di massa e su interventi mirati sulla viabilità (colonna D) potrebbe limitare l'investimento necessario a meno del 65% del totale ma ottenere da questi interventi oltre il 90% dei benefici attesi in termini di riduzione del tempo di spostamento.

MACROINDICATORI TRASPORTISTICI RELATIVI AGLI SCENARI SIMULATI INTERA RETE DEL MODELLO

Orizzonte temporale della domanda		2020 + PRG	2020 + PRG	2020 + PRG	2020 + PRG
Quadro infrastrutturale		(1)	(2)	(3)	(4)
Valori di confronto tra i diversi scenari	VALORI DI CONFRONTO	scenario 105a	scenario 105b	scenario 105c	scenario 105d
	Numero di passeggeri su mezzo privato	81.764	80.189	79.694	79.007
	% passeggeri su mezzo privato	70,9%	69,6%	69,1%	68,6%
	Numero di passeggeri su mezzo pubblico	33.487	35.063	35.557	36.245
	% passeggeri su mezzo pubblico	29,1%	30,4%	30,9%	31,4%
	Numeri di passeggeri totali	115.251	115.251	115.251	115.251
	Distanza totale percorsa da tutti i veicoli in movimento nell'ora di punta	1.217.185	1.226.686	1.236.102	1.242.989
	Minuti di viaggio complessivo di tutti i veicoli in movimento nell'ora di punta	2.612.328	2.675.420	2.831.439	2.940.173
	Velocità media di spostamento (km/h)	28,0	27,5	26,2	25,4
	Tempo medio di ogni spostamento (min)	31,8	32,6	34,5	35,8

PARAMETRI DI CONFRONTO DELLA FUNZIONALITÀ DEL SISTEMA VIARIO RETE COMPRESA NEL TERRITORIO COMUNALE

Estensione Chilometrica	LIVELLO DI CONGESTIONE COMPLESSIVO DELLA RETE (Chilometri)	scenario 105a	scenario 105b	scenario 105c	scenario 105d
	Estesa archi fluidi (fino 0,50)	761,6	758,8	756,7	746,8
	Estesa archi con circolazione Intensa (fra 0,51 e 0,75)	177,0	172,9	173,7	177,7
	Estesa archi congestionati (Sup a 0,75)	83,7	80,4	79,4	83,5
	Estesa totale archi carichi	1.022,3	1.012,2	1.009,8	1.008,0
	(Valori percentuali)				
	Estesa archi fluidi (fino 0,50)	74,5%	75,0%	74,9%	74,1%
	Estesa archi con circolazione Intensa (fra 0,51 e 0,75)	17,3%	17,1%	17,2%	17,6%
	Estesa archi congestionati (Sup a 0,75)	8,2%	7,9%	7,9%	8,3%
Incidenza livello di congestione della rete	LIVELLO DI CONGESTIONE COMPLESSIVO DELLA RETE (Veicoli x Chilometro)	scenario 105a	scenario 105b	scenario 105c	scenario 105d
	Veic x Km su archi fluidi (fino 0,50)	284.727	279.434	283.510	292.279
	Veic x Km su archi con circolazione Intensa (fra 0,51 e 0,75)	169.887	161.665	163.613	161.518
	Veic x Km su archi congestionati (Sup a 0,75)	102.591	99.974	98.412	96.134
	Veic x Km su totale archi carichi	557.205	541.073	545.534	549.931
	(Valori percentuali)				
	Veic x Km su archi fluidi (fino 0,50)	51,1%	51,6%	52,0%	53,1%
	Veic x Km su archi con circolazione Intensa (fra 0,51 e 0,75)	30,5%	29,9%	30,0%	29,4%
	Veic. x Km su archi congestionati (Sup a 0,75)	18,4%	18,5%	18,0%	17,5%

- (1) Nuova configurazione Mediana completa
- (2) Nuova configurazione Mediana senza tratto P.to S. Pancrazio -via del Capitel
- (3) Nuova configurazione Mediana senza tratto Rotonda Basso Acquar -via del Capitel
- (4) Nuova configurazione Mediana senza tratto Rotonda V.le Piave -via del Capitel

6.2 - Considerazioni sullo scenario di progetto

Lo scenario insediativo e infrastrutturale disegnato dal PAT prospetta una situazione della mobilità urbana al 2020 che tende a segnalare come alcune grandi infrastrutture di recente realizzazione o previste restino parzialmente sotto utilizzate, in particolare le tangenziali est e ovest.

A quella data localmente permangono (e localmente vanno risolte o mitigate) condizioni di congestione, tanto sulla bretella tra il casello di VR est e la tangenziale est, che sulla complanare ad est della Transpolesana, che sulla bretella dal casello di VR nord.

Gli investimenti richiesti dello scenario infrastrutturale più esteso (che prevede la realizzazione di oltre 33 Km di nuove infrastrutture stradali, oltre che di una linea di TRM) risulterebbero particolarmente rilevanti, con un importo totale di oltre 1,3 miliardi di €, sicuramente impraticabile - in condizioni ordinarie - per le finanze comunali.

Sembra quindi necessario procedere ad una riduzione selettiva del campo delle previsioni e ad una verifica puntuale della effettiva correlazione del carico insediativo con le infrastrutture previste.

Poiché i numeri dello studio di pre-fattibilità condotto sull'ipotesi di una linea di trasporto rapido di massa in sede propria³ consentono di pensare alla concreta possibilità della sua realizzazione (e di procedere alla scelta della tecnologia più opportuna), il primo degli scenari di progetto parte dalla considerazione della effettiva messa in opera di una tale infrastruttura, come essenziale condizione di sostenibilità delle trasformazioni previste per l'area di Verona sud (oltre il 50% delle addizioni del PAT).

Infatti, dal punto di vista della sostenibilità il TRM è l'unico intervento capace di abbattere significativamente i tempi medi di spostamento previsti, riportandoli a valori paragonabili agli attuali e superando le condizioni di congestione del traffico veicolare che la forte concentrazione insediativa prevista a Verona sud indurrebbe.

Anche dal punto di vista dell'economia gestionale la rilevante incidenza delle quote di domanda acquisite dal TRM in diversione dal trasporto privato (sino a raggiungere il 31,5% della domanda totale di mobilità, contro l'attuale 16,5%, con il TRM che servirebbe oltre 1/3 della domanda di trasporto collettivo) rappresenterebbe un confortante flusso (fresco) di alimentazione del bilancio aziendale ATM.

L'indivisibilità delle Torricelle rispetto alla sua possibile realizzazione per lotti funzionali e la sua rigidità nei confronti di una possibile riduzione dei costi portando la sezione del traforo ad una canna, sconsigliata dalla entità dei traffici stimati, concentra l'attenzione piuttosto sulla mediana per identificare di questa i segmenti più efficaci a servire la domanda.

Tra questi il più importante in termini di volume dei flussi è quello che si sviluppa dal nodo del Basso Acquar attraversando l'Adige per arrivare in sponda sinistra all'altezza del cimitero monumentale, tratto che stabilirebbe una connessione, oggi carente, dai quartieri orientali (Veronetta, Borgo Venezia) con la zona sud della città (e con quella ovest, per certi aspetti).

3 Si veda al riguardo: "Verifiche preliminari per uno studio di fattibilità per la realizzazione di una linea forte di trasporto pubblico tra un nuovo parcheggio scambiatore a Verona Sud e la Città antica di Verona" - CAIRE - Urbanistica - ottobre 2004

Tuttavia le condizioni morfologiche e le incertezze sul destino dell'area Galtarossa (e della adiacente centrale elettrica) vincolano pesantemente la fattibilità del tracciato e le caratteristiche del suo sviluppo.

Questo ramo della mediana troverebbe una risposta molto elastica nella domanda di mobilità espressa dai quartieri orientali (Veronetta, Borgo Venezia) sino a comportare un sovraccarico di pressione sulla viabilità, particolarmente evidente sul nodo di Porta Vescovo. Condizione sulla quale si deve agire sfruttando le opportunità offerte dai processi di trasformazione in progetto. Non deve essere peraltro sottaciuto come questo incremento della domanda di mobilità sia direttamente determinato dal previsto forte aumento del carico insediativo rappresentato dalla stessa Galtarossa trasformata: considerazioni, tutte queste, che sembrerebbero suggerire uno stretto legame attuativo tra destini del comparto di trasformazione e disegno infrastrutturale. La prosecuzione ulteriore verso est, sino all'altezza della via del Capitel (Tiberghien) a ovest di S.Michele, trova giustificazione nei flussi simulati ma è di problematica realizzazione nello svincolo con viale Venezia e di delicato impatto nell'ambiente fluviale: viceversa andrà valutata, in stretto legame alle trasformazioni urbanistiche previste, la percorribilità di un'area tangente la stazione di porta Vescovo, se ne prevede pertanto uno studio accurato a partire dal nodo del cimitero, esso stesso di delicato inserimento nei tessuti urbani.

Ad ovest del Basso Acquar il tracciato della Mediana si inserisce nella vicenda di ampi comparti di trasformazione (prime e non uniche le Ferrovie) e nel progetto di riqualificazione/rifunzionalizzazione di Viale Piave/Viale del Lavoro, per cui si ritiene che debba essere realizzato in stretta aderenza al disegno urbanistico.

Questi tre tratti della mediana possono avere, come si è già in parte visto, tempi e modi di realizzazione differenti. Nella estensione ridotta, che prevede il solo tronco dal nodo del Basso Acquar al sottopasso del fascio ferroviario ad ovest della stazione di Porta Nuova, si registrerebbe comunque una riduzione del tempo medio di spostamento a 34'30" rispetto ai 58' 42" della situazione "senza intervento", una riduzione degli archi congestionati al 7,9% dall'11% attuale e un impegno del traffico "in congestione" del 18,0% contro il 23%; valori che si riducono rispettivamente a 32' 42" di tempo medio mentre rimangono al 7,9% le percentuali di archi congestionati e sale lievemente al 18,5% la quota di traffico in congestione nella situazione più estesa che arriva al nodo del Cimitero, prefigurando, anche per l'equilibrio con i costi di realizzazione, un traguardo assai apprezzabile in termini di sostenibilità urbana.

Miglioramenti ancora più ridotti per l'ipotesi di ulteriore prosecuzione sino al nodo di Via del Capitel con una riduzione di tempo medio di soli 48" a fronte di un incremento di archi congestionati dello 0,3% e a una situazione stazionaria della quota di traffico in congestione (-0,1%).

In uno scenario che debba misurare il disegno delle infrastrutture con la fattibilità, anche per non reiterare i vincoli da esproprio (che se non attuati si riverbererebbero in conseguenze finanziarie onerose per l'Amministrazione) va considerata l'opportunità di consegnare a strategie non puramente urbane le Torricelle, e forse anche la stessa Tangenziale ovest (almeno in parte) che, visti i flussi esigui misurati, le condizioni della viabilità di penetrazione e il debole (allo stato attuale) disegno delle funzioni urbane con essa interferenti, non si colloca ragionevolmente in una prospettiva di medio periodo.

Altri interventi viabilistici più circoscritti vengono confermati come utili: l'apertura di nuovi svincoli sulla complanare sud, la circonvallazione interna di Borgo Roma. Ulteriori condizioni necessarie per l'assetto infrastrutturale urbano sono rappresentate dal miglioramento delle relazioni con il sistema autostradale da

realizzare attraverso il ribaltamento del casello di Verona sud (necessario per il funzionamento del TRM e per il progetto di riqualificazione urbana del boulevard), con il potenziamento della bretella dal casello di Verona est alla tangenziale est (in comune di S. Martino Buonalbergo) e con la rifunzionalizzazione prevista per il casello di Verona Nord sulla A22.