

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
B	01	58024	10/02/2025	Verona Polis – Giorgio Massignan	BLOCCO CONSUMO DI SUOLO	Si chiede di inserire nel Documento Preliminare e poi nel PAT che sia attuato il blocco reale del consumo di suolo.	Il contributo dimostra che è stata FRAINTESA la natura del contributo richiesto in questa fase di concertazione e confronto ai sensi dell'art. 5 LR 11/2004, che non si configura come osservazione/emendamento al Documento Preliminare (da accogliere o respingere come nelle fasi successive di adozione e pubblicazione del Piano), bensì come contributo al processo di elaborazione progettuale del PAT. Quanto indicato relativamente al consumo di suolo, il tema è affrontato nella più ampia strategia del progetto di suolo (Cap. 5.2 <i>Un progetto di cura, rigenerazione e valorizzazione dell'esistente- Un articolato progetto di suolo per l'adattamento climatico, la contrazione al consumo e la rigenerazione delle risorse ambientali</i>), di cui ne se riporta un brano, ma che va letta nella sua interezza: «<i>Ridurre o azzerare il consumo di suolo non rappresenta un mero esercizio contabileistico (o di monitoraggio): esistono molti metodi per misurare il consumo di suolo e molte sono le variabili che intervengono nella sua misurazione (uno per esempio è quello di ISPRA - Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale con SNPA – Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente</i>17) in ragione delle finalità per le quali si esegue il calcolo (ambientali, urbanistiche, agricole, naturalistiche). La scelta del PAT è quella di fare propria la strategia della rigenerazione urbana adottando comportamenti che favoriscano un uso parsimonioso del suolo dal punto di vista quantitativo, ma soprattutto aderire a un vero e proprio progetto di suolo, in senso qualitativo e rigenerativo sotto il profilo ecosistemico. Un progetto sul suolo integrato a un'altra relevantissima risorsa ambientale per Verona, rappresentata dall'acqua, dalle sue risorse idriche in generale superficiali e Sotterranee...Dei quasi 95 ettari concessi dalle misure regionali di contenimento del consumo di suolo, il PAT propone di non ricorrere a tale opportunità se non per impegnarne una modesta quota, mettendola a disposizione nei prossimi 10-15 anni per la riorganizzazione di attività artigianali e produttive esistenti, evitandone una impropria delocalizzazione nei comuni contermini o per interventi di forte interesse pubblico interessanti suoli già compromessi da qualificare, sempre nell'ottica di contenere la dispersione insediativa. A queste trasformazioni verranno chieste prestazioni ambientali compensative aggiuntive e attivazione di funzionalità ecosistemiche utili alla transizione ecologica e alla rigenerazione ambientale». Quanto indicato risulta pertanto CONDIVISIBILE, all'interno della più ampia strategia di suolo descritta.
					RIGENERAZIONE	Venga rigenerato il patrimonio edilizio non utilizzato	Quanto indicato È COERENTE con la strategia descritta al cap. 6.6 <i>Verona città laboratorio della trasformazione e rigenerazione urbana e ambientale Rigenerazione della città moderna e contemporanea e degli ambiti Dismessi</i>
					MAPPATURA AREE ED EDIFICI DISMESSI	Sia definita la mappatura di tutte le aree, gli edifici e gli appartamenti dismessi per valutare quali risposte potrebbero offrire alle richieste abitative, economiche e delle varie attività tra le quali quelle universitarie.	Quanto indicato È COERENTE con la strategia relativa al riuso e alla rigenerazione (vedi in particolare il cap. 5.2 <i>Un progetto di cura, rigenerazione e valorizzazione dell'esistente</i>). Il PAT, come indicato al cap. 3.2 effettuerà una stima dei volumi edilizi esistenti sulla base dei dati disponibili, mentre una mappatura del dismesso potrà essere effettuata per singoli contesti (es. Verona Sud) in ragione di specifici obiettivi progettuali. In tal senso il contributo appare costruttivo.
					REVISIONE AREE PAQE	Vengano cancellate dal PAT tutte le aree del PAQE che non hanno alcuna relazione con il Quadrante Europa.	La proposta È INQUADRABILE nella strategia descritta al cap. 3.2 <i>L'aggiornamento del quadro conoscitivo</i> relativa alla verifica di coerenza della aree disciplinate dal PAQE rispetto al nuovo PAT, verifica in corso attraverso specifica variante al PAT ai sensi dell'art. 25 comma 10 della L.R. 11/2004.
					MARANGONA	Siano revisionate le scelte costruttive alla Marangona, che il PAQE destina a polo dell'innovazione e della ricerca, mentre è stata approvata dal Consiglio comunale una destinazione logistica non prevista dal piano regionale.	Quanto affermato circa la destinazione d'uso logistica della Marangona NON CORRISPONDE alla strategia descritta al cap.6.7 <i>Verona città del lavoro, delle attività e dell'Innovazione</i>, laddove la Marangona rappresenta una delle tre linee e contesti di azione, assieme alla polifunzionalità dei luoghi della rigenerazione urbana e delle aree dismesse e degradate e alla rigenerazione e riconversione molecolare della Zai storica: «... <i>Marangona e ZAI Storica possono così rappresentare per Verona due occasioni differenti, da conseguire con velocità distinte, non necessariamente in competizione, tuttalpiù con sinergie e scalarità diverse da coniugare, con modalità e regole pubbliche diverse per rafforzare, innovare e attrarre condizioni concrete di sviluppo di impresa e lavoro, coniugandole ad un abitare equo e condiviso. L'insediamento di imprese innovative favorirà la creazione di posti di lavoro qualificati e rafforzerà l'immagine di Verona a livello internazionale, stimolando così l'interesse di partner globali</i>». Tale strategia rientra nella variante approvata con l'accordo di programma sottoscritto con il Consorzio ZAI e la Provincia di Verona nel 2024, che destina le aree a polo dell'innovazione e della ricerca. La delibera dii ratifica rimarca tale scelta, ritenendo che l'uso logistico distributivo, che costituisce un uso complementare alle fuzioni principali, sia stato completamente attuato con Corte
					INCREMENTO ABITATIVO CENTRO STORICO	Si inizi un reale processo di incremento abitativo per il centro storico, destinando alle cooperative o a gruppi di cittadini richiedenti casa, alcuni edifici pubblici, privati e del demanio militare, per realizzare comparti residenziali con una quota parte di affitti convenzionati. In questo modo il centro tornerà a vivere e si invertirà il processo di abbandono dei residenti.	Il contributo RISPECCHIA la strategia sull'abitare descritta in più parti del Documento Preliminare, in particolare al cap. 5.2 <i>Un progetto di cura, rigenerazione e valorizzazione dell'esistente - Una manovra per l'abitare sociale come strumento di trasformazione equa della città, al cap.6.4 Verona città storica I tessuti della città, il centro storico e la città storica.</i>
					TURISMO IN CENTRO STORICO	Venga regolata l'apertura dei B&B e degli hotel in centro storico sulla base delle esigenze reali. Cessi l'uso della deroga, con discutibili giustificazioni di pubblica utilità, vera antitesi all'urbanistica.	Quanto richiesto RIENTRA nella più ampia strategia di un turismo sostenibile (vedi cap. 6.4 <i>Verona città storica I tessuti della città, il centro storico e la città storica</i>).

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
					PIANO DEL VERDE (PUN)	Il sistema del verde debba essere considerato come l'asse portante della pianificazione territoriale. La L.R 10/2023, "Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani" prevede la formazione delle "cinture verdi intorno alle conurbazioni per delimitare gli spazi urbani". A Verona la cintura verde è già tracciata sulle aree agricole non edificate lungo la linea dei forti austriaci extra moenia che circondano la città sia in pianura che in collina. La Cintura Verde è anche prevista dalla "Strategia Nazionale per il Verde Urbano". Per realizzare tutto ciò è indispensabile partire dalla redazione del Piano del Verde, di cui sul Preliminare al PAT non vi è traccia, nonostante sia previsto anche dal vigente 'Regolamento Comunale per la Tutela del Verde Pubblico e privato' approvato nel 2021. Il Piano del Verde è l'unico strumento in grado mettere a sistema le diverse realtà già forestate o da forestare, le sole che assieme alla cintura verde possono contrastare i cambiamenti climatici e il surriscaldamento della città. Inoltre, la Strategia europea per la biodiversità al 2030 invita le città con più 20.000 abitanti a dotarsi di un Piano del verde urbano , ora chiamato Piano urbano per la natura (di seguito PUN).	Il contributo RIENTRA nella strategia generale sul verde presente al cap. 4.1 telaio ecologico-ambientale. Tuttavia il piano del verde, che intercetta diverse dimensioni della pianificazione, della programmazione e della gestione del verde urbano, non costituisce parte integrante del PAT, bensì STRUMENTO SPECIFICO da redigersi in coerenza con la Strategia Nazionale del Verde Urbano e la Strategia 2030 per la biodiversità dell'UE ed il nuovo PAT.
					SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI	Il sistema della mobilità preveda un modello dei trasporti urbani, privilegiando quelli pubblici. Alla rete del filobus sarà necessario aggiungere dei maxi bus a batteria o a gas metano per riuscire a sostituire il 40% di traffico privato a motore. Inoltre, si dovranno realizzare i collegamenti tra le fermate della rete del filobus e le aree limitrofe, oltre ai borghi residenziali della città. Si dovrebbero analizzare i diversi attrattori di traffico e le ore di maggior intensità dei flussi nelle arterie che li servono, per programmare un eventuale loro spostamento e/o differenziare le aperture e le chiusure degli stessi.	Quanto indicato CORRISPONDE alla strategia principale relativa al sistema del trasporto pubblico, presente al cap. 4.3 <i>Telaio infrastrutturale</i> e relativa <i>TAV. T3b</i> . Il concepire la filovia come opportunità per operare una cucitura fra parti di città e per innescare processi di rigenerazione urbana, è ben evidenziato al cap. 6.3 <i>Verona città della filovia</i> . Altre indicazioni afferiscono ad altri strumenti/azioni operativi di regolamentazione del traffico, da attuarsi ad implementazione delle strategie sulla mobilità.
					PARCHEGGI SCAMBIATORI	Oltre al filobus, siano realizzati dei parcheggi scambiatori automobile/mezzo pubblico , esterni al centro storico, per evitare che il traffico privato a motore si concentri nelle arterie confinanti con lo stesso.	Quanto indicato CORRISPONDE alla strategia presente al cap. 4.3 <i>Telaio infrastrutturale</i> e relativa <i>TAV. T3b</i> : parcheggi di interscambio sono individuati a Parona, lungo via Legnago, lungo strada dell'Alpo, a San Massimo, al termine dela tangenziale est su via Fincato.
					SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI – IPOTESI TRAFORO BREVE	Venga valutata l'ipotesi di un traforino breve, tutto in galleria, che possa ospitare anche una linea di trasporto pubblico , per collegare Borgo Venezia con Borgo Trento e la zona dell'Ospedale. In questo modo sarebbero liberate Veronetta e la collina dal traffico di attraversamento e l'intera area di fronte al Teatro romano potrebbe essere pedonalizzata e riqualificata;	La proposta È già PRESENTE al cap. 4.3 telaio infrastrutturale (pag. 55), che riporta: <i>«In prospettiva, con l'obiettivo di azzerare completamente i flussi di traffico transitanti nei pressi del Teatro Romano (fatta eccezione per i veicoli del TPL), potrà essere valutata nel Piano degli Interventi la previsione di un ulteriore tracciato viario, prettamente urbano e di tipo locale, immediatamente a nord del Teatro, avente andamento sotterraneo, da escludere come itinerario di attraversamento»</i> .
					LOGISTICA VR SUD	Sia valutata una eventuale diminuzione dei numerosi poli logistici in fase di approvazione a Verona sud che, a causa dei numerosi TIR che transiteranno, subirà un pesante carico inquinante. Si tratta di una zona abitata che tutt'ora si trova in una situazione critica, per l'inquinamento atmosferico e per la carenza di aree verdi;	Il contributo È COERENTE con il Documento preliminare laddove non si pone l'obiettivo di individuare nuovi poli logistici, puntando alle tre linee di azione descritte (vedi cap. 6.7 <i>Verona città del lavoro, delle attività e dell'innovazione</i>). A livello operativo è in corso una variante normativa sulla destinazione logistica, in attuazione del Documento del Sindaco (DCC n. 49/2023), finalizzata ad una sua regolamentazione in coerenza con i dettami del PAQE.
					SISTEMA MUSEALE- CITTADELLA DEI MUSEI	Il sistema culturale e museale possa prevedere la realizzazione di una cittadella dei musei, con l'intero Castelvecchio quale sede del museo delle arti visive e l'Arsenale destinata a ospitare il museo di Scienze Naturali. Sarebbe il punto d'arrivo di un percorso che inizia dal museo degli affreschi alla tomba di Giulietta, prosegue con il Maffeiano e termina alla cittadella museale Castelvecchio – Arsenale. Andrebbe realizzata anche una rete museale ed espositiva composta dalla GAM ai palazzi scaligeri, dal Palazzo del Capitano, da Palazzo Forti e dai musei privati Miniscalchi, Carlon e biblioteca Capitolare. Si dovrebbe valorizzare il settore archeologico e della storia di Verona, composto da Castel San Pietro e dai musei archeologici del Teatro Romano e quello nazionale in stradone San Tommaso.	La proposta, con carattere operativo, RIENTRA nella strategia relativa alla previsione di un Museo della città (cap. 4.2 telaio storico-culturale- opportunità per lo sviluppo di un turismo sostenibile). Il tema verrà sviluppato attraverso uno specifico masterplan del centro storico.
					CONSUMO DI SUOLO	Venga superato il concetto di sviluppo inteso come consumo di altro territorio, di costruzione di nuove strade e di aumento dei volumi di cemento.	Il concetto di uno sviluppo basato sulla rigenerazione urbana con una drastica riduzione del consumo di suolo è IN LINEA con la strategia descritta al cap. 5 <i>le strategie urbane e ambientali</i> . Si rinvia quindi alla nota del primo contributo.
					PIANIFICAZIONE PARTECIPATA	Nella stesura finale del PAT sia utilizzato un vero metodo di pianificazione partecipata e non si continui con quella dell'ascolto .	La fase dell'ascolto, documentata nell'Allegato n. 1, si è conclusa con il Documento Preliminare. La concertazione ai sensi dell'art. 5 della L.R. 11/2004 si conclude con la relativa delibera di Giunta. Prosegue una fase di confronto su temi specifici nell'ambito di laboratori/tavoli.
B	02	92681	10/03/2025	CIRCOLO "IL RICCIO" di Dossobuono	"CONTRIBUTO PER IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI – RETE CICLABILE	Rispetto all'allegato 4 - Sistema della Mobilità e dei Trasporti, si propone che la pista ciclabile che dal Centro di Verona porta a Santa Lucia, e che attualmente si ferma a Madonna di Dossobuono, venga prolungata fino all'inizio dell'abitato di Dossobuono (alla rotonda del "Crosón"), in territorio comunale; permetterebbe di raggiungere in sicurezza la città ed agli abitanti di Madonna di raggiungere Dossobuono, verso cui la popolazione naturalmente gravita, oltre che fungere da collegamento con le altre ciclopiste presenti a sud, sud/ovest e sud/est di Verona potenziando in questo modo la rete di piste ciclabili.	Il contributo È COERENTE con la strategia generale relativa alla mobilità ciclabile (vedi par. 4.3.1 Strategia principale): la TAV. 3b telaio infrastrutturale rappresenta i principali tracciati esistenti o programmati (desunti dal biciplan), da cui sviluppare una rete continua. La criticità evidenziata, già emersa durante il persorso dell'ascolto (vedi allegato n. 1), attiene prevalentemente ad una fase operativa, tuttavia il PAT darà specifiche direttive al fine di sviluppare una rete ciclabile a scala sovracomunale.
					"CONTRIBUTO PER IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI – SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO	Servizio ferroviario metropolitano: Per realizzare un vero servizio ferroviario metropolitano sulla direttrice Verona-Villafranca - Mantova è fondamentale realizzare il raddoppio della linea esistente (da Dossobuono verso sud);	Il documento preliminare SPOSA la strategia di implementare l'offerta di Trasporto Pubblico Locale (TPL) con un sistema ferroviario metropolitano di superficie (SMF). Il PAT tuttavia CIRCOSCRIVE l'approfondimento infrastrutturale della linea Verona Mantova al tema del collegamento ferroviario con l'aeroporto. L'allegato n. 4, al cap. 5.1.2 valuta le soluzioni proposte nel PTCF e nel PUMS, aprendo ad una soluzione integrata con il Sistema ferroviario regionale, rinviando comunque ad approfondimenti tecnici.

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
					“CONTRIBUTO PER IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI – COLLEGAMENTO AEROPORTO	Collegamento con l'aeroporto Catullo: un collegamento su linea ferrata già presente o progettato in molti aeroporti incentiva l'utilizzo del mezzo pubblico collettivo, costituisce una valida alternativa al trasporto privato e ci sembra uno degli obiettivi più volte esplicitati nel Piano proposto	Quanto proposto RISPECCHIA la strategia di un collegamento ferroviario con l'aeroporto Catullo (vedi par. 4.3.1 Strategia principale - <i>Collegamento ferroviario con l'aeroporto Catullo</i>)
B	03	1E+05	31/03/2025	Comitato Associazione Salute Maria Ausiliatrice (ASMA) di Ponte Crencano	SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI – FILOBUS	Si condivide la scelta e la valorizzazione della mobilità pubblica. Per quanto riguarda il filobus , serve porre particolare attenzione alle problematiche che potrebbero crearsi, in particolare su via Mameli (riduzione parcheggi, svolte a sinistra ecc). Proponiamo di aumentare lo spazio del parcheggio scambiatore di Ca' di Cozzi per invogliare le persone che vengono da Parona e dalla Valpolicella a utilizzare il mezzo pubblico. È importante che in tale luogo vi sia anche la possibilità di servizi integrati per la ciclabilità, considerando anche la realizzazione della pista ciclabile Parona/Ponte Garibaldi .	Quanto indicato RISULTA coerente con le strategie sul trasporto pubblico locale (TPL) rappresentate nel telaio infrastrutturale (TAv. 3b), che conferma la previsione di un parcheggio di interscambio su via Ca' di Cozzi. PRESENTE anche la previsione di uno sviluppo della rete ciclabile dal parcheggio di interscambio verso Ponte Garibaldi, attraverso via Bresciani/via Santini, secondo il tracciato proposto dal Biciplan (itinerario n. 17). Altre indicazioni afferiscono a fasi ed azioni operative, rispetto alle quali potrà essere coinvolta AMT3, curatrice del progetto.
					SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI – TRAFORO	Si ritiene sbagliato proporre il traforo senza avere completato gli interventi di mobilità pubblica e di aver verificato se, con questi, si raggiungerà l'obiettivo prefissato della significativa riduzione del trasporto privato. Si chiede lo STRALCIO dell'opera perché si prevede: un aumento considerevole del traffico privato, le vie centrali del quartiere Ponte Crencano, diventerebbero scorciatoie trafficate per arrivare su via Mameli, in particolare all'ospedale di Borgo Trento e all'ingresso del traforo su via Monte Ortigara, potrebbero esserci rischi idrogeologici, la distruzione di verde per l'acquisizione di 42.000 mq di aree private e un aumento dell'inquinamento, con conseguenze per la salute dei cittadini. Si chiede uno studio specifico sul traffico prima dell'entrata in funzione del filobus e del rafforzamento del trasporto pubblico su rotaia e una verifica dei dati dopo un determinato periodo.	Quanto evidenziato NON RISULTA CONTRADDITTORIO rispetto alle strategie del nuovo PAT: l'intero documento delinea una chiara strategia di medio-lungo periodo per la città di Verona e il suo territorio, centrata su politiche di contrasto al consumo di suolo e di rigenerazione urbana sostenibile (paragrafo 1.3), scandita da tre orizzonti strategici (paragrafo 5.1) e da un progetto di cura, di rigenerazione e valorizzazione dell'esistente (paragrafo 5.2). Dentro tali visioni e strategie generali si colloca coerentemente il nuovo approccio al sistema infrastrutturale (paragrafo 4.3) teso a un riequilibrio modale tra i programmi relativi al sistema della viabilità (i soli che sono stati implementati nel passato) e quelli della mobilità lenta e del trasporto collettivo (ferroviario e filoviario innanzitutto), che dovranno rappresentare l'impegno principale nel prossimo futuro. La strategia principale e quella secondaria scandiscono puntualmente i contenuti di tale manovra. La STRATEGIA PRINCIPALE è quella che andrà perseguita completando i programmi infrastrutturali già avviati con riferimento allo scenario di riferimento (vedi pag. 48 del Documento preliminare), che annovera un ambizioso quadro di progetti (viabilistici di scala territoriale e urbana, nonché di mobilità urbana), a cui si aggiunge lo scenario di piano caratterizzato da un equilibrato mix di interventi di potenziamento del trasporto collettivo filoviario e di SFMR, di sviluppo delle dorsali ciclabili e di misure di regolamentazione della circolazione e di moderazione della velocità/del traffico per limitare il traffico di attraversamento dei quartieri e incentivare l'uso delle tangenziali. L'idea di fondo è quella che in una fase di sviluppo della città ormai matura non esista nessun progetto infrastrutturale che da solo risolva le criticità del traffico e degli spostamenti veronesi, sia urbani che territoriali. La strategia principale è sufficiente ad affrontare le criticità di medio-lungo periodo con riferimento alla mobilità, individuando politiche precise su temi viabilistici e trasportistici che la città in passato non ha mai espresso compiutamente nelle decisioni cruciali. La STRATEGIA SECONDARIA riguarda essenzialmente due sfide che la città di Verona non è riuscita a conseguire nei quasi ottanta anni di sviluppo moderno: l'aggiramento a sud-est e a nord della città. A tal fine sono stati ricostruiti tutti i progetti che piani e programmi hanno provato a immaginare in modo differente nelle diverse fasi di sviluppo della città moderna. Da questi è sembrato utile verificare come lo scenario urbano attuale e la strategia impressa dal PAT di riequilibrio modale, consiglino di approfondire la fattibilità di soluzioni solo se interpretate diversamente dal passato: come soluzioni di carattere urbano, con una forte ambientazione urbana e paesaggistica, collaboranti con lo scenario principale nel caso questo evidenziasse, anche successivamente alla sua attuazione, ancora criticità residue. Non si tratta dei vecchi progetti del Traforo (corto o lungo) e della cosiddetta 'Medianina', contenuti nel PAT vigente. Anzi la Strategia secondaria, se si vorrà attuare, sconsiglia vivamente la soluzione contenuta nel PAT vigente e nel PUMS di chiusura dell'anello circolatorio, soluzione che attribuiva un carattere territoriale e di grande scorrimento ai tratti di viabilità interessati, attraendo impropriamente flussi di traffico parassitario nel contesto urbano e intensificando il consumo di suolo agricolo per effetto di infrastrutture avulse dalla città. Infine si sottolinea quanto indicato al cap. 4.3.2 <i>Strategia secondaria, il sistema della viabilità</i>, dove viene precisato che «<i>Lo stesso progetto stradale, complice la presenza di aree di valore ambientale e naturalistico, dovrà essere accompagnato da un progetto di paesaggio atto da un lato a mitigare la presenza dell'infrastruttura, e dall'altro a incrementare le opzioni di fruizione delle aree verdi da parte</i>
B	04	1E+05	31/03/2025	Coordinamento politico DEMOS La Città Democratica	PROPOSTE COLLABORATIVE AL DOCUMENTO PRELIMINARE	Il documento sottolinea in premessa il ruolo della democrazia economica come elemento strutturale della pianificazione urbana, in quanto fattore strategico di sviluppo urbano, economico e sociale, nonché motore di crescita, innovazione e adattabilità. In questo senso la pianificazione territoriale viene chiamata ad essere uno strumento dinamico di accessibilità e sviluppo; e le scelte urbanistiche devono garantire una distribuzione equilibrata delle opportunità, non solo la conservazione di rendite consolidate. Il contributo sviluppa quindi una serie di punti:	
						RICHIESTA 1: Monitoraggio e regolazione della “Edilizia d'Attesa”, intesa come quel fenomeno che vede in molte aree urbane immobili incompiuti e al grezzo, perennemente ‘in corso di costruzione’ (categoria catastale F/3), alterando il mercato immobiliare e la disponibilità abitativa, contribuendo al consumo di suolo. La quantificazione del fenomeno permette di adottare misure regolatorie per incentivarne il completamento.	Il fenomeno evidenziato va combattuto con altri mezzi/strumenti.

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
						RICHIESTA 2: migliorare il Processo partecipativo consolidato per garantire un confronto strutturato tra amministrazione, cittadini e attori economici, adottando una strategia: - proattiva, ovvero non basata esclusivamente sulla convocazione di incontri, ma in grado di intercettare attivamente le categorie sociali ed economiche; - interattiva, in quanto strutturata su un modello iterativo che consenta di integrare progressivamente i contributi dei cittadini al processo decisionale; - trasparente, garantendo accesso alle informazioni e chiarezza nella comunicazione dei processi urbanistici.	Si ritiene che quanto suggerito CORRISPONDA al processo partecipativo descritto che si sta compiendo in più fasi, da una fase di ascolto interna, ad una fase di ascolto dei territori e degli attori (attraverso interviste, laboratori di circoscrizione, tavoli tematici, incontri con le associazioni giovanili, la call "fermenti di città"), ad una fase di restituzione e di continuazione dell'ingaggio (sia attraverso l'acquisizione dei contributi, quale quello presente, sia attraverso più momenti di partecipazione/copianficazione già svolti con gruppi di soggetti -sull'abitare, sull'attrattività, sui servizi, sulla mobilità.- a cui ne seguiranno altri, parallelamente alla elaborazione del PAT) in un processo di continuo confronto (vedi cap. 2 <i>Il percorso di partecipazione per il PAT di Verona</i>). Gli eisiti dei vari confronti sono resi pubblici attraverso <i>Viviamo Verona</i>, una pagine web creata appositamente per coinvolgere i cittadini nella pianificazione del futuro città.
						RICHIESTA 3: Governance urbana scalabile, adattiva ed inclusiva per garantire che le trasformazioni territoriali siano aperte e competitive, assicurando: ● accessibilità generalizzata alle opportunità di sviluppo; ● scelte urbanistiche flessibili e dinamiche; ● informazione e trasparenza. Il tema della Pianificazione adattiva e iterativa, propone di superare l'impianto statico consolidato ed il vecchio il modello decisionale lineare, attraverso check periodici (5 anni) basati su indicatori dinamici, per valutare tempestivamente l'efficacia delle politiche urbane ed introdurre correzioni mirate.	Il modello di PAT prestazionale orientato a privilegiare il principio di coerenza (piuttosto che di conformità) prefigurato nel Documento Preliminare va esattamente nella direzione indicata (vedi cap. 3.4 <i>Forme di piani e meccanismi attuativi</i>); cui si affianca il processo di valutazione nel quadro della VAS ed, in particolare, la fase dinamica del monitoraggio che, nella stessa definizione di legge, assumono le finalità indicate.
						RICHIESTA 4: Introduzione della “Nona Città – La Città Democratica” come fondamento delle strategie di sviluppo urbano. Le città più competitive sono quelle in cui la governance è aperta, l'accesso alle risorse è distribuito e le decisioni non sono prerogativa di ristrette <i>élite</i> tecnocratiche. La Città Democratica rappresenta il modello su cui fondare tutte le altre strategie, in quanto: ● abbatte gli ostacoli alla partecipazione economica; ● utilizza la democrazia come strumento di competitività; ● supera le rigidità della pianificazione tradizionale, adottando strumenti di adattabilità e revisione dinamica delle politiche urbane.	La partecipazione dei cittadini all'attività politica e decisionale NON COSTITUISCE una scelta urbanistica strategica quali quelle rappresentate dalle 8 città, bensì costituisce la base, la radice, il substrato, di tutte le scelte urbanistiche strategiche. Per tale credo è stata programmata l'ampia fase partecipativa descritta al cap. 2 <i>Il percorso di partecipazione per il PAT di Verona</i>, che accompagnerà l'intero processo di elaborazione del PAT.
						Il contributo prosegue con specifiche indicazioni emendative del Documento Preliminare, indicando con precisione pagina e riga dove inserire le integrazioni proposte, riconducibili alle 4 richieste precedentemente riassunte.	È stata FRAINTESA la natura del contributo richiesto in questa fase di concertazione e confronto ai sensi dell'art. 5 LR 11/2004, che non si configura come osservazione/emendamento al Documento Preliminare (da accogliere o respingere come nelle fasi successive di adozione e pubblicazione del Piano), bensì come contributo al processo di elaborazione progettuale del PAT.
B	05	1E+05	31/03/2025	associazione Barbieri	4.3 TELAIO INFRASTRUTTURALE	Il documento si articola in due corpose osservazioni, corredate da analisi specialistiche, contributi tecnici ed elaborati grafici. Entrambe sottolineano la priorità di dare risposte alle insufficienze della rete stradale cittadina con l'individuazione di nuove infrastrutture viabilistiche.	Il documento è articolato in diversi contributi tecnici che affrontano prevalentemente tematiche legate alle infrastrutture della mobilità. Uno di questi tuttavia è dedicato agli edifici scolastici, per chiarire come il Comune sia tuttora proprietario di vari immobili destinati all'istruzione secondaria superiore (ad es. il Liceo Maffei), precisando che l'art. 8 della legge 23/1996 disciplinava il passaggio in proprietà o in uso gratuito degli immobili sede di Istituti Superiori comunali e statali alle Province: il Comune e la Provincia di Verona, evitando gravose ed onerose procedure di alienazione, sceglievano il Contratto di Comodato d'Uso Gratuito.
						1. La DIAGONALE, il BARICENTRO e la MEDIANA EST. La proposta si concentra sulla realizzazione di una nuova strada DIAGONALE di penetrazione da sud-est (prolungamento della SS 434) e di connessione tra le due parti di città a nord e a sud della ferrovia. Ad essa si affianca l'ipotesi di creare un hub infrastrutturale (nuova Stazione AV, sistema SFMR, Filobus e TPL) concentrando nell'area dello scalo merci un nuovo Campus scolastico superiore dotato di attrezzature sportive, residenze universitarie ed ERS, un Polo Servizi amministrativi (uffici tecnici comunali, provinciali, regionali ed altri servizi centrali, amministrativi e finanziari al cittadino) insieme a funzioni culturali e ricreative, confermando la realizzazione del grande parco urbano (sul 50% dell'area). I nuovi poli, scolastico ed amministrativo, permetteranno la ricollocazione degli istituti superiori e di altri servizi pubblici (da valorizzare, destinandoli a residenza e ricettivo-turistico) decongestionando il centro storico e migliorandone l'accessibilità. Il contributo viene quindi integrato da una proposta viabilistica per l'ARCO SUD EST (MEDIANA) ripercorrendone la storia urbanistica che parte dal concorso per il Piano Regolatore del 1931, per essere confermata nel PRG del 1957 (P. Marconi), ma poi scomparsa dal PRG approvato nel 1975. Del 1987 è lo studio Valle-Benevolo per l'area dello scalo ferroviario che propone una viabilità di attraversamento nord-sud che permetterebbe di collegare la rete viaria dei quadranti NO e SE; mentre è del 1989 la Variante n. 87, che ripropone la viabilità che aggira a sud-est il quartiere di Porto San Pancrazio, introducendo inoltre il prolungamento della 434 fino a Basso Acquar. Nel 1993 il Preliminare di PRG a cura del Prof. Vittorini (assessore Massignan) riprende il tracciato dell'arco viario sud-est con la previsione di una galleria.	1. Differentemente dalla proposta di cui al contributo, la previsione di nuove strade inclusa nel telaio infrastrutturale intende risolvere specifiche criticità (congestione, intrusività del traffico di attraversamento nei quartieri e nelle aree storiche, ecc.) con l'obiettivo finale di trasferire i flussi di traffico su itinerari più consoni, senza per questo indurre un incremento della domanda di mobilità soddisfatta dal modo privato motorizzato. La pianificazione del territorio ai diversi livelli ha prodotto un consistente volume di interventi infrastrutturali stradali (compresi i tentativi di connettere direttamente l'asse T4/T9 con mediana e SS434) che, se trovasse compimento, costituirebbe un potenziamento indifferenziato e del tutto insostenibile dell'offerta viabilistica. Ciò senza tenere in debito conto delle reti modali collettive che sono in corso di realizzazione e proposte dallo stesso PAT, che saranno in grado di servire efficacemente gli ambiti centrali e semi-centrali e lungo le quali - su questo il contributo è IN LINEA con il PAT - è essenziale sviluppare un nuovo modello di città e di localizzazione delle sue funzioni. Per la definizione del telaio infrastrutturale del Piano è stata operata la scelta di ridurre al minimo le previsioni riferite allo sviluppo della rete viaria, confermando solo i tracciati la cui realizzazione permette di identificarne puntualmente i benefici, ma contemporaneamente riducendo le portate, prevedendo percorsi il più possibile adesi alle aree già urbanizzate del territorio e inserendo l'obbligatorietà di sviluppare i progetti infrastrutturali in integrazione con l'ambientazione paesaggistica degli stessi.

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
						2. PASSANTE NORD – TRAFORO TORRICELLE. La proposta conferma le previsioni del PAT vigente per la realizzazione del passante nord, reso ancora più urgente dagli ingombri della filovia sulle vie Mameli - Ca' di Cozzi. Anche in questo caso lo studio ripercorre il dibattito urbanistico fin dal Piano di Ricostruzione del 1948 e dal PRG del 1957, quando la soluzione proposta era il c.d. “tunnel corto” che collega via Cipolla con Madonna del Terraglio. Anch'esso presente nella Variante generale adottata (1966), ma poi stralciato dalla versione approvata (1975). Il tunnel viene reintrodotta nel PRG 1993, accogliendo uno studio di prefattibilità redatto da Autostrada A4, poi confermato nel PAT adottato (2005) approvando nel 2007 il <i>Project Financing</i> di Technital per una strada urbana interquartierale. Nel 2008 l'Amministrazione annulla la delibera per proporre un PASSANTE NORD con TRAFORO DELLE TORRICELLE che collega la Valpantena (da Poiano) alla Valpolicella (a Parona) e, attraverso un ponte sull'Adige, raggiunge il Casello di Verona Nord. IL tracciato viene inserito con la Variante n. 305 al PRG vigente ed in seguito Technital si aggludicherà un nuovo PF che non troverà attuazione. Nel 2021 viene inserito nel PUMS il c.d. “Traforino” ad una sola canna. Lo studio propone infine alcune soluzioni integrative, dotate di diverso grado di fattibilità, per completare la viabilità di circonvallazione nel quadrante Nord-Ovest: ● tracciato dalla bretella T4-T9 a via Ca' di Cozzi (2 varianti) attraverso il ponte del Saval; ● ramificazione verso Parona per soddisfare la domanda di mobilità che proviene dalla Valpolicella e collegarla al casello di VR Nord e la ZAI; ● 2/3 ipotesi di entrate/uscite dal traforo. GALLERIA DELLE TORRICELLE – La nuova strada offre l'opportunità di aprire il sistema territoriale pedecollinare migliorando l'accessibilità ai quartieri di Quinzano, Avesa, Pindemonte e alla stessa Valdonega (alternativa B, combinata con l'adozione di una ZTL per dissuadere il transitto parassitario).	2. Per quanto concerne l'aggiramento a nord (“Traforo delle Torricelle” all'interno del contributo), il PAT - sulla base della metodologia di identificazione, all'interno del telaio infrastrutturale, dei soli interventi capaci di apportare benefici puntuali e localizzati alle aree urbanizzate - CONFERMA l'utilità del collegamento urbano tra via Fincato e via Ca' di Cozzi col duplice obiettivo di ridurre i flussi di traffico che insistono sull'itinerario più centrale e di migliorare l'accessibilità dei quartieri a nord (anche tenendo conto della riduzione della capacità viaria conseguente all'introduzione della filovia). In particolare, il PUMS e lo studio di fattibilità stimano una riduzione del traffico del 30% circa sull'itinerario urbano Ca' di Cozzi-Veronetta, peraltro senza considerare nel complesso gli effetti sullo share modale della realizzazione del nuovo sistema di trasporto, più attrattivo e performante. Riguardo all'opzione di realizzazione di un terzo accesso a Valdonega, la sproporzione tra costi di realizzazione e i flussi previsti (combinati all'adozione di una ZTL) depone a favore di un suo accantonamento. In relazione alla chiusura dell'anello circolatorio a nord-ovest, due ordini di criticità trasportistiche attengono alla sua realizzazione. Il primo riguarda la funzionalità che, una volta completato, il sistema tangenziale a nord della città è in grado di offrire: non più (o non solo) una viabilità a servizio dei quartieri, o tra i quartieri, bensì un nuovo itinerario di attraversamento della città di Verona, in alternativa alle autostrade, di cui peraltro si prevede il potenziamento, e alla tangenziale sud. Il secondo è relativo alla localizzazione dei benefici (traffico sottratto da altri itinerari): essi, infatti, non sono facilmente isolabili perché molto diffusi e di modesta entità, tali da non evidenziare significativi miglioramenti di congestione in particolare sulla viabilità prettamente urbana. A queste considerazioni si affiancano valutazioni attinenti agli aspetti paesaggistici, ambientali e urbanistici relativamente alla necessità di dover realizzare due nuovi ponti (di ampia sezione) sul fiume Adige, che si andrebbero ad aggiungere a quello già programmato nel nuovo tracciato ferroviario AVAC, e alla frammentazione del territorio agricolo peri-urbano interessato dalla infrastruttura. Per quanto riguarda, infine, la proposta di una strada urbana a “coronamento” dell'area residenziale del Saval, essa - o parte di essa - appare meritevole di considerazione, con ruolo e funzione attinenti all'ambito di quartiere e, dunque, non necessariamente da includersi nel telaio infrastrutturale del
B	6.1	1E+05	31/03/2025	Lista “In comune per Verona, Sinistra civica ed ecologista” Jessica Cugini, Lorenzo Albi	N. 19 OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO PRELIMINARE DI PAT	Il contributo apre con una premessa generale di natura metodologica e programmatica, riconoscendo il ruolo di Verona come città metropolitana ed europea aperta, equa ed inclusiva che deve tuttavia saper riorientare il proprio sviluppo con un progetto di rigenerazione urbana sostenibile, per «<i>un diverso governo del territorio formato da un rinnovato piano urbanistico in grado di fornire una nuova visione coerente con gli obiettivi europei di sostenibilità, per una città rigenerata, inclusiva, solidale, accessibile, attrattiva, vivibile, più sicura e più resiliente, a misura di tutti, abbattendo le barriere architettoniche e costruendo ponti intergenerazionali e interculturali</i>» (cfr. Documento programmatico della coalizione “Tommasi sindaco 2022” - tavolo urbanistica). Il contributo prosegue con una serie di osservazioni numerate.	
					1. DOCUMENTO PRELIMINARE E PROCESSO DI FORMAZIONE DEL PAT	1. Vengono condivisi i principi dei tre orizzonti strategici; della rigenerazione urbana sostenibile e contenimento del consumo di suolo; del ruolo metropolitano di Verona, esprimendo l'esigenza di una pianificazione adeguata; dei telai abilitanti come cornice progettuale complessa. Viene chiesto di escludere le previsioni operative (?) dal Documento Preliminare, da considerare come bozza del PAT “in progress”.	Premesso che il PAT non contiene previisoni operative (i telai infatti costituiscono una cornice di riferimento per abilitare i processi di rigenerazione urbana e territoriale sostenibile), è stata FRAINTESA la natura del contributo richiesto in questa fase di concertazione e confronto ai sensi dell'art. 5 LR 11/2004, che non si configura come osservazione/emendamento al Documento Preliminare (da accogliere o respingere come nelle fasi successive di adozione e pubblicazione del Piano), bensì come contributo al processo di elaborazione progettuale del PAT.
					2. PARTECIPAZIONE E INNOVAZIONE URBANA	2. Auspicato un piano partecipativo anche nella sua gestione ordinaria, oltre la fase decisionale. RICHIESTA 2.1: che il Doc. Prel. espliciti come si intende promuovere l'attivazione di forme strutturate di partecipazione, coinvolgendo i cittadini e le comunità locali oltre la concertazione con le Circoscrizioni. RICHIESTA 2.2: richiamando la call “Fermenti”, come promuovere progetti ed azioni partecipativi e di innovazione urbana e quale ruolo avranno nel futuro quadro del PAT.	2.1 Si ritiene che quanto suggerito CORRISPONDA al processo partecipativo che si sta compiendo in più fasi: una fase di ascolto interna, una fase di ascolto dei territori e degli attori, (attraverso interviste, laboratori di circoscrizione, tavoli tematici, incontri con le associazioni giovanili, la call "fermenti di città"), una fase di restituzione e di continuazione dell'ingaggio (sia attraverso l'acquisizione dei contributi, quale quello presente, sia attraverso più momenti di partecipazione/copianficazione già svolti -sull'abitare, sull'attrattività, sui servizi, sulla mobilità..- a cui ne seguiranno altri, parallelamente alla elaborazione del PAT), in un processo di continuo confronto (vedi cap. 2 Il percorso di partecipazione per il PAT di Verona). 2.2 La call fermenti ha avuto lo scopo di raccogliere i progetti, le azioni, gli interventi che già operano a Verona sulla cura del territorio, non solo per una loro conoscenza, ma anche al fine di favorirne la proliferazione. Il PAT potrà favorire, attraverso specifiche direttive, processi partecipativi su singoli piani operativi/progetti.

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
					3. PROCESSO DI ASCOLTO	3. L'osservazione assume un atteggiamento critico rispetto al processo di ascolto, accusato di aver prestato maggiore attenzione agli “stakeholder organizzati” rispetto ai cittadini. RICHIESTA: come sono stati selezionati gli attori le cui voci ed opinioni hanno contribuito alla costruzione dell'agenda urbana? Perché mancano i rappresentanti dei lavoratori del mondo agricolo, degli studenti universitari, degli inquilini? Perché sono stati privilegiati gli ordini professionali e le associazioni di categoria?	Il rappresentante di una categoria/associazione o un ordine professionale agisce per conto di un gruppo specifico difendendone gli interessi e fornendo servizi, appunto, di rappresentanza: per tale ragione tali soggetti costituiscono degli interlocutori privilegiati all'interno di un processo di ascolto. Ciò premesso, quanto affermato NON risulta in ogni caso ADERENTE ai FATTI: il coinvolgimento dei cittadini è stato effettuato in più momenti: attraverso gli incontri in circoscrizione avvenuti nel corso del 2024; il 25 gennaio 2025, inoltre, tutta la cittadinanza è stata invitata alla presentazione del Documento Preliminare, presso la sede dell'Università di Verona, avendo modo di esprimere le proprie opinioni; rilevando una scarsa adesione dei giovani alle iniziative di ascolto, è stato poi svolto un incontro specifico rivolto ai giovani con i rappresentanti degli studenti e, più in generale, al mondo dei giovani (il 29 maggio 2024 al centro LINK). Circa il mondo dei lavoratori, alle principali associazioni sindacali (CGIL.FP, CISL, UIL, Legacoop) rappresentanti del lavoratori sono state dedicate specifiche interviste; all'agricoltura è stato dedicato un tavolo a cui erano presenti COLDIRETTI, CONFAGRICOLTURA, CIA, AVEPROBI, Ass. Reg. Apicoltori, ARAV, ma erano stati invitati anche: AIPO, COPAGRI, CONFCOOPERATIVE e LEGACOOOP. Da metà aprile a fine maggio si sono svolti inoltre una serie di incontri sul tema dell'attrattività, dell'abitare (al quale sono stati invitati anche le principali associazioni di inquilini- SUNIA, SICET, UNIAT-), della mobilità, del turismo, dell'ambiente-agricoltura e parchi, a cui sono stati invitati i rappresentanti di categoria e gli ordini professionali, per le ragioni di cui in premessa.
					4. PROCESSO DI FORMAZIONE DEL PAT: OSSERVAZIONI ED EMENDAMENTI	4. L'osservazione interessa il procedimento di formazione del PAT, auspicando la massima trasparenza e partecipazione dei cittadini e del Consiglio Comunale, attraverso le osservazioni e gli emendamenti . RICHIESTA: adottare l'iter previsto dall'art. 14 L.R. 11/2004	Quanto indicato, ovvero la possibilità di emendare il PAT e di presentare osservazioni, è previsto dall'ordinamento. L'iter è normalmente quello dell'art. 14 della L.R. 11/2004; tuttavia vi è la possibilità di procedere in concerto con la Provincia, soggetto competente dell'approvazione, secondo l'iter dell'art. 15 delle medesima legge (iter che comunque prevede l'adozione in consiglio comunale e la fase delle osservazioni).
					5. PAT E PATTO DEI SINDACI (PAESC)	5. Richiamata l'adesione del Comune di Verona al Patto dei Sindaci per l'Energia ed il Clima (PAESC) con DCC 38/2018 e gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 del 40% entro il 2030, seguono le seguenti RICHIESTE: 5.1 adeguare le strategie e la programmazione degli interventi alle caratteristiche climatiche del territorio comunale; 5.2 dare centralità nel PAT ai temi dell'acqua, suolo, verde, aria, raffrescamento e de – pavimentazione; 5.3 sostenere l'obiettivo dell'indipendenza energetica, le fonti rinnovabili e le CER; 5.4 applicare il Regolamento del Verde completandolo con un Piano del Verde che affronti anche gli aspetti storico-culturali; 5.5 esplicitare come il Piano contribuisce alla mitigazione e all'adattamento ai CC, chiarendo le strategie da adottare per il perseguimento degli obiettivi di contrasto all'isola di calore, alla riduzione delle emissioni di CO2 entro il 2030 (portata nel 2021 all'obiettivo più ambizioso del 55%) e alla neutralità climatica entro il 2050.	In linea generale le tematiche esposte vanno riferite non solo al PAESC richiamato, ma anche al Piano Strategico di Transizione Ecologica (PSTE) approvato con DGC 1271/2023. Ciò premesso, quanto indicato RIENTRA già negli obiettivi del PAT, come descritti in particolare al cap. 6.2 Verona “Città Sana”, resiliente e biofilica orientata alla transizione ecologica [<i>Fragilità, rischi sanitari ed ambientali e servizi ecosistemici</i> , dove viene esplicitato che il PAT mira a riqualificare aree degradate ridando spazio alla natura, a promuovere la mobilità sostenibile e incrementare gli spazi verdi, creando un ambiente urbano resiliente ed inclusivo; tale processo comprende il tema dei servizi ecosistemici (i benefici che la natura offre al benessere collettivo): « <i>il potenziale della valutazione dei Servizi Ecosistemici è proprio quello di stimare, sulla base delle trasformazioni d'uso, i differenziali di valore ecosistemico dei suoli trasformati sia in termini quantitativi che qualitativi....nell'ambito della redazione del nuovo PAT della città di Verona e nel processo di VAS che lo accompagna, si ritiene fondamentale l'inserimento della valutazione dei Servizi Ecosistemici per lo sviluppo di una prospettiva futura della città, facendo riferimento alle nuove questioni introdotte dal PSTE (Piano Strategico di Transizione Ecologica del Comune di Verona), il quale identifica in particolare 8 macro-obiettivi principali (decarbonizzazione, mobilità sostenibile, miglioramento della qualità dell'aria, contrasto al consumo di suolo e al dissesto idrogeologico, miglioramento delle risorse idriche ed infrastrutture, ripristino e rafforzamento della biodiversità, economia circolare e adattamento ai cambiamenti Climatici) che devono guidare le politiche in merito alla transizione ecologica, innestando le relative priorità d'azione</i> ». Circa il Piano del verde, che intercetta diverse dimensioni della pianificazione, della programmazione e della gestione del verde urbano, si precisa che esso non costituisce parte integrante del PAT, bensì STRUMENTO SPECIFICO da redigersi in coerenza con la Strategia Nazionale del Verde Urbano e la Strategia 2030 per la biodiversità dell'UE ed il nuovo PAT.

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
					6. CONSUMO DI SUOLO	6. Richiamate le politiche comunitarie e regionali, nonché i richiami dello stesso Doc. Preliminare sul contenimento del consumo di suolo , l'osservazione evidenzia le criticità che emergono dai dati ISPRA nel territorio di Verona e le varie opzioni di deroga previste dalla LR 14/2017, procedendo alle seguenti RICHIESTE: 6.1 attivare una moratoria sul consumo di suolo, anticipando il regime di salvaguardia per orientare il mercato a lavorare sul patrimonio esistente; 6.2 anticipare al 2030 l' azzeramento del consumo di suolo ; 6.3 inserire nel Doc. Prel. l'abbandono di ogni deroga al consumo di suolo; 6.4 quantificare il volumi vuoti e dismessi , prima di considerare qualsiasi progetto di sviluppo; 6.5 riconsiderare, in accordo con Regione e Provincia, la revisione/stralcio delle aree inserite nella pianificazione sovraordinata che consumano suolo agricolo o permeabile.	Il tema del consumo di suolo è affrontato nella più ampia strategia del progetto di suolo (Cap. 5.2 <i>Un progetto di cura, rigenerazione e valorizzazione dell'esistente- Un articolato progetto di suolo per l'adattamento climatico, la contrazione al consumo e la rigenerazione delle risorse ambientali</i>), di cui ne se riporta un brano, ma che va letta nella sua interezza: «<i>Ridurre o azzerare il consumo di suolo non rappresenta un mero esercizio contabile (o di monitoraggio): esistono molti metodi per misurare il consumo di suolo e molte sono le variabili che intervengono nella sua misurazione (uno per esempio è quello di ISPRA - Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale con SNPA – Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente</i>17) in ragione delle finalità per le quali si esegue il calcolo (ambientali, urbanistiche, agricole, naturalistiche). La scelta del PAT è quella di fare propria la strategia della rigenerazione urbana adottando comportamenti che favoriscano un uso parsimonioso del suolo dal punto di vista quantitativo, ma soprattutto aderire a un vero e proprio progetto di suolo, in senso qualitativo e rigenerativo sotto il profilo ecosistemico. Un progetto sul suolo integrato a un'altra relevantissima risorsa ambientale per Verona, rappresentata dall'acqua, dalle sue risorse idriche in generale superficiali e Sotterranee.....Dei quasi 95 ettari concessi dalle misure regionali di contenimento del consumo di suolo, il PAT propone di non ricorrere a tale opportunità se non per impegnarne una modesta quota, mettendola a disposizione nei prossimi 10-15 anni per la riorganizzazione di attività artigianali e produttive esistenti, evitandone una impropria delocalizzazione nei comuni contermini o per interventi di forte interesse pubblico interessanti suoli già compromessi da qualificare, sempre nell'ottica di contenere la dispersione insediativa. A queste trasformazioni verranno chieste prestazioni ambientali compensative aggiuntive e attivazione di funzionalità ecosistemiche utili alla transizione ecologica e alla rigenerazione ambientale». Quanto indicato risulta pertanto CONDIVISIBILE, all'interno della più ampia strategia di suolo descritta. Il cap. citato tratta anche il tema della progettualità sovraordinate: «... Il PAT intende inoltre avviare con la Regione un percorso di revisione e di ridimensionamento delle previsioni regionali con riferimento agli ambiti che implicano consumo di suolo e al contempo appaiono meno coerenti con l'obiettivo della città compatta, con l'utilità e la strategicità delle previsioni consentite rispetto alle future prospettive di sviluppo, con le risorse ambientali in gioco. Da un primo bilancio potrebbero essere sottratte all'applicazione della deroga più di 100 ettari di suolo risparmiato alla trasformazione futura». Il previsto percorso con la Regione ha già preso avvio: con DGC n. 291 del 28.03.2025 è stato approvato il documento preliminare della variante al PAT per la modifica delle previsioni del PAQE, nelle parti incompatibili o incoerenti con la disciplina di uso del suolo.
					7. AREE VERDI E INCOLTE IN AMBITI DI URBANIZZAZIONE CONSOLIDATA (AUC); DIMENSIONAMENTO E CITTA PUBBLICA	7. Rilevata la presenza di 138 ha circa di aree verdi o incolte permeabili all'interno dei 945 ha di ambiti di "urbanizzazione consolidata" (come definita dalla L.R. 14/2017), se ne sottolinea l'importanza ed utilità ai fini della mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici e dell'effetto "isola di calore" in particolare. RICHIESTE: 7.1 Riperimetrare, in accordo con Regione e Provincia, le aree verdi o agricole che ricadono in AUC; 7.2 fare il punto sullo stato di attuazione del PAT vigente, analizzando il DIMENSIONAMENTO per destinazione d'uso e la città pubblica, valutando il carico urbanistico che potrebbe assumere gli interventi di riqualificazione urbana in aree degradate.	7.1 A marzo di quest'anno è stata completata una MAPPATURA dell'uso del suolo su base satellitare (permeabilità, aree verdi pubblico e private, calore urbano,...), al fine di monitorare e supportare le scelte della pianificazione, orientando gli interventi di mitigazione ambientale e di rigenerazione urbana, integrando quindi la variabile climatica nei processi decisionali, 7.2 L'ALLEGATO 7 <i>Analisi stato di attuazione</i> fornisce un quadro dello stato di attuazione della pianificazione vigente, delle aree di rigenerazione e della dotazione di aree per servizi, utili ai fini del futuro dimensionamento.

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
					8. TELAIO ECOLOGICO-AMBIENTALE E STORICO-CULTURALE	8. TELAI ECOLOGICO-AMBIENTALE e STORICO-CULTURALE - Con riferimento al sistema delle fortificazioni e al Parco delle Mura, l'osservazione sottolinea la parzialità di un approccio squisitamente fisico-materialistico e funzionalista nella definizione di invariante strutturale, portando l'attenzione alle componenti immateriali, relazionali, economiche, sociali e culturali. RICHIESTE: 8.1 inserimento nella pianificazione strategica dell'intero patrimonio fortificato quale invariante strutturale per costituire un Parco urbano storico monumentale e un Museo all'aperto; 8.2 considerare l'opportunità di liberare tale patrimonio da tutte le infrastrutture sportive, parcheggi, impianti tecnologici, recinzioni, costruzioni (talvolta abusive) ed ogni altro elemento incongruo, per garantirne la leggibilità ed assicurarne la valorizzazione attraverso la manutenzione del verde, l'illuminazione, l'arredo urbano ed una segnaletica adeguata. 8.3 redazione del Piano di Gestione delle Mura e dei Forti, per garantirne la conservazione e la tutela, la valorizzazione e la crescita del turismo culturale.	I forti, le mura, le ville venete, le corti rurali, i giardini storici, i centro storici, i corsi d'acqua, le sorgenti,etc etc sono elementi dei telai ecologico-ambientale e storico culturale, volutamente rappresentati insieme con la TAV. 3a per il carattere di stretto intreccio tra natura e cultura che il territorio di Verona esprime. Rimandando alla descrizione dei due telai all'interno del cap. 4, appare del tutto INGIUSTA la critica avanzata. Sulla base delle strategie descritte, il Piano Ambientale del Parco delle Mura, di prossima stesura a cura della struttura di progettazione del Demanio, in base ad un accordo attuativo recentemente sottoscritto con il Comune, affronterà i temi sollevati relativi alla pianificazione e alle gestione del parco. Relativamente ai forti , il documento preliminare riporta, al cap.4.2 <i>Telaio storico-culturale</i> : «A tal proposito va segnalato il "Masterplan dei Forti" - una strategia per il riuso e la valorizzazione delle strutture fortificate di Verona come telai storici per la rigenerazione della città contemporanea", dove si avanza la possibilità di ricorrere a strumenti non codificati (masterplan), che divengano la cornice generale strategica e il riferimento per la regia operativa di operazioni puntuali di valorizzazione, in cui i patrimoni storici militari, contribuiscano a risignificare lo spazio - soprattutto quello della "città pubblica" - entro cui si svolge la maggior parte delle attività sociali e nel quale si sedimenta la memoria collettiva. Il documento costituisce un utile strumento ricognitivo, di indirizzo e programmazione finalizzato ad avviare le forme di concertazione e dialogo con gli enti pubblici ed i soggetti istituzionali competenti, quali la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Verona e l'Agenzia del Demanio, per promuovere accordi finalizzati all'elaborazione di un piano strategico di sviluppo culturale, come definiti ai sensi dell'Art. 112, comma 4 del D. Lgs. 42/2004 Codice dei beni culturali e del paesaggio. L'obiettivo è quello di conseguire un progetto urbanistico sistemico, capace di tenere insieme un disegno generale di prospettiva di valorizzazione territoriale, con azioni diffuse e puntuali di riuso. Riconoscendo tale palinsesto diffuso – per esempio le tracce resistenti del campo trincerato ottocentesco (1848-1866) – come telaio di un'azione di rigenerazione urbana e ambientale condotta a partire dal disvelamento di una geografia di segni e manufatti latente dentro la dispersione insediativa caotica recente. Le componenti fortificate, se lette sistematicamente attraverso il concetto di telaio storico, possono costituire la struttura analitico-progettuale per ridare forma e qualità urbanistica, ambientale e sociale alla città, divenendo elementi influenti per la riconfigurazione degli assetti frammentati e discontinui della città contemporanea».
					9. VERDE URBANO	9. Con la premessa che il telaio ecologico-ambientale si basa su sistemi extraurbani, l'osservazione RICHIEDE una maggiore attenzione al verde urbano, elaborando: 9.1 una strategia che preveda almeno un vasto parco urbano in ogni quartiere (es. San Giacomo in Borgo Roma), anche espandendo o potenziando i parchi esistenti di medie dimensioni (es. Santa Marta a Veronetta o San Marco in Borgo Venezia) integrando la dimensione ecologica con usi sociali, servizi sportivi liberi, accessibilità ciclabile e pedonale; 9.2 una strategia di vegetalizzazione diffusa dello spazio pubblico con la piantumazione di filari alberati in sostituzione dei posti auto nelle zone densamente abitate.	L'esigenza di spazi verdi pubblici di prossimità è emerso anche dal processo di ascolto (vedi cap. 2.4 <i>Tem e questioni per un'agenda urbana aperta</i>). Ciò premesso, quanto richiesto RIENTRA nella strategia del sistema del verde urbano descritta al cap. 4.1 <i>Il telaio ecologico-ambientale</i> sulla base dell'allegato 3 <i>Contributo paesaggistico-ambientale</i> , che dedica uno specifico approfondimento sull'accessibilità al verde urbano fruibile. Riporta il cap. 4.1: «... Sebbene i conteggi sui servizi dimostrino il rispetto delle quantità minime previste dalla normativa nazionale e regionale, dalle analisi sulle aree verdi nei quartieri è emerso la carenza di spazi e luoghi che possono essere vissuti ogni giorno da cittadine e cittadini. Oltre alla creazione di nuovi parchi, è fondamentale concentrarsi anche sulla riqualificazione di piazze, vie e cortili urbani trascurati, mediante interventi di rigenerazione urbana, applicando azioni di de-impermeabilizzazione e implementando sistemi di drenaggio sostenibile delle acque. Qualora non fosse possibile desigillare, le progettualità devono promuovere l'utilizzo di materiali permeabili, per le nuove costruzioni limitare l'espansione delle superfici impermeabili. Un'azione efficace consiste nel coinvolgere attivamente la comunità locale nelle iniziative di de-impermeabilizzazione del suolo, al fine di aumentare la consapevolezza di cittadine e cittadini sulle tematiche di adattamento climatico. Nell'ottica di costruzione di una rete verde, un'altra strategia è individuare nuove aree da rigenerare e convertire in spazi verdi, parchi pubblici, orti urbani, riqualificando e rigenerando i terreni urbani in aree industriali dismesse o obsolete».

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
					10. TELAIO INFRASTRUTTURALE 1 – SISTEMA FILOVIARIO	10. TELAIO INFRASTRUTTURALE - 1) Viene formulata una valutazione negativa del sistema filoviario in fase di attuazione e previsto in funzione dal 2026, e delle ipotesi di rafforzamento e prolungamento su cui si fonda parte della programmazione del telaio infrastrutturale , giudicandolo insufficiente e privilegiando sistemi su rotaia (tram, metro). RICHIESTA: esplicitare i documenti che hanno originato le valutazioni ed avviare nuovi studi ed analisi verso forme di TPL metropolitano integrato a quello ferroviario.	Il nuovo approccio al sistema infrastrutturale (paragrafo 4.3) tende a un riequilibrio modale tra i programmi relativi al sistema della mobilità lenta e del trasporto collettivo (ferroviario e filoviario innanzitutto), che dovranno rappresentare l'impegno principale nel prossimo futuro, e della viabilità. L'idea di fondo è quella che in una fase di sviluppo della città ormai matura non esista nessun progetto infrastrutturale che da solo risolva le criticità del traffico e degli spostamenti, sia urbani che territoriali e che occorra agire in maniera “incrementale”. Nel merito della filovia, la scelta è quella di estendere e valorizzare un sistema su cui la città ha già investito, ma il PAT non esclude, anzi prefigura l'adozione di sistemi ancor più performanti di TPL, previo studi ed analisi specifiche: riporta il cap. 6.3 <i>Verona città della filovia</i> : «... Infine, è possibile che una valutazione a più lungo termine della domanda servita dalla filovia possa portare a considerare necessario un upgrade del sistema di trasporto verso forme ancora più mature di mobilità collettiva. Anche in questo caso, la flessibilità della filovia rende possibile attuare una facile conversione di alcuni dei percorsi protetti e degli impianti elettrici sulle rotte più promettenti in favore di sistemi a guida vincolata (ad esempio tranviari)». Quanto proposto è pertanto già contemplato nelle strategie del PAT. Le analisi per il sistema infrastrutturale si sono basate sui dati a disposizione più recenti, aggiornati nel PUMS (si rinvia al contributo specialistico - Allegato 4), che sono stati sufficienti per impostare la strategia relativa alla mobilità. Nel corso dell'elaborazione del PATpotranno tuttavia essere acquisiti altri studi in corso e/o a disposizione della Provincia di Verona e comunque verrà valutata la necessità di implementare il quadro conoscitivo con ulteriori dati. Circa la strategia complessiva sulla mobilità, vedasi nota B3.
					11. TELAIO INFRASTRUTTURALE 2 - VIABILITÀ DI PROGETTO	11. TELAIO INFRASTRUTTURALE – 2) L'osservazione contesta come incoerenti e contraddittori l'auspicio di una riduzione del 40% degli spostamenti con mezzi privati e la pianificazione di nuove strade. Richiamando le previsioni del telaio infrastrutturale (Traforo delle Torricelle e passante nord, Teatro Romano, prolungamento 434, medianina ed altri collegamenti minori) viene ripreso il tema dell'oss. 1 che rileva come non pertinente al Doc. Prel. l'individuazione puntuale della viabilità di progetto. RICHIESTA: stralciare tutte le previsioni viabilistiche dal Documento Preliminare, rinviando le decisioni alla fase di redazione definitiva del PAT e a valle di opportune indagini e studi dei flussi di traffico.	Si conferma il malinteso sulla natura del contributo richiesto in questa fase di concertazione e confronto ai sensi dell'art. 5 LR 11/2004, che non si configura come osservazione/emendamento al Documento Preliminare (da accogliere o respingere come nelle fasi successive di adozione e pubblicazione del Piano), bensì come contributo al processo di elaborazione progettuale del PAT. Nel merito si rinvia alla nota B3.
					12. TELAIO INFRASTRUTTURALE 3 – VIABILITÀ DI PROGETTO	12. TELAIO INFRASTRUTTURALE – 3) recupero della vecchia programmazione di SFMR inserito nel PTRC del 1992, che prevedeva un servizio ferroviario suburbano e metropolitano ad elevata frequenza sulle reti esistenti. RICHIESTE: 12.1 valutare ed approfondire il SFMR su tutte le 6 direttrici che si diramano da Verona (San Bonifacio-Venezia, Legnago-Rovigo, Nogara-Bologna, Villafranca-Mantova, Peschiera-Milano, Domegliara-Trento) e che interessano oltre il 50% della popolazione provinciale. 12.2 valutare la centralità di supporto al servizio ferroviario della Stazione di Porta Vescovo come hub del SFMR, che intercetta il TPL proveniente da est, da cui far partire una linea metropolitana (vedi PTCP); 12.3 individuare le stazioni SFMR secondo logiche di intermodalità (ad es. prevedendo una stazione alla Genovesa, piuttosto che a Cadidavid, o al PS alla Cercola, piuttosto che a Villa Buri/San Michele).	Il Documento preliminare SPOSA la strategia di implementare l'offerta di trasporto collettivo con la realizzazione, anche grazie alla riserva di capacità che si verrà a creare con la messa in servizio delle nuove linee AV/AC, di un sistema ferroviario metropolitano. Il PAT circoscrive l'approfondimento infrastrutturale (nuove fermate) all'ambito di pertinenza del Comune di Verona (e del suo aeroporto), pur non negando la necessità di sviluppare il sistema sulla totalità delle direttrici che convergono sulla città, affermando tuttavia che la realizzazione di un SMFR frequente, cadenzato e attrattivo - con l'allocazione di risorse significative e continuative a coprire le spese di erogazione del servizio - è competenza di enti sovralocali (Regione Veneto in primis), ai quali la città di Verona potrà e dovrà avanzare richieste specifiche. Per quanto riguarda la stazione di Porta Vescovo, essa costituisce (e auspicabilmente costituirà) uno degli hub del sistema ferroviario metropolitano regionale, insieme a Porta Nuova. In particolare, si prevede l'integrazione di Porta Vescovo all'interno del sistema filoviario veronese, quale sistema portante della mobilità pubblica urbana. Infine, le logiche di intermodalità sono state alla base dell'individuazione della localizzazione della maggior parte delle nuove fermate ferroviarie, anche in integrazione con le analisi sviluppate nel PUMS. Nei casi specifici, si è ritenuto più utile offrire servizio ai quartieri invece che privilegiare gli interscambi con il modo privato (che avverrebbero in una selezione di altre fermate).
					13. TELAIO INFRASTRUTTURALE 4 – MOBILITÀ DI PROSSIMITÀ	13. TELAIO INFRASTRUTTURALE – 4) Privilegiare pedonalità e ciclabilità nella mobilità di prossimità (Città dei 15 minuti), riducendo le aree dedicate alla sosta libera (gratuita) a favore di marciapiedi, piste ciclabili, zone 30.	Il Cap. 4.3 nel paragrafo “Scenario di Piano” e in altri paragrafi dedicati ai sistemi di trasporto collettivo e alla regolamentazione/moderazione del traffico, ribadisce ripetutamente i medesimi obiettivi indicati nell'osservazione, promuovendo una riprogettazione dello spazio pubblico che metta al centro la mobilità in sicurezza di pedoni e ciclisti. N.B. La previsione di una riduzione degli spostamenti a piedi è mutuata dalle elaborazioni del PUMS. In particolare, nelle valutazioni del PUMS sono stati stimati gli effetti delle politiche messe in campo dal Piano agli orizzonti temporali futuri. Le valutazioni danno conto di linee di tendenza, interpretabili in questo specifico caso con uno <i>shift</i> modale che privilegia il TPL e l'uso della bicicletta, e una riduzione dell'uso del mezzo privato motorizzato. La variazione riferita alla quota di spostamenti pedonali è trascurabile e plausibilmente dovuta alla maggiore attrattività delle altre alternative sostenibili.

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
					14. TELAIO INFRASTRUTTURALE 5 – CICLABILITÀ	14. TELAIO INFRASTRUTTURALE – 5) Strategie della ciclabilità RICHIESTE: 14.1 elaborare una strategia per la logistica con cargo-bike [logistica di prossimità] ; 14.2 adeguata attenzione alla sicurezza della sosta bici e diffusione di rimesse ciclabili pubbliche coperte; 14.3 potenziare il bike sharing in tutto il territorio comunale ed estendere h24 il servizio; 14.4 elaborare una strategia per la ciclabilità sportiva che favorisca l'accessibilità alla città a al territorio	Le tematiche oggetto del contributo sono di assoluto interesse per incrementare la diffusione e l'uso del mezzo ciclistico a Verona, e sono del tutto COERENTI con la strategia della mobilità individuata all'interno del telaio infrastrutturale (che prevede, tra le altre cose, lo sviluppo di una rete di itinerari ciclabili continua e diffusa). Tuttavia, si tratta di elementi di natura gestionale (o solo parzialmente infrastrutturale, ma con rilevanza urbanistica limitatissima) riconducibili alla pianificazione di settore (PUMS, PGTU, Bicipan) e, più in generale, alle politiche della mobilità.
					15. TAV E RETI TRANSCALARI	15. Approfondire i cambiamenti che porterà la TAV. RICHIESTE: 15.1 Ispirandosi agli studi francesi (<i>Effets territoriaux de la Grande Vitesse ferroviaire</i>) valutare cosa comporterà l'inserimento in una rete internazionale di grandi città ed un'accessibilità più rapida a centri come Milano o Monaco, la trasformazione dei territori e delle centralità, una nuova competitività economica ed il potenziamento dell'intermodalità, i nuovi immaginari. La posizione strategica e la nuova infrastrutturazione di Verona sono fattori abilitanti ma non sufficienti per una nuova attrattività della città; 15.2 esplorare in che modo fare leva su queste opportunità per indirizzare lo sviluppo della città nella direzione della sostenibilità e della cura, governando questi processi per ridurre gli squilibri territoriali (es. valori immobiliari) a danno delle fasce di popolazione più fragili.	Nel Documento Preliminare si delinea una strategia di medio-lungo periodo per la città di Verona e il suo territorio, scandita da tre orizzonti strategici (paragrafo 5.1) entro i quali il PAT prefigura e coniuga le visioni future di città: nello specifico nell'orizzonte largo vengono riconosciute le differenti relazioni della città di Verona con il suo territorio. Viene sottolineato come l'accessibilità territoriale costituisca un presupposto irrinunciabile per la città che si apre all'area vasta, e come le grandi trasformazioni infrastrutturali, economiche e geopolitiche influenzano direttamente le dinamiche del sistema veronese. Dal punto di vista della disciplina trasportistica, l'assetto infrastrutturale previsto una volta completati gli interventi di realizzazione della rete AV/AC, che si traduce nella sostanza in un raddoppio dei binari disponibili sulle direttrici verso Milano, Venezia e Brennero, è alla base della proposta sostenuta nel Documento Preliminare da un lato di garantire una maggiore offerta di trasporto locale lungo il sistema ferroviario, e dall'altro di incrementare la capillarità del sistema in selezionate aree urbane a contatto con la ferrovia (se relativamente al primo tema, non di competenza diretta, la città di Verona potrà e dovrà farsi promotrice delle istanze ai tavoli regionali e nazionali, sul secondo la pertinenza con le scelte del PAT è evidente).
					16. MAGAZZINI GENERALI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA ED ATTUATIVA	16. MAGAZZINI GENERALI - Considerato un modello negativo di rigenerazione urbana, in quanto l'area è stata sostanzialmente privatizzata da Fondazione Cariverona dopo averla acquisita dal Comune. RICHIESTA: riattribuire un ruolo alla pianificazione urbanistica, attraverso adeguati strumenti attuativi in grado di delineare progetti di riqualificazione delle diverse parti urbane, a partire dai quali programmare interventi edilizi e reperimento di aree a standard, escludendo la monetizzazione (salvo centro storico) ed escludendo premialità che riducano l'importo degli oneri concessori, di urbanizzazione e di sostenibilità.	Il comparto dei magazzini generali fa parte di un grande ambito di rigenerazione, secondo la strategia descritta al cap.6.6 Verona città laboratorio della trasformazione e rigenerazione urbana e ambientale Rigenerazione della città moderna e contemporanea e degli ambiti Dismessi, di seguito riportata “..La rigenerazione urbana deve essere intesa come un processo complesso che richiede una visione a lungo termine e la collaborazione tra diversi attori verso l'obiettivo di trasformare e rifunzionalizzare spazi urbani esistenti degradati in ambienti più vivibili, inclusivi e sostenibili ma anche di migliorare la qualità della vita, promuovere la sostenibilità e favorire la coesione sociale. Verona ha un'ampia disponibilità di ambiti sui quali intervenire localizzati principalmente in quella parte di città "cuscinetto" fra la città storica e la ZAI storica, un contesto urbano con elevate potenzialità considerando l'ubicazione, le relazioni e connessioni infrastrutturali, nonché la prossimità con il nucleo centrale che continua a mantenere un ruolo egemonico nell'attrazione delle funzioni forti e più rappresentative. Si tratta perlopiù di aree un tempo occupate da attività ora dismesse come l'ambito delle ex Cartiere di Verona e della ex Manifattura Tabacchi; o in lenta dismissione come nel caso dello Scalo ferroviario; o che ancora non hanno ancora raggiunto una trasformazione compiuta, come l'area dei Magazzini Generali, gli ambiti PRUSST e di Basso Acquar; ambiti che a causa di diversi fattori e di discontinuità nei processi attuativi negli anni non hanno trovato un ruolo definito nel sistema urbano. Tali ambiti, se considerati insieme, consentirebbero di compiere una ricomposizione della città nelle sue parti esistenti oggi separate, provando a immaginarle non come singole opportunità trasformative, ma come unico sistema strategico anche per la rilocalizzazione di grandi funzioni urbane attrattive oggi tutte concentrate nel nucleo storico, anche alla luce delle prospettive di trasformazione dell'ambito dello scalo ferroviario di Porta Nuova, con la realizzazione sul fronte sud della nuova stazione AV. Perseguendo un mix funzionale che coniughi una elevata complessità di funzioni e forme insediative, con attrezzature e attività di rango urbano e un articolata offerta abitativa, coniugando in modo innovativo le sfide della transizione ecologica in merito alla sostenibilità. Un sistema di aree che richiede uno sforzo progettuale e strategico d'insieme, non più affrontate come episodi singoli, confusamente inseriti nell'area urbana, ma come occasione per compiere quella saldatura morfologica tra la prima e la seconda città, dove risulta più assente una esplicita struttura urbana. Il disegno di questa parte di città, che dovrà ricomprendere anche gli ambiti ad est disposti entro e lungo la linea ferroviaria (Ex Campone, Galtarossa e la nuova centralità di Porta Vescovo) e gli interventi previsti in Forte Santa Caterina, deve consentire di costruire una cerniera di parchi urbani tra la città storica e l'oltre ferrovia, dalla Spianà al Bosco di San Pancrazio, coinvolgendo il sistema dei Forti, che oltre al valore intrinseco degli edifici possano tornare ad essere disegno e geometria anche per la città novecentesca, collegati da una dorsale ciclabile che li raccorda secondo la continuità visiva che in passato li legava”. Quanto osservato risulta pertanto COERENTE con la strategia delineata.

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
					17. INTERESSE PUBBLICO E TRASPARENZA	17. Richiamata la sentenza del Consiglio di Stato, Sez. IV 10.05.2012, n. 2710: «<i>L'urbanistica, ed il correlativo esercizio del potere di pianificazione, non possono essere intesi, sul piano giuridico, solo come un coordinamento delle potenzialità edificatorie connesse al diritto di proprietà, così offrendone una visione affatto minimale, ma devono essere ricostruiti come intervento degli enti esponenziali sul proprio territorio, in funzione dello sviluppo complessivo ed armonico del medesimo [...] , attraverso le decisioni dei propri organi elettivi e, prima ancora, attraverso la partecipazione dei cittadini al procedimento pianificatorio</i>». RICHIESTA: proposta una commissione costituita da rappresentanti del quartiere, della circoscrizione e del consiglio comunale che esprima un parere obbligatorio sulle iniziative private che presuppongono una dichiarazione di interesse pubblico.	Il procedimento di formazione dello strumento urbanistico è dotato di adeguate modalità di partecipazione previste dalla normativa nazionale e regionale ed è sttoposto al voto del Consiglio Comunale, massimo organo rappresentativo dell'Ente locale che si esprime sugli atti di pianificazione generale così come su tutte le proposte che rivestano un rilevante interesse pubblico. La Commissione consiliare competente (Commisione IV) esercita le proprie funzioni esaminando, valutando e licenziando le proposte di trasformazione del territorio che assumono una rilevanza urbanistica. Le Circoscrizione stesse esprimono il proprio parere sugli atti di pianificazione, ai sensi dell'art. 20 del Regolamento dei Consigli di Circoscrizione. Quanto richiesto risulterebbe pertanto gravare sul procedomento con un ingiustificato appesantimento a danno dell'efficienza e del buon andamento dell'azione amminisitrativa
					18. CITTÀ PUBBLICA	18. Viene richiamata la Tav. 2c dove sono indicate le aree a standard, la cui frammentazione ne compromette la funzionalità e la qualità del servizio offerto pur soddisfacendo le quantità minime di legge (36,6 mq/ab). Seguono considerazioni tecniche sulla distorsione provocata dal parametro di 200 mc/ab assegnato dal PAT vigente nel dimensionamento della città futura, sottolineando l'aspetto qualitativo dello standard e dettando indirizzi per: ● la riqualificazione/rifunzionalizzazione delle dotazioni esistenti; ● l'adeguamento dello standard a parcheggio alle diverse zone della città e al grado accessibilità; ● l'individuazione di nuove aree per servizi nei quartieri, a partire dallo scalo ferroviario. RICHIESTE: 18.1 esplicitare nella Tav. 2c la strategia del PAT per la città pubblica; 18.2 verificare correttamente gli standard in relazione agli abitanti teorici (LR 11/2004, art. 31 comma 8) e considerando anche coloro che usufruiscono delle funzioni territoriali che la città ospita (<i>city users</i>).	La Tav. 2c allegata al Documento Preliminare effettua una mera ricognizione della dotazione di aree per servizi nella loro attuale articolazione sul territorio comunale e non costituisce ancora un elaborato progettuale quanto, piuttosto, un punto di partenza per le politiche future per la città pubblica e per la dotazione di più elevati livelli di welfare materiale. L'orizzonte del nuovo PAT per la città pubblica è piuttosto rinvenibile ad un esame contestuale dei diversi elaborati e dei contenuti che compongono il Dcoumento Preliminare: dal paragrafo <i>La città pubblica e le infrastrutture del welfare urbano come armatura per lo sviluppo sociale, economico e ambientale</i> (Cap. 5 Le strategie urbane e ambientali), così come nelle prospettive strategiche definite dalle “otto città”, con un particolare riferimento al par. 6.5 <i>Verona città dei quartieri</i> che affronta la dimensione della prossimità ed, infine, nella Tav. 3a Telaio storico-culturale ed ecologico-ambientale. Relativamente all'aspetto quantitativo, l'Allegato 7 riporta la contabilità attuale rispetto al DM 1444/68 e alla L.R. 11/2004, dati da cui partire per un nuovo dimensionamento secondo i criteri descritti al capitolo sopra citato.
					19. CASA SOCIALE	19. Il diritto all'abitare rappresenta una delle sfide principali per garantire una città solidale ed inclusiva. Richiamando la LR 11/2004, art. 39 si RICHIEDE una precisa ricognizione dello stato attuale della dotazione di edilizia residenziale pubblica e di quella programmata, da realizzare senza consumo di nuovo suolo attuando processi di rigenerazione urbana.	La nota conferma gli indirizzi formulati nel Documento Preliminare che riserva una rinnovata e profonda attenzione al tema dell'abitare accessibile ed “abbordabile”. Grazie ai tavoli tematici (tavolo dell'abitare) attivati nell'attuale fase di implementazione del processo di piano, sono in corso attività di mappatura ed elaborazione dei dati disponibili sulla dotazione di alloggi di ERP ed ERS e sulla domanda non soddisfatta.
					1E+05	01/04/2025	
	1E+05	01/04/2025		riprotocollato lo stesso documento			
	6.2	1E+05	01/04/2025	Sinistra Italiana Verona [F.to Cugini, Perini, Gabanizza]	OSSERVAZIONI INTEGRATIVE PAT (INFRASTRUTTURE, MARANGONA, RIUSO DEL PATRIMONIO PUBBLICO)	RICHIESTE: ● Stralciare la previsione infrastrutturali che non sono bancabili né cantierabili (in particolare il Trafo delle Torricelle), privilegiando altre priorità come: il potenziamento del TPL, il diritto alla casa, la sicurezza stradale e la salvaguardia dell'assetto idrogeologico; la messa in sicurezza delle scuole, l'incremento dei servizi sociali, asili nido, etc... La transizione ecologica; ● per dare cogenza ai contenuti emendati dalla delibera di Giunta (ma votati dell'intera maggioranza in Consiglio) sulla Marangona, introdurli nel PAT; ● nel prendere atto del fabbisogno di 5500 alloggi si CHIEDE che, qualora accertato, tale fabbisogno debba scaturire dal patrimonio edilizio esistente, anche attraverso un “Piano di riconversione e riuso del patrimonio immobiliare municipale”, per dare non solo risposte abitative, ma alle esigenze di aggregazione giovanile, servizi sociosanitari, asili nido, etc... senza consumo di nuovo suolo.	Circa la prima richiesta, vedasi nota B-3, dove vengono descritte le strategie sulla mobilità e dove emerge che effettivamente il TPL costituisce la priorità di intervento, come richiesto. Ulteriori richieste sono riconducibili alle strategie sui temi dell'abitare, dei servizi, della tutela dell'ambiente, rispetto ai quali il PAT fisserà le regole, ma che dovranno essere sviluppate in fasi successive, operative, in cooperazione con altri strumenti. Circa la Marangona, le Linee guida emendate dalla Giunta sono parte integrante della delibera di ratifica: esse dovranno essere recepite nel masterplan della Marangona, previsto dall'Accordo di Programma. Secondo la strategia del recupero e rigenerazione dell'esistente il PAT effettua necessariamente una stima del patrimonio edilizio esistente pubblico, anche municipale, come già previsto nel Documento Preliminare al cap. 3.2 <i>L'aggiornamento del quadro conoscitivo</i>.
B	07	1E+05	31/03/2025	Comitato per la Metropolitana di Verona Firmatari: Dott. Stefano Dalzen (presidente) Ing. Marco Raineri (vicepresidente) Arch. Andrea Carcereri Urb. Daniele Pucciarelli Ing. Luca Tarantolo	SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA	PREMESSE – Il Comitato (dal 2019) promuove iniziative a favore dei sistemi di trasporto collettivo, da affiancare alla mobilità dolce per contribuire alla riduzione dei mezzi privati motorizzati in circolazione. Condiviso l'ambizioso obiettivo del PAT di ridurre sotto il 40% la quota modale del trasporto privato su auto, pur rilevando che il PUMS assegna tale quota al 60% nello scenario attuale ed una prospettiva di riduzione al 52% (scenario medio-lungo). Ma tale obiettivo sarà raggiungibile solo con un forte incremento del TPL (esempi di Brescia e Padova), puntando su un TRM che vada oltre il Filobus. Il PAT intende rafforzare il Filobus con l'ampliamento della rete e ridurre le fermate urbane del SFMR, per ampliarne l'interesse ad un ambito di provinciale, piuttosto che urbano. Il PAT scommette su una “città compatta”, confermando i grandi attrattori come la Fiera, lo Stadio o gli Ospedali (oltre, evidentemente, ai monumenti). Il comitato propone di inserire nel quadro infrastrutturale, quantomeno in una prospettiva di medio-lungo periodo, un sistema di TPL di massa (metro leggera) per collegare i maggiori attrattori con i principali parcheggi scambiatori, integrandosi con sistema filoviario. RICHIESTE	Il contributo dimostra che è stata FRAINTESA la natura di quanto richiesto in questa fase di concertazione e confronto ai sensi dell'art. 5 LR 11/2004, che non si configura come osservazione/emendamento al Documento Preliminare (da accogliere o respingere come nelle fasi successive di adozione e pubblicazione del Piano), bensì come contributo al processo di elaborazione progettuale del PAT. In ogni caso il contributo, corredato da una serie di link a convegni, canali social ed eventi sul TRM, appare PERTINENTE alla discussione sul sistema infrastrutturale del nuovo PAT, peraltro riprendendo e confermando l'approccio integrato ed incrementale assunto dal Documento Preliminare, dove la proposta si fonda su un equilibrato mix di misure ed infrastrutture, nessuna risolutiva se presa singolarmente, per migliorare complessivamente il sistema della mobilità urbana a Verona. Nel merito della specifica richiesta di un sistema integrato di metropolitana leggera, essa è contemplata nel Documento Preliminare come prospettiva di medio-lungo termine cui è possibile pervenire in forma incrementale. Riporta il cap. 6.3 <i>Verona città della filovia</i> : «... Infine, è possibile che una valutazione a più lungo temine della domanda servita dalla filovia possa portare a considerare necessario un upgrade del sistema di trasporto verso forme ancora più mature di

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
						1. Modifiche al Documento Preliminare: ● contestata la scelta di inserire nuove infrastrutture, anche se come strategia secondaria, se non per liberare le arterie attualmente sature (Via Tombetta, Corso Unità d'Italia) per dedicarle principalmente a TPL e ciclabili; ● puntare sull'implementazione di un TPL di massa (le linee filoviarie più percorse potrebbero essere tramutate in linee tranviarie/metro leggera). 2. <u>Elaborazioni grafiche</u>; ● evidenziare in 2 planimetrie del quadro infrastrutturale, le strategie principali e quelle secondarie, anche in termini temporali; ● inserire la realizzazione del TPL di massa (metro leggera) nel quadro delle strategie principali (*); ● chiarire nelle planimetrie e nel testo che l'introduzione di nuove arterie stradali andrà a liberare le vie oggi congestionate dal traffico privato; ● valutare (e rappresentare con un colore diverso) l'introduzione di nuove fermate ferroviarie (Cercola, Chievo) nel SFMR in linea con la previsione del PUMS di introdurre un servizio cittadino. (*) La proposta di Metro leggera è corredata da una elaborazione grafica che integra il telaio infrastrutturale, con: ● linea Cà di Cozzi-Ospedale Borgo Trento-Centro-Stazione-Fiera-Ospedale Borgo Roma-Transpolesana; ● linea Fincato-Ospedale Borgo Trento -Centro-Stazione-Stadio-Fiera-ZAI-Genovesa.	Considerare necessario un upgrade del sistema di trasporto verso forme ancora più mature di mobilità collettiva. Anche in questo caso, la flessibilità della filovia rende possibile attuare una facile conversione di alcuni dei percorsi protetti e degli impianti elettrici sulle rotte più promettenti in favore di sistemi a guida vincolata (ad esempio tranviari)». Quanto proposto è pertanto già contemplato nelle strategie del PAT. Circa la strategia complessiva sulla mobilità, vedasi nota B3.
B	08	121710 122136	01/04/2025 01/04/2025	Associazione Cocai aps	URBAN CENTER E CONTRIBUTI AL PAT	In PREMessa il documento – richiamando il concetto delle “8 città” - riconosce l'ambiziosa proposta di un nuovo PAT che mette al centro la rigenerazione urbana e sociale, apprezzando il percorso partecipativo ed il testo aperto aperto al confronto e alla collaborazione. Cocai ripercorre quindi il percorso dell'associazione a partire dall'esperienza di Ars Lab <i>Laboratorio per l'immaginazione civica</i> (2020) presso l'ex Arsenale Asburgico, con il sostegno del Comune e di Cariverona, dal programma “Reinventare Verona” e dal bisogno di uno spazio fisico vitale di discussione, comune e aperto (la Casa della Città), un motore di partecipazione per capire bisogni, desideri e possibilità, raccontando la città da molteplici punti di vista; offrendo chiavi di lettura delle politiche urbane ed informando sui processi di trasformazione; promuovendo un modello di città a misura d'uomo, attraverso la rigenerazione e la urban health. Date le premesse, il documento PROPONE che nel percorso di definizione del nuovo Piano, venga sperimentata l'istituzione di un Urban Center: un punto di riferimento per la cultura urbana, il senso civico e il diritto alla città; che potrebbe trovare sede all'interno di Palazzo Bocca Trezza. Seguono 5 CONTRIBUTI corredata da elaborazioni grafiche.	La prospettiva di perseguire l'istituzione, nelle forme giuridiche praticabili e più opportune, di un'Agenzia urbana rimane un obiettivo ambizioso, come dimostra l'esperienza condivisa anche con l'associazione Cocai nel contesto del bando “COSTRUIRE FUTURO” promosso da Fondazione Cariverona. Il tema rimane tuttavia NON direttamente PERTINENTE alle attività di redazione dello strumento urbanistico, pur riconoscendo le grandi opportunità che uno strumento come l'urban center può offrire nell'accompagnare i processi di trasformazione e di definizione delle politiche, attraverso forme e modalità partecipative permanenti.
					1. AMBITO DEPOSITO AMT-ATV DI PORTA VESCOVO	1. Verona città laboratorio della trasformazione e rigenerazione urbana: prospettive per il deposito di AMT-ATV di Porta Vescovo – PROPOSTA l'individuazione degli ambiti di rigenerazione urbana a partire dalle aree pubbliche sottoutilizzate, portando ad esempio la trasformazione del deposito AMT-ATV in un centro culturale e sportivo polifunzionale con funzioni annesse (residenze studenti, servizi scolastici e sanitari, laboratori e centro di ricerca medico-sportivo), anche riutilizzando le strutture esistenti in buono stato di conservazione. Esempio: Nørrebrohallen, Copenhagen	Il PAT individuerà gli ambiti di rigenerazione, fissando per essi criteri le regole trasformatrice/rigenerative. L'area identificata riveste indubbiamente un ruolo strategico, grazie alla sua connotazione di area pubblica (Comune, AMT) e alla sua collocazione tra la Stazione di Porta Vescovo (in fase di rinnovamento) e l'area universitaria nel quartiere di Veronetta e rientrerà quindi a pieno titolo negli ambiti di rigenerazione. Tuttavia SPETTÀ AL PI la sottoscrizione degli accordi ai sensi degli art.li 6 /7 della L.R. 11/2004 e la definizione del mix funzionale.
					2. MODERAZIONE DEL TRAFFICO E MOBILITÀ DOLCE NEL QUARTIERE DI SAN ZENO	2. Un asse delle piazze e della mobilità dolce per San Zeno – PROPOSTA di un primo progetto di moderazione del traffico lungo il tracciato dell'antica via Gallica, all'interno di una visione strategica organica dello spazio pubblico - che includa i bastioni, l'affaccio al fiume ed il parco delle mura – alla luce: ● delle importanti trasformazioni sociali ed urbanistiche che interessano i compendi militari e demaniali (Caserme Riva di Villasanta, Busignani e San Bernardino) destinati a diventare nuovi attrattori; ● dell'evoluzione del tessuto commerciale dopo la pedonalizzazione di Piazza Corrubio; ● delle importanti novità che comporteranno l'attuazione del Piano della sosta e l'estensione della rete ciclabile programmata	I contributi di cui ai punti 2, 3 e 4 sono tutti riconducibili ad ipotesi di co-progettazione per la valorizzazione dello spazio pubblico e del patrimonio culturale, attraverso misure di moderazione del traffico e a favore di una mobilità dolce nel centro storico. Le proposte sono COERENTI con le strategie delineate nel Documento Preliminare (Cap. 4.2 Telaio storico-culturale e 4.3 Telaio infrastrutturale), offrendosi come opportunità di tradurle concretamente gli obiettivi. Pur non spingendosi il PAT alla dimensione operativa e di programmazione delle opere pubbliche, tali contributi potranno concorrere al perfezionamento della dimensione prestazionale del Piano, che si avvarrà anche di un masterplan di coordinamento specificamente dedicato al Centro storico.
					3. RIQUALIFICAZIONE DI VIA CARDUCCI	3. Rimettere al centro lo spazio pubblico: una proposta per via Carducci – PROPOSTA di revisione della sezione stradale, elaborata con la finalità di tradurre concretamente gli obiettivi di « <i>aumento degli spazi pedonali nei quartieri... per una rigenerazione diffusa dello spazio urbano</i> » (Documento Preliminare, Cap. 4.3 Telaio Infrastrutturale) insieme a quella – più generale - di individuare nella tavola delle strategie PAT gli assi urbani prioritari da riqualificare per restituire centralità allo spazio pubblico, rivitalizzare le attività economiche e ridefinire la gerarchia viaria. Esempio: Rue de Tourtille, Parigi.	
					4. LABORATORIO MULTIDISCIPLINARE PER L'AREA DEL TEATRO ROMANO	4. Teatro Romano – PROPOSTA la costituzione di un laboratorio multidisciplinare per affrontare il tema con un nuovo approccio culturale, perseguendo un equilibrio tra le ragioni urbane e la salvaguardia del valore storico-testimoniale.	

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
					5. METROTRAMVIA	5. Una metro-tramvia per favorire la mobilità sostenibile e promuovere la rigenerazione urbana - Nel quadro dell'attenzione posta dal PAT al tema della mobilità intelligente e sostenibile; preso atto dell'impegno dell'Amministrazione nel portare a termine il progetto Filobus, pur nella consapevolezza che non sarà sufficiente a trasformare radicalmente la mobilità cittadina; viene riproposta l'ipotesi (1992) di una Metro-tramvia che colleghi il Parcheggio Scambiatore di Verona Sud-Fiera-Stazione PN-Castelvecchio-Ospedale Borgo Trento, anche riutilizzando tratti ferroviari dismessi nella ZAI storica (via Mascagno, via Belgio). Esempio: Rotterdam	Vedasi nota B-7
B	09	1E+05	01/04/2025	SIMTUR Società Italiana Professionisti Mobilità e Turismo sostenibile	TURISMO SOSTENIBILE E RIATTIVAZIONE DEL CENTRO STORICO	Proposta per riattivare il Centro storico di Verona, creando le condizioni adatte per un nuovo patto tra commercio, abitare e territorio. Oggi si assiste a questo approccio rigido, che guarda al centro storico come oggetto di tutela in quanto bene culturale, dimenticando le dimensioni antropologiche, economiche, identitarie e che la parola “cultura” viene da “cura” e da “cuore” : Avere cura non solo dell'aspetto, ma dell'anima, non è solo un fatto di estetica (restaurare le facciate, ecc.), ma è un fatto sociale. Il Goal 11 dell'Agenda 2030 , che definisce le linee guida da seguire per <i>«Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili»</i> , <i>inclusivi, soprattutto per donne e bambini, anziani e persone con disabilità. Dovrà infine essere assicurato anche l'accesso a spazi abitativi e sistemi di trasporti sicuri ed economici»</i> . I centri storici possono diventare “laboratori” ideali in cui sperimentare questo obiettivo ed i relativi target, che appaiono altrettanto sfidanti, entro il 2030: 11.1 garantire a tutti l'accesso ad alloggi adeguati, sicuri e convenienti e ai servizi di base e riqualificare i quartieri poveri; 11.2 garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani; 11.3 potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile; 11.a Supportare i positivi legami economici, sociali e ambientali tra aree urbane, periurbane e rurali rafforzando la pianificazione dello sviluppo nazionale e regionale. Pertanto il PAT deve essere provvedere alla stesura di un masterplan multilivello, da elaborare in modalità <i>open innovation</i> in grado di rappresentare l'universo culturale e valoriale cittadino, da razionalizzare in termini di mercato: un vero e proprio “patto con la comunità locale” che generi una visione condivisa, esito di un percorso di co- progettazione comunitaria che assuma la consapevolezza delle emergenze. Dovrà essere un piano integrato che promuova la rigenerazione urbana, tuteli l'identità storica e favorisca la partecipazione attiva di tutti i soggetti coinvolti - residenti, commercianti, enti pubblici e privati, visitatori - con l'obiettivo di rilanciare l'area attraverso un approccio sostenibile che favorisca la cultura, il commercio e - per questa via - la prosperità, l'equità e la coesione sociale. I livelli del MASTERPLAN sono:	Richiamando alcuni target significativi (accesso alla casa e al trasporto pubblico, pianificazione sostenibile ed inclusiva, sviluppo locale) del Goal 11 Città e comunità sostenibili dell'Agenda 2030 dell'ONU , il contributo mostra PIENA SINTONIA e COERENZA con i principi ispiratori del PAT in fase di elaborazione e con obiettivi e strategie del Documento Preliminare approvato (vedi in particolare il cap. 6.4 <i>Verona città storica I tessuti della città, il centro storico e la città storica</i>) promuovendo un'attenzione specifica al Centro storico di Verona e promuovendo la stesura di un masterplan multilivello. L'articolazione dei successivi punti (Piano del commercio, valorizzazione culturale, coinvolgimento e partecipazione, cooperazione pubblico-privato) suggerisce le linee di sviluppo del masterplan, mostrando implicazioni non solo sulla dimensione urbanistica e strategico strutturale del PAT, ma anche su quella operativa e gestionale. In questo senso il contributo potrà concorrere anche all'implementazione del Piano di gestione del sito UNESCO, in fase di aggiornamento.
					1. PIANO DEL COMMERCIO	1. PIANO DEL COMMERCIO: INNOVAZIONE E SOSTENIBILITÀ ● rivitalizzazione del commercio tradizionale : rinnovare i negozi storici del centro con incentivi fiscali, fondi per il restauro e per l'adeguamento delle vetrine, creando anche spazi condivisi (bancarelle, esposizioni temporanee) per artisti locali, artigiani e piccoli produttori; ● distretto commerciale integrato : creazione di un ecosistema digitale e di una rete tra negozi, ristoranti, caffè e botteghe, con sconti e promozioni condivise, per incentivare l'acquisto e la frequentazione del centro; ● sostegno all'artigianato e commercio sostenibile : incoraggiare la produzione e vendita di prodotti artigianali, locali e sostenibili, con particolare attenzione all'ambiente, introduzione di corsi di formazione per commercianti in materia di sostenibilità, marketing digitale e gestione efficace; ● spazi di co-working : utilizzare i locali sfitti per creare spazi di co-working o incubatori per piccole imprese e <i>start-up</i> , in modo da attrarre nuove attività economiche, anche in settori non tradizionali.	I singoli contributi e proposte, che assumono talvolta una connotazione settoriale, saranno tenute in considerazione nelle implicazioni attinenti la dimensione strategica e/o prestazionale del PAT
					2. PIANO DI VALORIZZAZIONE CULTURALE	2. PIANO DELLA CULTURA: UN CENTRO STORICO VIVO E ACCESSIBILE ● valorizzazione del patrimonio culturale : investire nel restauro e valorizzazione di monumenti, musei, chiese e piazze storiche. creare eventi culturali periodici come mostre, concerti e rassegne teatrali accessibili a tutti (cittadini e visitatori); ● cultura partecipata : promuovere iniziative culturali che coinvolgano gli abitanti e i commercianti (corsi di arte, letteratura, teatro, ma anche eventi incentrati sulle tradizioni locali); ● eventi stagionali e tematici che rendano il centro storico una meta continua per turisti e residenti: festival gastronomici, mercati dell'artigianato, e celebrazioni della tradizione locale, come fiere, sagre e rievocazioni storiche; ● progetti educativi e intergenerazionali , creando un legame tra scuole ed associazioni culturali tramite percorsi di scoperta del patrimonio storico, artistico e ambientale del centro.	

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
					3. CAMPAGNE DI EDUCAZIONE E COINVOLGIMENTO ATTIVO	3. “NUDGERS”: GUIDARE IL COMPORTAMENTO SOSTENIBILE E PARTECIPATIVO ● incentivi e premi , utilizzando le tecniche di “ <i>nudging</i> ” per promuovere comportamenti responsabili come il riciclo, l'acquisto di prodotti locali e la partecipazione ad attività culturali (es. sconti su prodotti o servizi per chi partecipa a eventi o attività di volontariato); ● campagne di educazione e sensibilizzazione , per creare consapevolezza sull'importanza di un commercio sostenibile, di un turismo responsabile e di un consumo più attento alle risorse, anche con strumenti digitali; ● convolgimento attivo , creando piattaforme di partecipazione per consentire agli abitanti di proporre idee per la rigenerazione del centro storico, segnalare criticità e offrire soluzioni per il miglioramento del territorio. Promuovere la collaborazione tra cittadini, commercianti e amministrazione locale per sviluppare progetti di interesse comune.	
					4. UN NUOVO PATTO DI COMUNITÀ	4. UN NUOVO PATTO TRA ABITANTI, COMMERCianti E TERRITORIO ● patto di comunità : redigere un un accordo che unisca cittadini, commercianti e amministrazioni locali in un progetto di rigenerazione condivisa, sottolineando l'importanza di una gestione condivisa del patrimonio comune, dell'ambiente e della cultura, creando un senso di appartenenza e di responsabilità collettiva; ● trasparenza e partecipazione : processi decisionali aperti ed inclusivi, con incontri periodici tra amministratori, commercianti e residenti per raccogliere <i>feedback</i> e idee, creando una piattaforma digitale per raccogliere proposte e votazioni dalla comunità; ● cooperazione pubblico/privato per garantire fondi e risorse adeguate alla realizzazione delle proposte, garantendo un sistema di monitoraggio e valutazione continuo.	
B	10	86389	04/03/2025	Comune di Caldiero	TRAFORO mozione ad iniziativa del Sindaco M. Lovato	Il comune di Caldiero ha protocollato copia della propria DCC 52 del 18/12/2024 ad oggetto: «Mozione – viabilità ed infrastrutture strategiche per il territorio veronese. Atto di indirizzo per lo studio e la realizzazione del Passante nord altresì definito “Traforo delle Torricelle” per la riduzione del traffico urbano e dell'inquinamento atmosferico». La mozione sollecita tutti gli enti: il Comune di Verona ed i Comuni vicini... ma soprattutto la Provincia, la Regione, il Ministero ed i Parlamentari veronesi. Per quanto riguarda il tracciato, la mozione parla di «... collegamento diretto tra via Fincato e via Ca’ di Cozzi per risolvere gli attuali problemi di congestione del traffico di attraversamento delle aree urbane di Veronetta, Borgo Trento, Valdonega, via Mameli e via Ca’ di Cozzi». Altrove si riferisce ad «... un fluido e veloce collegamento al principale polo Ospedaliero cittadino di Borgo Trento e al secondo polo ospedaliero per la città... e la provincia quale l'ospedale Sacro Cuore di Negrar».	Il Comune di Caldiero non è stato formalmente convocato alla concertazione istituzionale, in quanto circoscritta ai comuni confinanti. Si tratta tuttavia di una pubblica amministrazione, un Ente locale peraltro collocato all'interno della c.d. Area Urbana Funzionale (FUA) secondo la classificazione Ocse-Eurostat e pertanto interessato da fenomeni di pendolarismo da e verso la città capoluogo. Si PRENDE quindi ATTO della mozione tesa a promuovere lo studio e la realizzazione del c.d. “Traforo delle Torricelle”. La mozione è, tuttavia, rivolta prioritariamente alle istituzioni statali, regionali e provinciali alla luce della scala territoriale dell'intervento infrastrutturale richiesto. Nel merito della proposta vedasi la spiegazione delle strategie sulla mobilità (nota B3).
B	11	2E+05	27/05/2025	Comitato Fossi di Montorio	PARCO DELLE RISORGIVE DI MONTORIO E DEL FIUME FIBBIO	● La 1^ parte del contributo fornisce una breve descrizione delle peculiari essenze botaniche e fauna a rischio estinzione, presenti sulle colline intorno all'abitato e lungo i fossi di Montorio. Si tratta, in particolare, di due specie di orchidee selvatiche che amano i terreni calcarei e soleggiati presenti sulla dorsale “Prèa Fita”: l'<i>Himatoglossum Adriaticum</i> e l'<i>Anacamptis Piramydalis</i>. E presente anche una varietà di grano detto <i>Triticum Ovatum</i>. Segnalata anche la presenza di salamandre sul fondo della <i>Fontana delle Streghe (Strie)</i>, ovvero la sorgente di Franzago a qualche centinaia di metri dal <i>Pilotòn</i> o <i>Prèa Fita*</i>. ● La 2^ parte è costituita da brevi note per la realizzazione del parco, dove i punti di risorgiva sono tre: Iaghetto Squarà, Madonnina e Fontanon, altre al fiume Fibbio e i 10 fossi costruiti nei secoli. Gran parte del reticolo idrico si trova in ambito urbano, soggetto ai rischi che l'antropizzazione comporta. Segue un elenco di azioni da vietare (come l'attività edilizia o l'intubamento dei fossi), da regolare (la riqualificazione urbana, le attività di caccia e pesca, l'utilizzo di prodotti fitosanitari nei vigneti) e da promuovere: la manutenzione delle sponde e del fondo, l'attenzione ai manufatti idraulici storici, il recupero della chiesetta della Madonnina (1601) e della sua sorgente. Il contributo si conclude con due RACCOMANDAZIONI: - l'estensione del perimetro del parco alla zona di Olivè, via Montalto (prognella di Olivè ed altre piccole sorgenti) e alla dorsale tra Montorio e Novaglie (Fontana delle Strie); - mantenere integra anche la zona della dorsale, nei prati aridi vicino al Forte John o Preara che ospitato le specie rare di orchidee sopra richiamate. (*) <i>Prèa Fita</i> significa “Pietra infissa nel terreno”: un alto monolito di calcare bianco posto all'incrocio di 5 strade che conducono a Novaglie, San Fidenzio, Mizzole, Montorio e Gazzol.	Premesso che il Comitato ha depositato agli atti del Comune, nell'ordine: 1. un'articolata proposta collaborativa (PG 180443 del 10.05.2024) a firma del Presidente Claudio Ferrari, repertoriata al n. 27 nell'elaborato Tav. 2b.1 <i>Atlante delle progettualità e delle iniziative emerse nel processo di ascolto</i>, allegato al Documento Preliminare; 2. un progetto, di concerto con la Circoscrizione 8^, per l'istituzione del “Parco delle Risorgive e del fiume Fibbio” nell'ambito della call “Fermenti di città”, repertoriata al n. 04 nell'elaborato Tav. 2b.1 <i>Atlante delle progettualità e delle iniziative emerse nel processo di ascolto</i>, allegato al Documento Preliminare; 3. il tema è inoltre emerso – insieme alla proposta per un Museo della Acque – durante i lavori del laboratorio di quartiere (Montorio) con gli abitanti della Circoscrizione 8^ organizzato nella fase dia ascolto che ha preceduto l'elaborazione del Documento Preliminare e la collaborazione prosegue all'interno del tavolo tematico di approfondimento dedicato a PARCHI, AMBIENTE, AGRICOLTURA nell'attuale fase di elaborazione del PAT. Lo stesso Consiglio Comunale impegnava il Sindaco e la Giunta approvando una mozione (n. 1843 del 23.12.2021) per la “Isituzione del PARCO DELLE SORGIVE E DEL FIUME FIBBIO”, confermandola con una seconda mozione (n. 127 del 21.04.2023). La forte spinta dal territorio ha portato ad introdurre l'ambito per la formazione del parco delle risorgive nel Documento preliminare che, al paragrafo 2.3 promuove «<i>processi interessanti di co-progettazione... a Montorio, relativamente all'istituzione del Parco delle Risorgive, e a Cà di David, luoghi in cui le progettualità territoriali emerse durante la fase di ascolto sono ben delineate e sostenute dalla comunità e dal vivace e dinamico tessuto associativo presente sul territorio</i>». La proposta di parco sul tema, rappresentandolo graficamente nell'elaborato Tav. 3a Telaio ambientale e storico-culturale. Confermando il contesto di confronto rappresentato del tavolo tematico PARCHI, AMBIENTE, AGRICOLTURA sopra richiamato, i contributi della presente segnalazione POTRANNO CONCORRERE: ● la Parte 1, alla redazione della documentazione propedeutica alla procedura di Valutazione d'Incidenza Ambientale nell'ambito della VAS del Piano; ● la Parte 2, alla perimetrazione dell'ambito del parco e alla definizione della normativa di salvaguardia nel PAT, nonché all'individuazione di indirizzi e direttive per la redazione del Piano ambientale.
B	12	1E+05	31/03/2025	associazione Barbieri	TELAIO INFRASTRUTTURALE	Il documento si articola in due corpose osservazioni, corredate da analisi specialistiche, contributi tecnici ed elaborati grafici. Entrambe sottolineano la priorità di dare risposte alle insufficienze della rete stradale cittadina con l'individuazione di nuove infrastrutture viabilistiche .	

PAT – CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE – SINTESI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DA ALTRI SOGGETTI E PROPOSTE DI VALUTAZIONE CON EVIDENZIATI ELEMENTI DI IMPLEMENTAZIONE DA ASSUMERE NEL PROGETTO DI PAT							
Sub	N°	PG	DATA	Mittente	OGGETTO	SINTESI	PROPOSTA DI VALUTAZIONE
						1. La DIAGONALE, il BARICENTRO e la MEDIANA EST. La proposta si concentra sulla realizzazione di una nuova strada DIAGONALE di penetrazione da sud-est (prolungamento della SS 434) e di connessione tra le due parti di città a nord e a sud della ferrovia. Ad essa si affianca l'ipotesi di creare un hub infrastrutturale (nuova Stazione AV, sistema SFMR, Filobus e TPL) concentrando nell'area dello scalo merci un nuovo Campus scolastico superiore dotato di attrezzature sportive, residenze universitarie ed ERS, un Polo Servizi amministrativi (uffici tecnici comunali, provinciali, regionali ed altri servizi centrali, amministrativi e finanziari al cittadino) insieme a funzioni culturali e ricreative, confermando la realizzazione del grande parco urbano (sul 50% dell'area). I nuovi poli, scolastico ed amministrativo, permetteranno la ricollocazione degli istituti superiori e di altri servizi pubblici (da valorizzare, destinandoli a residenza e ricettivo-turistico) decongestionando il centro storico e migliorandone l'accessibilità. Il contributo viene quindi integrato da una proposta viabilistica per l'ARCO SUD EST (MEDIANA) ripercorrendone la storia urbanistica che parte dal concorso per il Piano Regolatore del 1931, per essere confermata nel PRG del 1957 (P. Marconi), ma poi scomparsa dal PRG approvato nel 1975. Del 1987 è lo studio Valle-Benevolo per l'area dello scalo ferroviario che propone una viabilità di attraversamento nord-sud che permetterebbe di collegare la rete viaria dei quadranti NO e SE; mentre è del 1989 la Variante n. 87, che ripropone la viabilità che aggira a sud-est il quartiere di Porto San Pancrazio, introducendo inoltre il prolungamento della 434 fino a Basso Acquar. Nel 1993 il Preliminare di PRG a cura del Prof. Vittorini (assessore Massignan) riprende il tracciato dell'arco viario sud-est con la previsione di una galleria. 2. PASSANTE NORD – TRAFORO TORRICELLE. La proposta conferma le previsioni del PAT vigente per la realizzazione del passante nord, reso ancora più urgente dagli ingombri della filovia sulle vie Mameli - Ca' di Cozzi. Anche in questo caso lo studio ripercorre il dibattito urbanistico fin dal Piano di Ricostruzione del 1948 e dal PRG del 1957, quando la soluzione proposta era il c.d. "tunnel corto" che collega via Cipolla con Madonna del Terraglio. Anch'esso presente nella Variante generale adottata (1966), ma poi stralciato dalla versione approvata (1975). Il tunnel viene reintrodotta nel PRG 1993, accogliendo uno studio di prefattibilità redatto da Autostrada A4, poi confermato nel PAT adottato (2005) approvando nel 2007 il Project Financing di Technital per una strada urbana interquartierale. Nel 2008 l'Amministrazione annulla la delibera per proporre un PASSANTE NORD con TRAFORO DELLE TORRICELLE che collega la Valpantena (da Poiano) alla Valpolicella (a Parona) e, attraverso un ponte sull'Adige, raggiunge il Casello di Verona Nord. IL tracciato viene inserito con la Variante n. 305 al PRG vigente ed in seguito Technital si aggiudicherà un nuovo PF che non troverà attuazione. Nel 2021 viene inserito nel PUMS il c.d. "Traforino" ad una sola canna. Lo studio propone infine alcune soluzioni integrative, dotate di diverso grado di fattibilità, per completare la viabilità di circonvallazione nel quadrante Nord-Ovest: ● tracciato dalla bretella T4-T9 a via Ca' di Cozzi (2 varianti) attraverso il ponte del Saval; ● ramificazione verso Parona per soddisfare la domanda di mobilità che proviene dalla Valpolicella e collegarla al casello di VR Nord e la ZAI; ● 2/3 ipotesi di entrate/uscite dal traforo. GALLERIA DELLE TORRICELLE – La nuova strada offre l'opportunità di aprire il sistema territoriale pedecollinare migliorando l'accessibilità ai quartieri di Quinzano, Avesa, Pindemonte e alla stessa Valdonega (alternativa B, combinata con l'adozione di una ZTL per dissuadere il transito parassitario).	Per quanto concerne le proposte viabilistiche, si rimanda alla proposta di valutazione del contributo n. 21 dell'allegato SUB A. Circa l'ex scalo merci le funzioni indicate poranno essere valutate nell'ambito del progetto urbanistico di rigenerazione dell'area, secondo gli indirizzi stabiliti (vedi proposta di valutazione n. 14 Allegato SUB A)