



**ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA  
DEL PATRIMONIO STORICO, ARTISTICO E  
NATURALE DELLA NAZIONE**

*Sezione di Verona; Via Mantovana 83/E – 37137 Verona  
Telefono: 045-953399, Fax: 045-2092314  
<http://www.italianostravr.it> – [verona@italianostra.org](mailto:verona@italianostra.org)*

## **ASSEMBLEA DEI SOCI DELLA SEZIONE DI VERONA 15 DICEMBRE 2011**

### Premesse urbanistiche

Verona, con l'amministrazione del sindaco Tosi e dell'assessore alla pianificazione Giacino, sta attraversando uno dei momenti più critici, forse il più critico, per la conservazione del suo patrimonio storico, culturale e naturale.

Le ultime vere scelte urbanistiche per la nostra città furono fatte nel 1975 con l'approvazione della Variante Generale al P.R.G., poi solo modifiche e varianti parziali, oltre 300, sino alla recente approvazione del P.A.T. (2007). Per oltre trent'anni, escludendo il breve periodo del piano di salvaguardia del professor Vittorini, dal 1993 al 1996, si è perso di vista il progetto unitario di città e dato luogo ad uno sviluppo dispersivo degli insediamenti, ad un incontrollato consumo di suolo e alla mancata realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali. I soli interventi di una certa importanza sono stati eseguiti sulla viabilità, (le bretelle, i sottopassi dei Mondiali '90 e le tangenziali, inserite nella Variante del '75) non sulla mobilità, che avrebbe consentito di pianificare, organicamente alle scelte d'uso del territorio, i diversi sistemi di spostamento. Con l'amministrazione Tosi si va oltre ed è programmato scientificamente il metodo di affidare ai privati, al loro potere economico, la pianificazione del territorio.

Con questa logica, il nuovo P.I. firmato da Tosi e Giacino, nasce con due gravi peccati originali:

- 1) il consumo di suolo. Nonostante siano state edificate aree per una città di oltre 400.000 abitanti (Variante Generale al P.R.G. del 1975), e vi siano circa 10.000 appartamenti sfitti da utilizzare, (secondo l'Istat, circa il 20% del nostro patrimonio edilizio abitativo non è occupato. Una quota quattro volte maggiore di quella tedesca), l'assessore Giacino ha ritenuto opportuno destinare nuove aree all'espansione edilizia, per un ipotetico, quanto improbabile, aumento di popolazione. Non ci si spiega, infatti, su quali basi possa ritenere che la popolazione veronese cresca di circa 10.000 unità per quinquennio, raggiungendo i 300.000 abitanti nel 2021. Un raffronto con la Germania di Kohl, che nel 1998 pose l'obiettivo, rispettato, di non investire ogni giorno nell'urbanizzazione più di 30 ettari, mette in risalto la differenza con la nostra realtà, dove di suolo ne consumiamo almeno 4 volte tanto. L'obiettivo di Kohl è stato rispettato da tutti i governi che sono succeduti, sia di centro sinistra che di centro destra. Attualmente, le amministrazioni pubbliche tedesche si stanno dotando di opportuni strumenti per realizzare "un'economia di rotazione delle aree". Per ogni nuova occupazione di suolo dovrebbe essere naturalizzata una superficie equivalente da un'altra parte.

Parecchi stati europei considerano il suolo una risorsa sostanzialmente non rinnovabile, un elemento del paesaggio e del patrimonio culturale che ci fornisce cibo, biomassa e materie prime; che svolge un ruolo fondamentale come habitat. Nel suolo sono stoccate, filtrate e trasformate molte sostanze, tra le quali l'acqua, i nutrienti e il carbonio. Purtroppo, i nostri amministratori non la pensano in questo modo.

- 2) Una pianificazione urbanistica più sensibile agli interessi immobiliari che alla tutela delle risorse comuni; che ha considerato il suolo come una piattaforma sempre disponibile a generare rendita. Nelle scelte di piano non hanno considerato che il suolo non è una risorsa infinita e che è soggetto

agli effetti ambientali che può subire e a sua volta rimandare. Coloro che hanno deciso questo tipo di pianificazione non hanno valutato le condizioni di un territorio sovra-urbanizzato e i conseguenti danni che potranno causare. Così, ancora una volta, non hanno voluto cogliere l'opportunità economica che il rinnovo del patrimonio edilizio esistente avrebbe potuto offrire al settore dell'edilizia. E' vero che nel P.I. l'80% degli interventi presentati dai privati (300 su 418 proposte di privati accolte dalla giunta), prevedono il recupero e la riqualificazione delle aree esistenti ed il 20% riguarda le aree di espansione. Ma com'è stato considerato il recupero? La trasformazione delle aree dismesse è stata, di fatto, suggerita dalla partecipazione degli operatori immobiliari privati nei processi decisionali e strategici pubblici locali. Il tutto, in un contesto amministrativo in cui la questione ambientale è debolmente rappresentata e poco sostenuta; e dove, demagogici provvedimenti fiscali tipo l'eliminazione dell'ICI, o la possibilità di usare più della metà degli oneri di urbanizzazione per finanziare la spesa corrente, hanno creato le condizioni favorevoli per il consumo del suolo. L'amministrazione locale si è così appropriata di una pratica secondo la quale il suolo viene concesso alle trasformazioni immobiliari per finanziare servizi, stipendi ed eventi locali.

Non vi è alcuna correlazione tra l'ipotetico aumento della popolazione, la presunta necessità di nuovi insediamenti direzionali, commerciali e alberghieri, con le scelte del P.I. La Pubblica Amministrazione, sentiti gli operatori privati, ha deciso di seguire il mercato immobiliare per permettere la realizzazione di tipologie edilizie commercialmente allettanti per i privati e remunerative per le fiscalità locali.

### **Il P.A.T. del 2007**

Prima della stesura del P.A.T. sarebbe stato corretto, nelle analisi di piano, fornire delle soluzioni sull'impiego dei circa 10.000 appartamenti non o sottoutilizzati del centro storico e della periferia. Inoltre, prima di definire le nuove destinazioni d'uso e le aree edificabili, si sarebbe dovuto elaborare il cosiddetto piano regolatore degli edifici storici, militari e monumentali. La loro analisi filo-tipologica e le conseguenti destinazioni d'uso, avrebbero dovuto, assieme al piano della mobilità, rappresentare la base per la stesura del P.A.T.

In realtà le scelte urbanistiche fatte dalla nostra Pubblica Amministrazione sono state del tutto estranee a una pianificazione unitaria del territorio. Hanno preferito ignorare le potenzialità del patrimonio edilizio esistente e valutare caso per caso le diverse 'richieste' degli operatori privati. Non hanno voluto definire quale forma dare alla città, come rapportarla con la campagna circostante e con i comuni contermini. Nel recente P.A.T., hanno ipotizzato che la popolazione veronese possa crescere di circa 10mila unità per quinquennio, raggiungendo le 300.000 unità nel 2021, cifra poco credibile. Per questo sono state previste aree di nuova edificazione per un aumento di 25.000 abitanti in circa 10 anni. Ancora una volta non è stato delimitato il confine dell'edificato urbano, annullando così il concetto di limite all'espansione edilizia della città.

**Verona sud.** La conferma della delega, che le Pubbliche Amministrazioni hanno affidato ai capitali privati di pianificare la città, è facilmente desunta dalle scelte fatte per la trasformazione urbanistica dell'area dov'è ubicata la fiera, denominata Z.A.I., o meglio Verona sud. Una zona ricca di grandi aree dismesse da riqualificare. Gli amministratori pubblici, anziché analizzare il potenziale che offrivano e coniugarlo con la vocazione e le necessità di Verona, all'interno di un piano territoriale unitario e organico, hanno preferito ricucire le differenti proposte che i vari gruppi di imprenditori privati avevano presentato, realizzando così una sorta di abito di Arlecchino.

Lo scorporo dell'area di Verona sud dal resto del territorio veronese, ipotizzato e tentato già negli anni '80, è stato portato a termine dalla giunta Tosi. Gli interventi più importanti sono firmati da alcuni tra i maggiori architetti internazionali, Rogers, Bellini,.....) quasi volessero nascondere dietro i nomi degli architetti il fallimento della pianificazione pubblica e la mancata coniugazione tra l'architettura e l'urbanistica.

Analizzando il P.A.T. si evince che :

- 1) nella grande zona dello scalo merci della ferrovia, stanno vanificando l'opportunità di realizzare un grande parco urbano per migliorare la qualità ambientale della zona e per realizzare una cerniera di collegamento ciclabile e pedonale tra la stazione e la fiera e tra la zona di Verona sud e quella dello stadio con il futuro parco della Spianà. Nel recente piano sono previsti il passaggio di una superstrada in trincea e la costruzione di centri direzionali pubblici.
- 2) Le ex Cartiere Verona: in un'area di circa 150.000 mq., è stata recentemente approvata la lottizzazione di una city con 300.000 metri cubi di nuova cementificazione. che ospiterà 70 negozi per 15.000 mq., 12 bar e ristoranti, palestre, centri per il fitness, multisale cinematografiche per 4600 mq. e uffici per trentamila mq. In quella zona andranno giornalmente a lavorare circa 1500 persone e molte altre migliaia vi arriveranno con le loro automobili per usufruire dei servizi commerciali e direzionali. Le risposte per questo enorme aumento dei flussi di traffico sono sette nuove rotonde spartitraffico. E' facile prevedere che quando i lavori saranno terminati tutta la zona sarà al collasso viabilistico. Verona non sentiva la necessità di un tale attrattore di traffico tra due arterie, Viale Piave e Via Basso Acquar sempre intasate e soprattutto alle porte di Verona sud che dovrebbe divenire la city del direzionale e del terziario.

Per poter realizzare tutto questo hanno abbattuto un vecchio bosco di pioppi che, considerata l'età, si era rinaturalizzato e sottoposto a vincolo. Forse, in quell'area, considerata la vicinanza con il campo scuola del C.O.N.I., si sarebbe potuto realizzare un grande parco attrezzato dello sport, che fornisse un servizio alla città.

- 3) Nell'area delle ex Officine Adige, del Foro Boario, degli ex Mercati Ortofrutticoli, e degli ex Magazzini Generali, è stata ipotizzata la costruzione di circa quattro milioni di mc., di cui un milione di residenziale e tre milioni tra direzionale, commerciale e alberghiero, quantità certamente sovradimensionate per la realtà veronese. In questo periodo di crisi chi ha interesse a investire cifre così elevate? Chi possiede tutti quei denari?
- 4) L'area delle ex Manifatture Tabacchi è stata aggiudicata ad un gruppo di privati, che l'hanno 'soffiata' alla precedente Amministrazione Pubblica. Avrebbe potuto servire alla fiera, con la quale confina. Chissà cosa realizzeranno gli attuali proprietari con il benessere del Comune?

**Il P.A.Q.U.E. della Regione.** Al di fuori e sopra la pianificazione comunale, s'inserisce quella regionale che, con la non opposizione del Comune di Verona, permetterà di costruire, attraverso il Piano D'Area, altri milioni di mc. In particolare:

- 1) l'ex Opificio Tiberghien a Borgo Venezia. Destinazione d'uso prevista per attività relative al direzionale, commerciale e ricettivo.
- 2) L'Agorà della Croce Bianca. È un centro turistico ricettivo metropolitano.
- 3) L' Ecocittà del Crocione. Si prospetta di creare un complesso a uso direzionale, di servizi e residenziale.

- 4) Le Porte della Città Al Nassar di Parona. In una zona ambientalmente pregiata, a pochi metri dall'Adige, confinante con la campagna e di possibile esondazione, è ipotizzata la costruzione di un complesso abitativo, direzionale e commerciale, di 72.399 mq
- 5) L'Ecoborgo di Mezzacampagna (seminario di San Massimo). Si propone di realizzare nell'area del seminario, un centro direzionale, ricettivo, commerciale, residenziale, sociale e assistenziale.
- 6) La nuova Contina a Verona sud. Un galoppatoio che potrebbe rappresentare il classico "cavallo di Troia" per pilotare uno sfruttamento speculativo del territorio.

### **Traforo delle Torricelle.**

Verona nel 2009 ha avuto oltre 120 i giorni di sfioramento PM10; 68 nel 2010, anno molto piovoso e 70 giorni sino a maggio del 2011.

La principale sorgente dell'inquinamento dell'aria del nostro territorio è il flusso di traffico sulle tratte stradali e autostradali e da un traffico urbano eccessivo.

La congestione del traffico è causata dalla mancanza di una pianificazione territoriale organica.

Dalla variante generale del '72, state approvate oltre 200 varianti parziali, perdendo di vista il progetto unitario di città e dando luogo ad uno sviluppo dispersivo degli insediamenti, ad un incontrollato consumo di suolo e alla mancata realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali.

Verona, negli ultimi vent'anni perde sistematicamente abitanti, i comuni di cintura nel frattempo sono aumentati dal 30 al 50%.

La dispersione della città e degli insediamenti abitativi ha comportato un aumento smisurato del pendolarismo. Non sono aumentati gli spostamenti ma le distanze.

La congestione del traffico urbano non è causata solo dal numero delle automobili, (oggi abbiamo un'auto per ogni patentato, significa che abbiamo raggiunto una densità-limite), ma anche e soprattutto dalle percorrenze e dalle dislocazioni degli attrattori di traffico. E' necessario muoversi meno e meglio, come richiesto dall'Unione Europea.

### **La complanare nord (il traforo della collina).**

scapito della Pubblica Amministrazione, anziché pianificare la mobilità, ha preferito scegliere la grande opera infrastrutturale, la complanare nord con il traforo della collina e la strada di Gronda, per rispondere alle esigenze del traffico urbano e che fornirà risposte solamente ai problemi di viabilità extra urbana e autostradale. Scelta che modificherà lo sviluppo della città, spostandolo verso le aree settentrionali e occidentali. Valutazione strana, considerando che gli investimenti economici sono concentrati a Verona sud.

La nostra Pubblica Amministrazione, anziché ridurre il carico inquinante del traffico e potenziare il trasporto pubblico, progetta nuove autostrade urbane che porterebbero all'interno della città il traffico pesante, con le relative conseguenze per la salubrità dell'ambiente.

La Regione Veneto, fra le strategie e le risposte istituzionali, ha indicato e previsto "l'alleggerimento del contributo emissivo", soprattutto mediante aggiornamento dei mezzi e della rete di trasporto pubblico.

La Provincia di Verona, nel suo documento di programmazione, indica il contenimento del traffico veicolare e il ricorso all'aggiornamento dei mezzi di trasporto pubblico urbano ed extra-urbano."

Le competenti Autorità Europee hanno da tempo ingiunto all'Amministrazione Comunale di Verona l'obbligo di ridurre consistentemente le emissioni nocive rispetto ai livelli attuali.

La risposta della nostra P.A. è di costruire un anello autostradale di 13.200 metri a nord della città di Verona di cui 4.100 metri in galleria a doppia canna, con un costo preventivato di 436 milioni. Il traforo della collina, per completare l'anello, sarà collegato con l'arteria denominata Gronda Nord. Quest'ultima, che si allaccerà alla tangenziale che proviene da sud, attraverserà le ultime aree rurali a ridosso del fiume e limitrofe al Parco dell'Adige.

La scelta è incomprensibile anche perché, da un'attenta lettura dello "Studio di fattibilità riguardante l'analisi del traffico elaborato dal C.D.R. Mobilità e Traffico del Comune di Verona, a pagina 26 si legge: "Il nuovo sistema (tangenziale nord) poco efficace rispetto alle penetrazioni dal settore meridionale della città e nei confronti della mobilità nell'area urbana più centrale, a dimostrazione che risultano necessari contestuali interventi a più ampio livello di sistema, che orientino l'utenza sul trasporto pubblico e una limitazione crescente del traffico nelle aree centrali ....."

E' previsto un aumento annuo del traffico del 3%. Non bisogna incanalarlo costruendo nuove strade, ma ridurlo modificando il sistema dei trasporti. Si deve avere una città più salubre, una maggiore qualità urbana. Dal 1990 si sono realizzate solo infrastrutture per il trasporto privato su gomma (Mondiali '90), tutti interventi per la viabilità, nulla per la mobilità (trasporto pubblico).

PERCHÉ LA COMPLANARE NORD NON RISOLVE I PROBLEMI DELLA MOBILITA':

- 1) utile solo a scala extra urbana, facilitando la percorrenza da est a nord ed ovest, senza tuttavia intercettare il flusso che non avrà come destinazione il casello di Verona nord o la Valpolicella.
- 2) Non servirà a decongestionare le circonvallazioni, gli assi di penetrazione e le aree critiche di Borgo Trento e Porta Vescovo, delle zone meridionali, di Santa Lucia e del Centro Storico.
- 3) Non ne trarranno certamente benefici le stesse arterie di attraversamento di Veronetta che da via Santa Chiara giungono a via Mameli, per collegare le zone ad est con quelle ad ovest.
- 4) Recenti studi hanno dimostrato che solamente il 30% del flusso veicolare che passa per via Mameli prosegue verso la Valpolicella o la statale del Brennero.
- 5) Realizzare la complanare nord significa portare il traffico merci all'interno della città, aumentandone l'inquinamento. Operazione in totale controtendenza rispetto ai modelli progettuali seguiti dalle altre città, che cercano di allontanare dai centri abitati il traffico pesante su gomma.

VALE LA PENA SPENDERE 436 MILIONI PER AVERE:

- A) -0,02% delle tonnellate di polveri inquinanti PM10 sulla città.
- B) 2 minuti di macchina in meno negli spostamenti nell'ora di punta.
- C) 68% di veronesi che avranno l'aria peggiore o come oggi.
- D) Aumento del 13% di veicoli pesanti e del 65% dei furgoni su lungadige Teodorico.

Forse la costruzione di un'infrastruttura così onerosa come la complanare nord, con entrate ed uscite delle 'canne' in zone ancora inedificate, può essere considerata una sorta di cavallo di Troia per modificare la destinazione d'uso di quelle aree e permettere alla società che la costruirà di realizzarvi, come compensazione, hotel, centri commerciali ed altro.

Insigni urbanisti come Zambrini, Wincler e Vittorini, chiamati a studiare il sistema della mobilità a Verona, hanno sostenuto la non necessità di una complanare a nord.

Date le criticità del sistema infrastrutturale è necessario un nuovo progetto per la mobilità a Verona.

In particolare:

1. Realizzazione di un sistema efficace di trasporto pubblico, coinvolgendo tutti i soggetti interessati;
2. realizzazione di un sistema di piste ciclabili;
3. realizzazione di parcheggi scambiatori a ridosso delle uscite delle autostrade e delle tangenziali, collegati con un sistema di trasporto pubblico (ferro-gomma) e con il sistema di piste ciclabili;
4. realizzazione di parcheggi scambiatori a ridosso del centro storico e relativo collegamento con minibus ecologici.

**Gli alberi dell'arco dei Gavi.** Da qualche giorno i nostri amministratori si stanno sforzando di trovare giustificazioni accettabili per motivare l'abbattimento dei grandi alberi che da sempre accompagnano l'arco dei Gavi, e le centinaia di migliaia di euro che necessitano per realizzare un costoso e inopportuno progetto di 'protezione' del monumento e di 'riqualificazione' della piazzetta.

Questo 'capriccioso' progetto rischia di essere l'occasione per privare la nostra città di parte del suo patrimonio arboreo che, oltre ad avere un ruolo estetico per il paesaggio, è determinante per la salute dell'ambiente.

Si sono lette affermazioni che ci stupisce possano essere state fatte da persone che ricoprono le massime cariche della nostra amministrazione, relative al valore degli alberi e alla possibilità di spostarli, come se fossero scenari areniani e non grandi e ben radicati organismo viventi. Forse a costoro piacerebbe di più una città con alberi finti forniti di ruote e di foglie che non cadono e non sporcano.

Ma il vero nocciolo della questione è se l'Arco dei Gavi sia in una posizione accettabile. Se si ritiene che non lo sia, la soluzione è di spostare l'arco (quello sì, non gli alberi) nella sua posizione originale, più consona al suo valore e al suo primitivo significato urbano. Tanto più che l'Arco potrebbe essere inserito, a pochi metri di distanza, nella originaria Via Postumia. Quale occasione migliore per valorizzare veramente il monumento, mettere in luce un frammento di strada romana, creare una nuova attrazione turistica e ridurre al minimo i problemi di controllo.

Tutti sappiamo che le opere di architettura devono essere lette nel loro contesto. Cosa sarebbero Porta Palio, Porta Nuova, Porta vescovo o altri monumenti cittadini se non avessero intorno, per quanto adattato ai nostri tempi, un chiaro riferimento spaziale? Nel frattempo, se la situazione della mobilità e i finanziamenti per riportare il monumento sulla via Postumia (Corso Cavour) non ci fossero, per "difendere" il monumento dai writers, sarà sufficiente, con costi sicuramente inferiori e senza alcun bisogno di tagliare dei grandi e preziosi alberi, controllare l'antico arco con delle semplici telecamere e delle poco invasive catene, come si fa in gran parte del mondo civile.

A tale riguardo, a nome e per conto del Consiglio provinciale di Italia Nostra, che presiedo, mi permetto di sollecitare l'autorevole parere della soprintendente, dottoressa Gianna Gaudini, perché intervenga con una decisa e chiara presa di posizione a favore della città e dei suoi alberi.

**La complanare nord con il traforo della collina e la strada di Gronda.** Si tratta di un anello autostradale a nord della città di Verona, lungo 13 km, di cui il 30% in galleria a doppia canna (circa 4 km.), con un costo preventivato di circa 500 milioni di euro. Sarà realizzato con la formula del project financing. La ditta privata Techinital, a capo di un gruppo di aziende veronesi, è stata scelta nel 2009 per la progettazione e realizzazione dell'infrastruttura. I privati avranno in gestione l'opera e potranno chiedere i pedaggi. Nel caso in cui fossero insufficienti al numero preventivato e quindi non rendessero i proventi previsti, il Comune cederà agli stessi, in zone verdi paesaggisticamente pregiate

all'entrata ed all'uscita del traforo, delle aree compensative su cui poter costruire alberghi, aree di servizio e parcheggi.

L'infrastruttura viabilistica con il suo carico inquinante, sarebbe a circa 2 km. da piazza Bra, il centro della città, a 500 mt. dall'Ospedale Maggiore, limitrofa agli istituti scolastici ed a zone intensamente abitate con scuole materne ed asili nido. Il nuovo passante produrrebbe (previsioni ufficiali) oltre 370 tonnellate/anno di PM10.

**Nel recente P.A.T. si ipotizza che** la popolazione veronese possa crescere di circa 10mila unità per quinquennio, raggiungendo le 300.000 unità nel 2021, cifra poco credibile. Per questo sono state previste aree di nuova edificazione per un aumento di 25.000 abitanti in circa 10 anni e non è stato delimitato il confine dell'edificato urbano. Inoltre, nelle analisi di piano, nulla si è detto su come impiegate i quasi 10.000 appartamenti non o sottoutilizzati.

**Le ex Cartiere Verona.** In un'area di circa 150.000 mq., è stata recentemente approvata la lottizzazione di una city con 300.000 metri cubi di nuova cementificazione. Tutto questo significa stravolgere i già precari equilibri urbanistici e sociali della nostra città.

**Le ex Officine Adige, il Foro Boario, gli ex Mercati Ortofrutticoli, gli ex Magazzini Generali e la ristrutturazione delle ex Manifatture Tabacchi.** La proposta dei privati per le prime quattro aree, che la Pubblica Amministrazione farà propria, è quella di realizzare circa quattro milioni di mc. di costruito, di cui un milione di edifici residenziali e tre milioni tra direzionale, commerciale e alberghiero, quantità certamente sovradimensionate per la realtà veronese.

**Piano D'Area della Regione (P.A.Q.U.E.): l'ex Opificio Tiberghien** a Borgo Venezia. Destinazione d'uso prevista per la promozione di attività relative al direzionale, commerciale e ricettivo.

**L'Agorà della Croce Bianca.** È proposto un centro turistico ricettivo metropolitano.

**Ecocittà del Crocione.** Si prospetta di creare un complesso a uso direzionale, di servizi e residenziale.

**Porte della Città Al Nassar di Parona.** In una zona una zona ambientalmente pregiata, a pochi metri dall'Adige, confinante con la campagna e di possibile esondazione, è ipotizzata la costruzione di un complesso abitativo, direzionale e commerciale, di 72.399 mq

**Ecoborgo di Mezzacampagna** (seminario di San Massimo). Si propone di realizzare nell'area del seminario centri direzionali, ricettivi, commerciali, residenziali e un centro sociale e assistenziale.

**La nuova Contina** a Verona sud. Un galoppatoio che potrebbe rappresentare il classico "cavallo di Troia" per pilotare uno sfruttamento speculativo del territorio.

**Il Motorcity:** nella campagna tra Vigasio e Trevenzuolo, in un'area di oltre quattro milioni e mezzo di metri quadrati, in cui ci potrebbero stare città come Reggio Emilia e Ferrara, sta per essere realizzato il mostro Motorcity, autorizzato da una delibera della Regione Veneto il 29 dicembre 2009.

L'intera zona è caratterizzata dalla presenza di risorgive che rende l'ambiente fragile e prezioso. Da tenere presente che l'economia si è sempre basata sulla produzione agricola, in particolare del riso.

L'idea dell'autodromo servirà per realizzare il più grande centro commerciale d'Europa, un parco dei divertimenti più ampio di Gardaland, 500.000 mq. di capannoni produttivi, 230.000 mq. di residenza, due hotel e una pista automobilistica.

**Giorgio Massignan (pres. Italia Nostra sez. Verona)**



## **Gruppo Educazione – Formazione della Sezione di Verona**

### **PROGRAMMA DELLE ATTIVITA'**

Per l'anno Sociale 2011 sono state progettate molte attività, alcune già realizzate, altre non ancora:

#### **attività realizzate:**

##### **“Educare al viaggio”**

Continua l'organizzazione di numerose visite guidate a monumenti cittadini, uscite tematiche di una giornata in provincia e fuori e un viaggio annuale della durata di una settimana con l'appoggio di una Agenzia Viaggi. Le visite brevi sono finalizzate alla partecipazione ad iniziative straordinarie (mostre, scavi archeologici e restauri) o alla conoscenza dei grandi pittori veneti che hanno interpretato in maniera magistrale la bellezza e la luminosità del nostro paesaggio.

Il viaggio annuale ha dato continuità al progetto di approfondimento della conoscenza dei processi storici che hanno portato alla formazione dell'Europa, non come insieme di nazioni, ma come incontro di civiltà. Il tema di quest'anno, nel mese di agosto, è stato: “Le terre del mare: l'Olanda e il paesaggio nordico”.

##### **“Divulgazione”**

Si è realizzato un DVD con la presentazione delle fotografie scattate durante il nostro viaggio estivo, e inoltre è stato rinnovato il sito Web della sezione in modo da renderne l'accesso e l'esplorazione più facili e rapidi; l'aggiornamento quotidiano ne fa uno strumento di informazione puntuale e preciso.

Abbiamo dato comunicazione alle scuole veronesi del concorso nazionale indetto da Italia Nostra in collaborazione con il Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca: “Turismo a scuola di sostenibilità”, dichiarando la nostra disponibilità, alle scuole che hanno aderito all'iniziativa, a collaborare per la progettazione metodologico-didattica dell'attività.

##### **“Vacanza premio a Ferrara di Monte Baldo”**

Per la scuola vincitrice del concorso “Turismo a scuola di sostenibilità” è stato organizzata la vacanza premio presso il nostro Centro di Educazione Ambientale “E. Prato” di Ferrara di Monte Baldo .

Gli studenti hanno seguito per quattro giorni un percorso di educazione ambientale attraverso lo studio e la concreta valorizzazione del territorio sotto il punto di vista geomorfologico-naturalistico, storico-antropico, economico, gastronomico e ludico.

E' stato predisposto un DVD, distribuito a tutti i partecipanti, che raccoglie documenti sull'idea di turismo sostenibile che ha la nostra associazione oltre ad informazioni sul territorio del Monte Baldo.

##### **“Manutenzione del Centro di Educazione Ambientale”**

Si è formata un gruppetto di soci disponibili a dedicare alcune giornate (o mezza giornata) di “lavoro-svago” al mantenimento, e alla valorizzazione e fruizione del CEA “E. Prato” di Ferrara di Monte Baldo.

***attività in fase di realizzazione:***

**“Il verde in città tra natura, storia e benessere”**

Sono dei percorsi per avvicinare soci e simpatizzanti al paesaggio veronese, farlo conoscere, favorendo così una presa di coscienza nei riguardi della salute, del benessere psicofisico e della salvaguardia del verde. Sono proposte visite guidate alla scoperta di luoghi poco conosciuti, supportate ed arricchite da momenti di laboratorio e da osservazioni di carattere storico, artistico e naturalistico.

**“Corso di giardinaggio”**

È un corso di giardinaggio suddiviso in lezioni di base e di approfondimento per interni, balconi, terrazzi e piccoli giardini, tenuti da esperti di Italia Nostra presso la nostra Sede.

***attività non realizzate:***

**“Vacanze Avventura”**

Settimane per ragazzi dagli 8 ai 14 anni presso il Centro di Educazione Ambientale “Elsileana Prato” di Ferrara di Monte Baldo (VR), proprietà di Italia Nostra. Con questa attività si vuole offrire la possibilità a ragazzi che si affacciano all'adolescenza di fare un'esperienza ricca di valori sociali, culturali e di stimoli ambientali. (Non realizzata per mancanza di iscrizioni)