

# Italia Nostra

## Sezione di Verona

Cari soci, un anno è già passato ed a nome dell'intero consiglio della nostra associazione vi invio i migliori auguri.

Assieme vi allego una breve sintesi sulla situazione del nostro territorio e del patrimonio ambientale e culturale da salvaguardare. Come avrete modo di verificare non è cambiato molto rispetto all'anno scorso, semmai si sono verificati dei peggioramenti.

**Forse è solamente un sogno, ma ci piacerebbe che le scelte sul territorio non venissero più influenzate dalle competizioni politiche e dagli affari, ma fossero il prodotto di studi e di analisi seri ed oggettivi. Lo sforzo per tutelare la salute dell'aria, dell'acqua, della terra e per realizzare un sistema urbano ecologicamente equilibrato non ha colore politico e dovrebbe essere l'obiettivo da raggiungere per tutti coloro che vivono sul pianeta terra.**

**L'eccessiva quantità di territorio edificato.** Un fenomeno che riteniamo moralmente ed economicamente ingiustificabile è la costruzione di case da non utilizzare in attesa che aumenti il costo al metro quadro. Il territorio non deve essere considerato alla stregua delle azioni in borsa, non si tratta di un patrimonio su cui speculare, ma di un bene da non sprecare, perché appartiene a tutti.

**Per questo chiediamo la moratoria per le nuove costruzioni** sino a che non saranno messe sul mercato tutte le abitazioni sfitte e recuperato il vecchio patrimonio edilizio non e sottoutilizzato. Nel solo Comune di Verona si sono registrate parecchie migliaia di appartamenti sfitti. Quanti ettari di campagna verde potremmo salvare se venissero recuperati?

Proponiamo che le Pubbliche Amministrazioni erogino una sorta di **credito urbanistico**, da concedere ai proprietari degli edifici e capannoni che deturpano il paesaggio e che potranno essere demoliti, concedendo la possibilità di spostarne la volumetria in zone più idonee. Auspichiamo che buona parte del **patrimonio edilizio militare e/o produttivo del centro storico, sia riconvertito in residenziale**, concedendo alle cooperative edifici quali le ex caserme per recuperarli in appartamenti di edilizia economica popolare in base alla legge 167. In questo modo il centro storico sarebbe rivitalizzato dalla presenza di coppie giovani e di bambini.

**Invece** la Pubblica Amministrazione, ritenendo che la popolazione veronese possa crescere di circa 10mila unità per quinquennio, raggiungendo le 300.000 unità nel 2021, cifra poco credibile, ha previsto aree di nuova edificazione per un aumento di 25.000 abitanti in circa 10 anni. Nel nuovo PAT hanno rimosso la sottile linea rossa che conteneva l'edificato urbano ed inglobava, inopportuno, anche alcune aree inedificate che venivano destinate a residenza. Per tale motivo, affermando che il PAT non può contenere delle indicazioni specifiche sulle nuove destinazioni d'uso, l'intera linea è stata soppressa. Sarebbe stato sufficiente eliminare le sacche di espansione previste dal precedente assessore alla pianificazione Uboldi, che avevamo già contestato a suo tempo, perché secondo noi immotivate. Di fatto, l'assessore Giacino ha preferito annullare il concetto di limite all'espansione edilizia della città. Ora le aree agricole cosiddette residuali, anziché essere paesaggisticamente tutelate, potrebbero divenire, attraverso il Piano degli Interventi, zone di sviluppo e di espansione. Avremmo sperato che fossero accolte le osservazioni che eliminavano l'espansione urbana di altri 25.000 abitanti, perché non giustificata, invece di accettare quelle che chiedevano di poterla spalmare sull'intero territorio. Ci allarma particolarmente l'articolo 47, dove viene previsto che il 1.500.000 mq. di aree rimaste non edificate sulla base delle

indicazioni della vecchia Variante al Piano Regolatore Generale del 1975, che ricordiamo erano state pianificate per una città di oltre 400.000 abitanti, il PI le possa ricollocare sul territorio anche con funzioni diverse. Per esempio, se non fossero state esaurite le aree destinate a servizi, l'equivalente superficie si potrà spalmare sul territorio, anche con destinazione commerciale, od altro. **Tutto questo rappresenta la negazione della programmazione urbanistica, significa non voler pianificare e considerare il territorio un contesto su cui poter speculare a discrezione di chi detiene il potere.**

**II PI: PIANO DEGLI INTERVENTI:** Il Sindaco Flavio Tosi ha spiegato: *“a differenza del vecchio PRG, in cui l'Amministrazione comunale pianificava tutto il territorio, ora la nuova pianificazione urbanistica prevede che le aree possano venire valorizzate esclusivamente attraverso accordi con l'Amministrazione pubblica, che selezionerà le proposte sulla base del rilevante interesse pubblico, ricavandone vantaggi in termini di opere pubbliche a favore dell'intera comunità. Successivamente andrà in Consiglio comunale per essere votate assieme al Piano degli Interventi per l'approvazione definitiva.....”*

**Commento:** si tratta di integrare nel prossimo "Piano degli Interventi" o Piano del sindaco, i quattro ambiti territoriali: Verona sud Ato 4; piano della collina e delle aree a parco; centri storici minori e corti rurali- le aree e/o gli immobili dove il privato può intervenire sulla base di quanto offre al Comune.

Questa è antiurbanistica, la negazione dell'importanza della pianificazione territoriale, la follia di considerare l'uso del territorio come se fosse un prodotto commerciale da 'vendere' al miglior offerente.

Come si può calcolare il reale beneficio pubblico che, ad esempio, porterà la concessione (trattata con un metodo simile a quello che stiamo valutando) del progetto alle ex Cartiere Verona? Non consideriamo il costo alla salute pubbliche causato dal maggior inquinamento atmosferico ed al paesaggio con l'abbattimento del trentennale bosco di pioppi, ma solo di quello economico. Le donazioni che il privato ha concesso alla Pubblica Amministrazione non andranno certamente a compensare i costi economici che serviranno alla costruzione di nuove ed importanti infrastrutture viabilistiche necessarie a contenere l'aumento spropositato del traffico, con conseguente ingorghi nei periodi fieristici.

In sintesi, Questo significa che:

A) non verranno più considerati i piani organici ed oggettivi, che sulla base di precise analisi scientifiche destinano le funzioni sull'uso del territorio, a prescindere da chi ne è proprietario e di cosa offre in cambio della concessione.

B) Anziché preparare piani e strumento normativi semplici e chiari per tutti in modo tale da non essere costretti a passare attraverso le interpretazioni degli uffici tecnici pubblici e/o i favori dei politici; dovremo sottostare alla discrezionalità di scelta da parte degli organi politico-amministrativi con tutte le possibili conseguenze.

C) Temiamo che le scelte siano dettate da ben precisi interessi, non sempre pubblici, ma forse legati alla carriera politica degli amministratori. Tutto questo viene però contrabbandato come metodo di scelta trasparente.

D) In questo modo sono annullati quasi 80 anni di studi sulla disciplina urbanistica e sull'importanza delle scelte oggettive basate su studi organici dell'intero territorio in esame.

Concludiamo con gli esempi relativi alle recenti decisioni prese dalla Pubblica Amministrazione che ha accolto le richieste di ampliamento della volumetria da parte dei grandi gruppi di operatori privati (Albergo Lux ed ex Cartiere Verona), o relativamente al bando di concorso per il traforo della collina.

Non ci sembra che la collettività potrà goderne benefici. Tutt'altro.

**Il sistema della mobilità:** E' ormai appurato che il traffico è la prima causa dell'inquinamento atmosferico della nostra città. Per molti politici ed uomini d'affari risulta comodo e conveniente tentare di convincere la gente che esiste l'opera che risolve da sola i problemi della mobilità cittadina, la panacea a tutti i mali. **In realtà per togliere il traffico da Verona occorrono tanti interventi coordinati e soprattutto è necessario modificare alcuni dei nostri modelli comportamentali.** I migliori tecnici che hanno studiato la mobilità della nostra città hanno proposto un sistema che prevedeva un efficiente sistema di trasporto pubblico, la pedonalizzazione del centro storico ed un razionale piano parcheggi. Basandoci su queste ipotesi riteniamo che:

**1) il centro storico di Verona** non debba più essere violentato dalle migliaia di automobili che lo attraversano o che sono alla ricerca di un parcheggio. La struttura romano - medievale della città non lo permette. L'intero centro storico all'interno delle mura magistrali dovrebbe essere vietato al traffico veicolare privato, tranne che per i residenti reali od i possessori di garage o posto auto.

**2) all'estrema cintura periferica dovranno essere realizzati i parcheggi scambiatori** per ricevere il traffico che proviene dalla provincia e da questi prendano il via ogni cinque minuti i convogli del tram elettrico verso il centro, i poli ospedalieri, direzionali e/o commerciali della città, la fiera, lo stadio, la stazione ed in futuro l'aeroporto.

Più vicino alle aree centrali, ai quattro poli cardinali della città, a Borgo Venezia, a Borgo Roma, a Borgo Trento ed a Borgo Milano, dovrebbero essere localizzati altri parcheggi scambiatori da cui partano verso il centro il tram, i minibus elettrici o a metano e le piste ciclabili.

**3) Sia opportuno concretizzare a scala comunale un moderno sistema di trasporto pubblico non inquinante su sede protetta ed esclusiva,** che a scala provinciale venga collegato ad una linea di metropolitana di superficie urbana in grado di mettere in comunicazione la zona orientale del nostro territorio con il centro storico di Verona e questo con la Valpolicella e l'area Baldo-Garda. In questo modo l'attuale traffico privato a motore potrebbe venire ridotto del **50%**, come testimoniano analoghe esperienze all'estero.

**4) Sia indispensabile fornire la nostra città di una razionale rete di piste ciclabili.**

**5) Venga studiato un piano regolatore degli orari** di apertura delle scuole e delle strutture produttive, commerciali e direzionali, in modo da evitare la sovrapposizione degli utenti.

**Invece la Giunta Tosi ha preferito basare Il sistema della mobilità sul trasporto privato a motore e sulla costruzione di nuove strade. La strada di Gronda:** passando da San Massimo, dal Chievo, e dalla Sorte, con un nuovo ponte sull'Adige arriverebbe a Parona, andando ad intaccare le ultime zone verdi ancora integre. Sarebbe sufficiente fare terminare questa strada alla bretella di collegamento con il casello di Verona nord e non permettere che vada a devastare il territorio di San Massimo e del Chievo per diminuirne notevolmente l'impatto ambientale. Inoltre, il tratto che passa per lo Scalo Merci della Ferrovia sarebbe opportuno fosse totalmente in galleria per evitare di "tagliare" la futura area che proponiamo sia destinata a parco, lo stesso andrebbe fatto per le arterie che provenendo dal quartiere Golosine si congiungono con la superstrada.

**Il traforo delle Torricelle:** Verona è considerata, da dati oggettivi, una delle città più inquinate d'Italia, la causa è soprattutto dovuta ai gas di scarico ed alle polveri sottili che la mobilità privata a motore produce. Ci chiediamo se abbia senso aumentare l'inquinamento con la costruzione di una sorta di autostrada che attraverserebbe un'area ancora verde a ridosso della collina e che per la carenza di venti la ridurrebbe ad una camera a gas.

**Commento:** (Le frasi scritte in corsivo sono state presi dai testi dei documenti ufficiali.)

Da un attenta lettura dello *“Studio di fattibilità relativo all'analisi del traffico per il completamento dell'anello circonvallatorio a nord (traforo delle Torricelle)”*, elaborato dal *C.D.R. Mobilità e Traffico del Comune di Verona*, si evince che la cosiddetta tangenziale nord e la sua continuazione ad ovest con la Strada di Gronda, non possono risolvere i problemi principali e più urgenti della mobilità urbana del Comune di Verona. Infatti a **pagina 26 cita:** *“Il nuovo sistema 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 (magari*

*con l'introduzione di un sistema di trasporto di massa efficiente e attrattivo quale potrebbe rappresentare una tranvia) e una limitazione crescente del traffico nelle aree centrali magari con l'introduzione di un 'road pricing' che pur tuttavia andrebbe approfonditamente tastato."*

Dalla sintesi del modello di simulazione utilizzato dal C.D.R Mobilità e Traffico del Comune risultano due scenari di riferimento al 2033, il primo con la Tangenziale nord, il secondo senza.

### **1) SCENARIO DI RIFERIMENTO AL 2033 CON LA TANGENZIALE NORD (TRAFORO) REALIZZATA.**

*La bretella Verona nord centro si decongestiona soprattutto nella parte più esterna perché in grado di diversificare gli accessi.*

*Decongestionamento della fascia nord, sgravata dal traffico di attraversamento di media e lunga percorrenza, assorbito dal traforo, che viene percorso da 3600 autovetture nell'ora di punta.*

*La strada di gronda sarà satura all'80%.*

*La tangenziale est raggiunge una saturazione al 60%.*

#### **EFFETTI SULLA MOBILITA' URBANA CENTRALE.**

*Poco efficace rispetto alle penetrazioni dal settore meridionale della città.*

*Nei confronti della mobilità urbana più centrale.*

*Consigliamo un sistema di trasporto pubblico di massa, (tramvia).*

### **2) SCENARIO DI RIFERIMENTO AL 2033 IN ASSENZA DELLA TANGENZIALE NORD (TRAFORO).**

*Saturazione del 80% degli archi stradali.*

*Si saturano:*

*la bretella Verona nord-centro.*

*Gli assi di penetrazione urbana, in particolare le direttrici est e nord.*

*La tangenziale est rimane sottoutilizzata tranne la prima parte in cui si innesta la SS11, con funzioni di distribuzione urbana e non di attraversamento.*

*La rete urbana si aggrava saturando i margini ancora presenti nel 2013.*

	<b>Traffico leggero</b>	<b>Traffico pesante</b>
2007-2013	1%	1,75%
2013-2023	1%	1,5%
2023-2033	0,75%	1,0%

**La lettura di questi due scenari dimostra come la realizzazione della Tangenziale nord non abbia effetti positivi sulla mobilità urbana centrale e sulle penetrazioni dalle zone meridionali del territorio veronese.**

In sintesi, risultano tre grossi attrattori di traffico: le aree storiche centrali, la zona produttiva e fieristica di Verona sud e l'area di Borgo Trento con il polo ospedaliero. A queste vanno sommati i micro poli di attrazione dei centri scolastici.

La Pubblica Amministrazione ritiene di risolvere questi problemi con la realizzazione della complanare a nord, ma gli scenari sopraesposti dimostrano che sarebbe 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.

Questa opera 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. 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 non ne trarranno certamente benefici. Quanti andranno a prendere la complanare nord a Poiano per uscire allo svincolo di Ca' di Cozzi,

pagando un pedaggio? 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.

Viene inoltre rilevato che l'aumento più cospicuo riguarda il traffico pesante. Realizzare la complanare nord significa portare il traffico merci all'interno del tessuto urbano, aumentando l'inquinamento acustico, atmosferico e paesaggistico. Operazione questa certamente sconsigliabile e metodologicamente scorretta, che andrebbe in totale controtendenza rispetto ai modelli progettuali seguiti dalle altre città, che cercano di allontanare dai centri abitati il traffico pesante su gomma.

La stessa relazione del C.D.R. mobilità e traffico del Comune di Verona consiglia l'attuazione di un efficace sistema di trasporto pubblico (tranvia) per risolvere il problema delle penetrazioni dal settore meridionale della città e quello della mobilità nell'area urbana più centrale, oltre ad una limitazione crescente del traffico nelle aree.

Non si capisce perché non si inizi proprio con la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico, di parcheggi scambiatori, di una organica rete di piste ciclabili e da una limitazione crescente del traffico privato.

Forse la costruzione di una infrastruttura così onerosa come la complanare nord, con entrate ed uscite delle 'canne' in zone ancora verdi e 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. Tutto questo rappresenta l'esatto opposto di un metodo oggettivo e scientifico di pianificare il territorio.

Una tale operazione, oltre a non portare alcun beneficio alla mobilità, causerà lo sfrangiamento del tessuto urbanizzato della città, iniziando un processo di edificazione che di fatto porterà in futuro alla congiunzione delle aree edificate del Comune di Verona con quelle dei comuni della Valpantena.

Quella che era una valle ricca di campagne e di aree verdi si trasformerà in una spianata di cemento, aumentando proporzionalmente i flussi ed i problemi di smaltimento del traffico.

**Insigni urbanisti come Zambrini e Wincler**, chiamati a studiare il sistema della mobilità a Verona, hanno sostenuto la non necessità di una complanare a nord, e proposto le aree meridionali, pianeggianti, per intervenire con nuove infrastrutture viabilistiche. Sarebbe utile, rivedere brevemente alcune delle loro proposte:

- a) l'ampliamento dei tre ponti (Navi, Aleardi e San Francesco) e la fluidità del traffico all'uscita.
- b) L'allargamento e completamento dell'attuale complanare est-sud-ovest, che collega le aree ad est con quelle a sud ed ovest del territorio.
- c) La realizzazione di una serie di innesti che dall'attuale complanare est-sud-ovest permettano al flusso di traffico diretto verso i tre poli attrattori (aree centrali storiche, Verona sud, ospedale di Borgo Trento) di essere suddiviso in più assi di penetrazione.
- d) Dare alla rinnovata complanare le funzioni che attualmente sono svolte dalle circonvallazioni interne ed esterne, che dovrebbero essere delegate a funzione delle aree storiche centrali.
- e) Definire un serio ed organico piano dei parcheggi, in particolare quello degli scambiatori.
- f) Impostare un comodo ed efficiente sistema di trasporto pubblico.

**Il sistema del verde:** nella pianificazione urbanistica si dovrebbe comprendere **il sistema urbano del verde**. Non singoli giardini, aiuole o parchi attrezzati, ma una rete che si rapporti con l'intero territorio. A Verona dovrebbero essere realizzati:

- a) **il parco della collina** con il blocco, nell'area parco, dell'attuale normativa regionale sulla costruzione degli annessi rustici, ed il controllo costante su quelli già purtroppo edificati, per verificare se sono rimasti tali o se invece si siano trasformati in normali residenze;
- b) **il parco dell'Adige** sulla base del progetto Ruffo-Braioni degli anni '90 - 2006;
- c) **il parco della Spianà** progettato dal compianto architetto Arrigo Rudi;

- d) **il parco delle mura;**
- e) **la fascia di protezione verde, quale corridoio naturalistico-monumentale dei forti fuori mura,** da quello del Pestrino sino a quello del Chievo;
- f) **il parco urbano allo scalo merci della ferrovia;**
- g) **spazi verdi e pedonali** in tutte le zone periferiche della città.
- h) **una serie di collegamenti “verdi”** tra le diverse zone della città e delle periferie, fino alla campagna.

**Invece nel nuovo PAT Tosi - Giacino non si trova nessun sistema del verde anzi, dal testo è stata tolta la frase “parco della collina”, emblematico sulle scelte che farà la nuova amministrazione.**

**Le aree dismesse: le ex Cartiere Verona in Basso Acquar, l'ex Foro Boario, le ex Officine Adige, l'ex Manifattura Tabacchi, gli ex Mercati Ortofrutticoli gli ex Magazzini Generali, lo Scalo Merci della Ferrovia a Verona sud e gli ex stabilimenti Pasqua e Tiberghien in Borgo Venezia,** avrebbero potuto rappresentare le migliori opportunità per trasformare Verona in una città di alta qualità urbana se la Pubblica Amministrazione locale avesse chiaramente prescritto le norme e le destinazioni d'uso a cui attenersi sulla base di obiettive analisi sulle reali necessità del territorio. Di conseguenza gli operatori privati avrebbero dovuto progettare ed investire su quelle basi.

**Invece la Giunta Tosi ha permesso che la pianificazione pubblica si adeguasse completamente alle richieste dei privati:**

**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.** Da tenere conto che 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. Tutto questo significa stravolgere i già precari equilibri urbanistici e sociali della nostra città.

Sarebbe interessante capire sulla base di quali studi ed analisi sia stata giustificata la scelta di un centro commerciale e direzionale in quella zona, tra due arterie congestionate di traffico come Viale Piave e Basso Acquar.

**Le altre aree dismesse:** a questa lottizzazione seguiranno quelle dell'area delle **ex Officine Adige, quella del Foro Boario, degli ex Mercati Ortofrutticoli, il ripristino degli 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.

**Forse per riqualificare la zona sarebbero serviti altri interventi, magari progettare una porzione di città, come si sta attuando all'estero, dove gli investimenti dei privati sono conseguenti alle scelte urbanistiche della Pubblica Amministrazione, ricavate da analisi oggettive sul territorio, cosa che purtroppo qui da noi non è mai successo.**

La stessa giustificazione che dà l'**assessore Giacinto** a queste osservazioni, affermando che dalle carte finalmente si passa ai fatti, può essere molto pericolosa. Quando in Zai saranno realizzate tutte le volumetrie previste e volute dai vari operatori privati, **che l'assessore definisce benefattori,** e insisteranno su quell'area centri commerciali, alberghi, uffici, negozi, cinema e quant'altro, portando l'intera zona al collasso viabilistico, i costi per realizzare gli interventi infrastrutturali per tamponare, se sarà ancora possibile, il caos, saranno a carico della Pubblica Amministrazione, cioè di noi cittadini. Oltre a tutto questo va considerata la invivibilità della zona e l'aumento dell'inquinamento.

---

**Il sistema dei cosiddetti contenitori monumentali:** Un'altra grossa opportunità per la Pubblica Amministrazione sarebbe stata la pianificazione e la scelta d'uso degli edifici storici. Prima di qualsiasi scelta per realizzare nuove edificazioni, sarebbe stato utile capire quali risposte si sarebbero potute ricavare dai nostri cosiddetti contenitori monumentali. I Palazzi Pompei, Gobetti e Forti, Castelvecchio, L'Arsenale, le caserme Passalacqua e Santa Marta, La Gran Guardia ed i Palazzi Scaligeri sono ancora di proprietà pubblica, sarebbe imperdonabile che alcuni di questi fossero venduti. La loro ampiezza, le caratteristiche architettoniche e la localizzazione ne fanno delle preziosissime opportunità per **dotare Verona di quegli spazi per la cultura, le esposizioni, i congressi ed i musei che sono necessari per permetterle di fare il salto di qualità che da anni si auspica.** A tale riguardo, per dare una adeguata valorizzazione al nostro patrimonio edilizio storico, proponiamo:

- a) la realizzazione di un percorso museale che partendo dalla Gran Guardia, tocchi il Maffeiano, poi Castelvecchio, per terminare all'Arsenale quale sede del museo di scienze naturali, del museo del Risorgimento e di parte di quello di Castelvecchio;
- b) la trattativa con il demanio militare per acquisire e/o permutare la parte di Castelvecchio di loro proprietà e destinarlo a museo;
- c) la conferma dell'attuale collezione di arte moderna a Palazzo Forti;
- d) l'organizzazione di una sede per mostre temporanee ai Palazzi Scaligeri;
- e) la conferma della Gran Guardia come sede congressuale;
- f) la destinazione universitaria per Palazzo Pompei;
- g) la riqualificazione del quartiere Veronetta con il recupero a fini universitari e di servizio alla popolazione dell'area della caserma Passalacqua e Santa Marta.
- h) il recupero museale e/o didattico di Castel San Pietro e del contesto ambientale in cui è inserito.
- i) L'utilizzo culturale, espositivo e concertistico del contenitore a cupola dei magazzini frigoriferi, entrambi di proprietà della Fondazione Cariverona.

**Invece** la nostra Pubblica Amministrazione sta vendendo per fare cassa **Palazzo Forti, Gobetti e Pompei**, mentre l'**Arsenale** corre il pericolo di essere utilizzato per ospitare uffici pubblici, e viene così sprecata la grossa opportunità di destinarlo ad essere la parte conclusiva di un prestigioso percorso museale.

#### **- Il destino della Passalacqua.**

La Pubblica Amministrazione di Verona sta sciupando irrimediabilmente le opportunità offerte dalla dismissione di importanti strutture militari come L'Arsenale, Castel San Pietro, La Passalacqua e le future caserme che il demanio militare probabilmente metterà in vendita.

I nostri amministratori, in risposta alle critiche per le loro scelte dissennate, replicano che senza l'intervento della speculazione privata il Comune non avrebbe i denari sufficienti per intervenire e quelle preziose aree rimarrebbero degradate diventando il covo degli sbandati.

E' certamente vero che il nostro Comune non ha le risorse finanziarie sufficienti per intervenire adeguatamente in tutte quelle zone, ma ritengo che piuttosto di rovinarle irreversibilmente con operazioni più legate alla speculazione edilizia che al servizio della città, sia meno peggio lasciarle come sono in attesa di tempi e di amministratori migliori.

La più grande fortuna di Verona è stata quella di essere una città militare, la più grande iattura che i militari se ne siano andati lasciando o vendendo al Comune di Verona i loro beni architettonici.

Le varie amministrazioni hanno dimostrato di non aver capito l'enorme valore di questo patrimonio di edilizia storica. Infatti si sono limitate ad intervenire analizzando area per area, contenitore per contenitore, come se fossero tante isole, senza tenere presente che appartengono al tessuto urbanistico della città e come tale andrebbe pianificato. Ma soprattutto si deve capire di che cosa ha bisogno Verona. Di case? Non credo proprio, dato che ci sono circa 10.000 appartamenti inutilizzati e la città è piena di cartelli con vendesi o affittasi. Una seria politica della casa avrebbe stanato tutti quei proprietari che preferiscono tenere il loro patrimonio edilizio sfitto in attesa che aumenti il prezzo al mq.

Verona ha bisogno di servizi e spazi per l'università, per la cultura, per le esposizioni e le manifestazioni. La nostra città non ha un'economia che si basa sull'industria, ma sui servizi, sul terziario e soprattutto sul turismo. L'obiettivo dei nostri amministratori dovrebbe essere quello di realizzare strutture ed eventi tali da aumentare non solo il numero dei turisti, ma soprattutto il loro periodo di soggiorno.

Le nostre grandi aree ex militari andrebbero pianificate per raggiungere questo scopo.

Con la Passalacqua abbiamo la meravigliosa opportunità di realizzare un vero e proprio campus universitario nel centro storico della città. Quante altre città se lo possono permettere in Europa? Poche, molto poche. Ma i nostri amministratori cosa fanno: regalano alla speculazione edilizia privata la possibilità di costruire 140 appartamenti, oltre ai 103 di edilizia convenzionata e sovvenzionata. Assurdo. Anziché realizzare una cittadella degli studi aperta alla città, ci ritroveremo una barriera di edifici che di fatto isolano la zona da tutto il resto. L'idea di creare un campus viene così definitivamente accantonata per realizzare un nuovo borgo che all'interno ha, per puro caso, degli spazi per l'università.

Il nostro assessore difende questa scelta spiegando che saranno create palestre, piscine ed abitazioni per le persone che non si possono permettere una casa. Dimentica che Verona offre molte altre possibilità di rispondere a certe necessità che non siano Passalacqua. Le case per non abbienti possono essere trovate in molti altri modi, magari recuperando l'enorme patrimonio edilizio non utilizzato. Le palestre e le piscine hanno uno scopo costruirle alla Passalacqua se questa diventerà un vero ed importante campus universitario da richiamare studenti da ogni parte d'Italia e magari d'Europa, per trasformare Verona in una vera città universitaria.

Ma per nutrire certe ambizioni è necessario volare alto, non ingolosirsi dei denari della speculazione. Una cittadella universitaria necessita di grandi aree verdi, invece il boschetto lo hanno fatto sparire, di spazi coperti e scoperti per le attività sportive, di biblioteche, emeroteche, videoteche, etc..., di spazi espositivi, didattici, di ristoro, di laboratori, di foresterie, comunque di servizi esclusivamente destinati all'attività didattica e culturale. Nessun privato dovrebbe abitare all'interno del campus. Sarebbe sufficiente che i nostri amministratori avessero copiato i modelli che ci sono all'estero per evitare di fare scelte dissennate e penalizzanti per l'intera città e la sua economia.

Ma soprattutto una cittadella degli studi di questo tipo avrebbe dovuto diventare un grande spazio organizzato da vivere e gestire assieme alla città. Sarebbe stata l'occasione per aprire l'università all'intera cittadinanza e migliorarne così il rapporto. Si sta perdendo l'opportunità di realizzare un'università moderna che opera assieme al contesto sociale in cui è inserita, vivendone i problemi e le contraddizioni. Ma forse questa apertura potrebbe risultare scomoda a qualcuno.

Immagino che il nostro sindaco ed il nostro assessore risponderebbero che le mie proposte sono solo un bel sogno e che mancano i soldi per realizzarlo. Rispondo loro che se venisse redatto il "piano regolatore" delle aree e dei contenitori storici dismessi e non, si potrebbe, sulla base di una pianificazione organica del territorio, decidere le loro funzioni e destinazioni d'uso. In questo modo alcuni contesti storici, come la Passalacqua, l'Arsenale (adatta per ospitare il museo di scienze naturali), le caserme dismesse (ideali per l'edilizia economica e popolare), ed altri ancora, avrebbero una loro funzione, mentre alcuni, dopo che gli strumenti urbanistici ne avranno definito chiaramente la destinazione d'uso, potrebbero essere messi sul mercato e venduti.

**INOLTRE, contribuiscono al saccheggio del nostro territorio**

**LE NUOVE REALTA' URBANISTICHE PIANIFICATE DALLA REGIONE VENETO CON IL BENESTARE DEL COMUNE DI VERONA: Oltre ai milioni di mc. che saranno realizzati nelle aree dismesse e nelle nuove zone di espansione, la Regione Veneto, attraverso il Piano D'Area, ha ulteriormente voluto omaggiare il nostro territorio di altri milioni di mc. di volumi edilizi.**

**L'ex Opificio Tiberghien a Borgo Venezia.** Destinazione d'uso prevista per la promozione di attività relative al direzionale, commerciale e ricettivo. Saranno recuperati tutti i volumi che erano destinati alle strutture produttive.

**L'Agorà della Croce Bianca.** Viene proposto un centro turistico ricettivo metropolitano. Sono inserite funzioni che renderanno ancora più caotica una zona in cui insistono già dei forti attrattori di traffico.

**Ecocittà del Crocione.** Si prospetta di creare un complesso ad uso direzionale, di servizi e residenziale, in una zona che già ora ha dei grossissimi problemi di traffico ed il cui problema principale è l'eccessiva quantità di centri commerciali.

**Porte della Città Al Nassar di Parona.** In una zona adiacente al fiume Adige e di possibile esondazione, è ipotizzata la costruzione di un complesso abitativo, direzionale e commerciale. Si tratta di un residuo delle vecchie aree edificabili del precedente P.R.G. del 1975 che prevedeva una città di oltre 400.000 abitanti. Nessuna amministrazione del passato, tranne un prima stesura del Progetto Preliminare di Piano del 1993 approvato solo dalla Giunta, è riuscita o ha voluto cancellare quella vecchia ed errata scelta di edificare in una zona ambientalmente pregiata, a pochi metri dall'Adige, confinante con la campagna, dove esiste ancora uno dei rari casi di rapporto senza soluzione di continuità tra il terreno coltivato e le rive del fiume. All'estero le aree verdi ancora inedificate vicino alle città ed in particolar modo se adiacenti ai fiumi, vengono rigidamente tutelate perché ritenute preziose. Da noi si pensa bene di realizzare su un'area d'intervento di 72.399 mq. una colata di cemento composta di 11 fabbricati alti 11 metri con una superficie coperta di 6.780 mq. per la residenza e di 2 fabbricati di 11 metri con una cubatura di 24.930 mc. per una superficie coperta di 3.110 mq. di direzionale e commerciale. Tutto ciò potrebbe causare un grave danno paesaggistico ed un certo dissesto idrogeologico, tradendo i principi stessi che dovrebbero promuovere la stesura dei Piani d'Area regionali.



**PORTE DEL NASSAR A PARONA.**

## **L'AREA OGGETTO DELLA LOTTIZZAZIONE NEL 1993 DURANTE UNA PIENA DEL FIUME ADIGE**

**Polis – Paradeisòs.** L'importanza strategica della zona dello scalo merci della ferrovia quale futuro parco urbano della città, con la possibilità di collegare, con percorsi pedonali e ciclabili, la stazione ferroviaria con la fiera e di ricongiungere tre quartieri da decenni separati, ci porta a contestare la scelta di realizzare delle strutture edilizie per il direzionale, il terziario e la residenza, che impedirà la realizzazione dell'unico vero grande parco urbano della città utilizzabile dagli abitanti di tre quartieri.

**Ecoborgo di Mezzacampagna (seminario di San Massimo).** Nella proposta di realizzare nell'area del seminario centri direzionali, ricettivi, commerciali e residenziali, possiamo individuare un motivo unicamente speculativo. Oltre a queste strutture è ipotizzata la costruzione di un centro sociale e assistenziale, che meglio si adatta allo spirito ed alle motivazioni per cui, in un recente passato, vennero destinati dei campi agricoli ad ospitare la costruzione del seminario. Se questa lottizzazione dovesse concretizzarsi, la conseguenza più immediata sarebbe l'ampliamento del tessuto urbano di San Massimo, che senza soluzione di continuità, in futuro si potrebbe unire con quello di Lugagnano e di Sona.

**La nuova Contina a Verona sud.** Temiamo che la realizzazione di un galoppatoio rappresenti il classico "cavallo di Troia" per pilotare uno sfruttamento speculativo del territorio di cui la città non ne sente il bisogno.

**Giorgio Massignan (presidente)**

**Verona 26 novembre 2009**

**Italia Nostra** sezione di Verona via Mantovana 83/e  
Telefono e fax +39045953399 [www.italianostravr.it](http://www.italianostravr.it)  
[verona@italianostra.org](mailto:verona@italianostra.org) [giorgio.massignan@massignan.com](mailto:giorgio.massignan@massignan.com)

---

