

PROPOSTE COLLABORATIVE PER LA FORMAZIONE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE

LEGAMBIENTE VERONA e ITALIA NOSTRA VERONA
Verona, 31 Maggio 2003

DOCUMENTO INVIATO A: COMUNE DI VERONA - UFFICIO DI PIANO

L'invito, ad adottare per il nuovo Piano Regolatore Generale, un metodo trasparente e partecipato non è una petizione di principio, ma muove dalla necessità di superare la lunga fase di confronto confuso e sterile, nella quale la città, le forze politiche e i soggetti economici hanno discusso di urbanistica e viabilità partendo da posizioni preconcepite, spesso senza il necessario approfondimento e facendo prevalere interessi (politici ed economici) di corto respiro.

Per questo proponiamo che si apra una fase di discussione, concentrata in poche, intense settimane di lavoro e si arrivi poi alla definizione di un piano strutturale certo nei principi e nelle linee fondamentali e il più possibile condiviso.

Innovativo nel metodo, il Piano Regolatore Generale dovrà esserlo anche sul piano del contenuto. Ad una realtà in continua e rapida evoluzione, occorre far fronte con strumenti intelligenti e flessibili e mantenere le "riserve" di spazio (aree libere e corridoi) per la città del futuro. Per questo proponiamo un'idea di piano che, partendo dai valori ambientali, rovesci il modo tradizionale con cui si pianifica l'espansione del costruito (strade e quartieri) nel territorio. Sarà il vuoto, lo spazio libero, che dovrà entrare nella città, arricchendo l'abitato di natura e di verde.

IL VUOTO E IL PIENO – LA CITTA' PARCO

1) Nel suo espandersi la città ha lasciato ampi spazi vuoti al suo interno, aree storicamente non edificate o da secoli libere da edifici. Nel centro storico esistono, e vanno espressamente tutelate e valorizzate, delle vere reliquie di quel sistema di giardini ed orti che caratterizzavano Verona, da Cangrande a tutto l'ottocento: ne va fatto un elenco, a partire dal brolo scaligero di Piazza Viviani per proseguire con Campo Marzo, il Monte Castiglione ad Alto San Nazaro, le pertinenze delle mura ecc.; il divieto di edificazione deve essere esteso anche al sottosuolo, per mantenere oltre alla superficie la possibilità di conservare integralmente l'uso a parco o giardino.

2) Ai margini della città storica le aree verdi delle mura, dell'Adige e della collina, assieme ai resti della "spianata", devono costituire l'insieme dei parchi urbani. Si tratta di aree di grande pregio, per le quali esiste già un insieme di piani e progetti che potrebbero essere approvati anticipatamente come Variante.

3) Per la collina si può pensare ad una estensione del parco delle mura, di cui i forti ottocenteschi costituiscono una proiezione nel territorio. Sulla collina esistono estese aree demaniali, il bosco delle Torricelle, che non sono altro che le pertinenze delle fortificazioni: per queste, come per tutto il complesso delle mura se non dovesse verificarsi in breve tempo il trasferimento al Comune, si può pensare ad un accordo con l'Agenzia del Demanio, sul modello di quanto si sta facendo in altre città, ad esempio Genova con il parco dei forti.

4) Una volta definita la perimetrazione delle aree a parco, occorre passare ad un piano operativo che preveda le modalità della gestione, anche in considerazione del fatto che attività di manutenzione e custodia e l'uso da parte dei cittadini potranno spesso precedere l'intervento di sistemazione.

5) Parchi e viabilità.

Il sistema della viabilità deve essere pensato in modo che non interferisca, o interferisca il meno possibile, con quello ambientale: il vuoto costituito dalle ampie aree del parco dell'Adige deve continuare ad essere una riserva strategica di spazi liberi e naturali, e bisogna resistere alla tentazione di attraversarlo ed intersecarlo con strade di grande viabilità. Per il parco delle mura la prescrizione già contenuta nel piano del 1999 ("riconoscere che il sistema delle mura urbane non debba essere identificato, immedesimato, con la viabilità di scorrimento urbano interno; anche se esiste una corrispondenza topografica tra circonvallazioni ed inviluppo fortificato, dovranno essere evitate tutte le soluzioni viabilistiche che non riducano il carico dei flussi veicolari adiacenti alla cerchia delle mura, in destra e sinistra Adige, mentre va ribadito con forza che nessun intervento di viabilità può essere neppure pensato a discapito dell'integrità spaziale e architettonica delle mura "urbiche") va intesa nel senso più ampio, in modo da salvaguardare le parti più vulnerabili e pregiate, come le porte, e garantire un legame più stretto tra la città e il parco, ora separati da flussi intensissimi di traffico. In previsione della limitazione degli accessi al centro storico, si può prevedere:

- **a)** la trasformazione della circonvallazione interna in strada di quartiere, con accorgimenti che ne limitino l'uso come via di scorrimento;
- **b)** qualche forma di ricucitura tra la cinta magistrale e alcune sue parti, come le polveriere, ed aree vicine (cortile della scuola Betteloni e l'area verde degli Angeli) o edifici di grande interesse come l'Ospedale militare;
- **c)** la chiusura al traffico della sortita di Santa Toscana (da Salita San Sepolcro a via Caroto), che deve essere integrata nel parco, anche in previsione di ripristinare i livelli originali e di rimettere in luce la parte interrata della fortificazione ottocentesca.

Le brecce stradali sulla cinta possono essere il luogo dove collocare i varchi elettronici per il controllo degli accessi autorizzati e per eventuali forme di ingresso a pagamento.

6) I parchi dell'Adige, delle mura, della collina, assieme al parco della Spianà che potrà accogliere i nuovi impianti sportivi, andranno collegati con una rete di piste ciclabili alle aree verdi dei quartieri, ai parchi-gioco, agli impianti sportivi, in modo da creare un sistema del verde. Per questo occorre salvaguardare tutti i possibili corridoi, a partire da quello costituito dalle aree della Caserma Martini - Forte San Procolo - Adige, indispensabile per collegare il Parco delle Mura al Parco dell'Adige Nord. Analoga soluzione deve essere individuata per collegare il bastione San Francesco con le aree verdi del Boschetto e del Parco dell'Adige sud.

Nel piano operativo i percorsi ciclabili e pedonali ed i collegamenti sono da considerarsi prioritari rispetto alla sistemazione delle singole porzioni.

LA VIABILITA'

Alle proposte sulla mobilità occorre premettere alcune considerazioni:

- L'emergenza smog (polveri sottili e benzene) obbliga ad adottare provvedimenti di riduzione del traffico automobilistico;
- L'esperienza di altre città (Mestre) induce ad escludere di far attraversare la città da autostrade;
- Occorre tener conto dei dati sui flussi di traffico, che evidenziano la maggior frequenza sulla direttrice sud-est;
- Occorre pianificare in accordo con i Comuni della cintura.

Ne consegue una proposta di un sistema di mobilità imperniato su un'efficiente, capace e non inquinante struttura di trasporto pubblico, la TRANVIA, da completare con provvedimenti ed interventi (chiusura al traffico del Centro storico, parcheggi scambiatori ecc.).

Per la grande viabilità, più che progettare nuove strade, bisogna puntare su interventi che completino la complanare, con bretelle di collegamento tra questa e le strade di scorrimento più interne.

La prosecuzione della Transpolesana fino alla bretella per Verona nord, anche per i costi di realizzazione, può realisticamente essere l'unica strada da costruire nei prossimi anni. La galleria sotto le Torricelle, in entrambe le versioni, corta e lunga, è un fenomeno di suggestione collettiva non supportato dai dati.

Occorre salvaguardare il corridoio della già ipotizzata linea ferroviaria ad alta velocità lungo l'autostrada: in un futuro, anche se piuttosto lontano, il sistema ferroviario potrebbe essere rafforzato con questo raddoppio oppure uno spostamento a sud di tutta la linea potrebbe lasciare libera l'attuale per una eventuale strada mediana.

VERONA SUD

LE AREE PRODUTTIVE ED IL NUOVO QUARTIERE FIERISTICO

Il confronto, dal quale siamo partiti in apertura, deve riguardare anche il destino di Verona Sud, sul quale ci limitiamo a proporre alcuni spunti di riflessione, in attesa di poterne discutere assieme ai diversi soggetti:

- La trasformazione dell'attuale ZAI in un insieme di commerciale – direzionale - residenziale crea più problemi di quanti si dica di volerne risolvere.
- A questa trasformazione è funzionale la realizzazione della cosiddetta "area dell'innovazione" della

Marangona, che nasconde un semplice trasferimento della ZAI. Questo allargamento della città a sud avrebbe conseguenze ambientali negative (cementificazione ed impermeabilizzazione di territorio).

- La nuova industria sarà tutta innovativa, a maggior ragione in aree come la nostra. Potrebbe richiedere molto meno territorio, o svilupparsi su più piani. Nuovi insediamenti "innovativi" possono rimpiazzare gli attuali capannoni vuoti.
- La presenza di maggior significato è la Fiera. Si può prevedere la trasformazione dell'attuale sistema chiuso in un nuovo quartiere fieristico, attraversato da mezzi di mobilità moderni (o addirittura sperimentali anche per il loro interesse di attrazione di visitatori), aperto ai quartieri vicini e servito da un insieme di strutture (parcheggi, uffici, spazi espositivi e commerciali).
- Le aree dei Magazzini Generali, Manifattura Tabacchi, Foro Boario, parte dello scalo merci possono essere integrate in questo allargamento e potenziamento del quartiere fieristico, che può interessare anche le società proprietarie delle aree e investitori privati.
- Oltre al polo degli studi, della cultura, della sanità, ecc. si deve pensare ad un "polo della notte e della creatività giovanile", che deve essere realizzato lontano dai quartieri residenziali e dal centro storico, rinunciando ad alcune idee per l'utilizzo in questo senso dell'Arsenale e, ora, anche di Castel San Pietro, che devono restare luoghi della cultura e dello svago tranquillo. Questo polo, un insieme di spazi ed edifici, può trovare collocazione in queste aree di Verona Sud e suscitare l'interesse economico degli operatori.

Per Verona Sud si è parlato di secondo centro, di una nuova piazza Bra. Non c'è dubbio che questa zona abbia bisogno di incrementare "l'effetto città" (servizi, spazi associativi, centri di attrazione); ma questo non deve avvenire a scapito delle vivibilità dei quartieri vicini. Un intervento sbagliato, soprattutto per quanto riguarda la viabilità, avrebbe effetti negativi, duraturi ed estesi a largo raggio.

LA RESIDENZA

Più che a nuovi quartieri, nei quali si trasferirebbero i "veronesi" per lasciare i vecchi quartieri dormitorio ai nuovi immigrati, occorre pensare ad innalzare la qualità della residenzialità con il potenziamento dei servizi periferici, la creazione di nuovo verde di quartiere ed incentivando la ristrutturazione edilizia.

INVECCHIAMENTO E CALO DEMOGRAFICO

L'IMMIGRAZIONE

Non si dovrebbe non tener conto di dati e problemi che sono sotto gli occhi di tutti: calo demografico, spostamento della residenza nel territorio. C'è una Verona città dell'immigrazione, non perché i veronesi abbiano scelto questa vocazione ma perché, come tutte le altre città italiane, è soggetta a questo fenomeno. Occorre pianificare un rete dell'accoglienza (abitazioni d'emergenza e servizi), ed interventi non limitati ai soli immigrati regolari, altrimenti i problemi si trasformano in degrado, soprattutto delle zone abbandonate e delle aree verdi, con continue emergenze sociali e sanitarie.

PROTEZIONE CIVILE

Le aree per l'emergenza abitativa in caso di calamità, da prevedere e realizzare, possono essere utilizzate anche per limitare i problemi della prima accoglienza.

Faremo seguire ulteriori e specifici documenti di approfondimento per favorire un dibattito sereno e partecipato sul nuovo Piano Regolatore generale di Verona.