

Comune di Verona Pianificare Verona

Il piano e la struttura del territorio

A chi opera all'interno dei piani, sia come "produttore" del piano che come operatore che attua il piano, è chiaro da tempo che l'apparato teorico-normativo che ha sostenuto la logica del piano dal '42 ad oggi è profondamente in crisi e superato.

La natura a "cascata" dei piani, dove dal più generale si deriva il più particolare in una sequenza forse logica, ma non operativa; la elementarità espressiva del piano fondata quasi unicamente sul concetto di zona omogenea e la intervenuta complessità normativa cresciuta a dismisura, a cercare di articolare ciò che per sua natura è espresso in maniera elementare, ha reso i Piani urbanistici strumenti artificialmente complessi, lenti e inefficaci a gestire la domanda di conservazione-costruzione della città e del territorio.

Dove il piano ha particolarmente fallito è stato nella sua funzione di prefigurare, definire la forma fisica degli interventi previsti, di orientare la loro architettura costruendo una continuità tra città antica e città moderna; tra insediamento storico ed insediamento contemporaneo.

Ciò che è mancato dentro il piano è l'idea della città che non poteva essere desunta né dai piani di espansione degli anni '30, né dai piani di ricostruzione del dopoguerra, né dalla zonizzazione del Prg degli anni '70.

Gli aspetti negativi sono sotto gli occhi di tutti e l'obiettivo prioritario del Piano è oggi quello di recuperare questo rapporto con la realtà costruita, con la città in trasformazione, ricercando una sintonia e una coerenza non con una astratta modalità di gestione, ma con la forma materiale della città e del territorio.

Dobbiamo renderci conto che il modo tradizionale di concepire il piano è finito per sempre perché inutile, nel senso di non utile, agli obiettivi più complessi di controllo dello sviluppo della città.

Questo fatto apre, anzi ha già aperto, una stagione di sperimentazione, di invenzione di nuovi modi di pensare al piano e alla città, che cancella per sempre una tradizione consolidata di disegno del piano, a favore di una sperimentazione diversificata in relazione alle diverse realtà territoriali, alle diverse organizzazioni politico amministrative, al diverso coraggio con cui si può affrontare la costruzione e la gestione di un nuovo piano. Una stagione nuova si è aperta, nella quale sono chiari gli obiettivi da raggiungere, meno chiari gli strumenti per raggiungerli. In questa stagione ci sarà sempre chi si rifugia nel già sperimentato, nella prassi consolidata. Una condizione di retroguardia, una strada che non porta molto lontano. Da ciò la necessità di assumere la forma del Piano come una questione non già data, ma strettamente relazionata agli obiettivi da raggiungere dentro la struttura dell'insediamento veronese.



Prg di Verona. Progetto preliminare.
 Montaggio dalle Tavole P1 - Sistema insediativo, produttivo e dei servizi e P2 - Sistema ambientale e rurale (scala originale 1:15.000).



LEGENDA

| | |
|--|----------------|
| LIMITI DEL SISTEMA INSEDIATIVO, PRODUTTIVO E DEI SERVIZI - Art. 8 | |
| AMBITI INSEDIATIVI | |
| AMBITO DEL CENTRO STORICO E DEI CENTRI MINORI - art. 9 | [Color swatch] |
| AMBITO A PREVALENTE DESTINAZIONE RESIDENZIALE - art. 10 | [Color swatch] |
| AMBITO A PREVALENTE DESTINAZIONE PRODUTTIVA - art. 11 | [Color swatch] |
| AMBITO DI VERONA SUD - art. 12 | [Color swatch] |
| AMBITO DEL QUADRANTE EUROPA - art. 13 | [Color swatch] |
| AMBITO DEL PARCO SCIENTIFICO E TECNOLOGICO - art. 14 | [Color swatch] |
| AMBITO DI TRASFERIMENTO E DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA DI GRANDI ATTREZZATURE ED IMPIANTI - art. 15 | [Color swatch] |
| AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA (ARU) - art. 16 | [Color swatch] |
| ATTREZZATURE E SERVIZI DI SCALA URBANA E TERRITORIALE | |
| PRINCIPALI SERVIZI DI SCALA TERRITORIALE - art. 18 | [Color swatch] |
| PRINCIPALI SERVIZI DI SCALA URBANA - art. 19 | [Color swatch] |
| GRANDI IMPIANTI TECNOLOGICI - art. 20 | [Color swatch] |
| AREE VERDI ATTREZZATE - art. 21 | [Color swatch] |
| ALTRE INFORMAZIONI | |
| INFRASTRUTTURE FERROVIARIE | [Symbol] |
| AUTOSTRADA E COMPLANARE | [Symbol] |
| VIABILITÀ DI PROGETTO DI SCALA URBANA E TERRITORIALE | [Symbol] |
| SVINCOLI NUOVI E/O DA POTENZIARE | [Symbol] |
| AMBITO AEROPORTUALE | [Symbol] |
| AMBITI DI SALVAGUARDIA DEL P.T.P. | [Symbol] |
| Fiume Adige e canali artificiali | [Symbol] |

LEGENDA

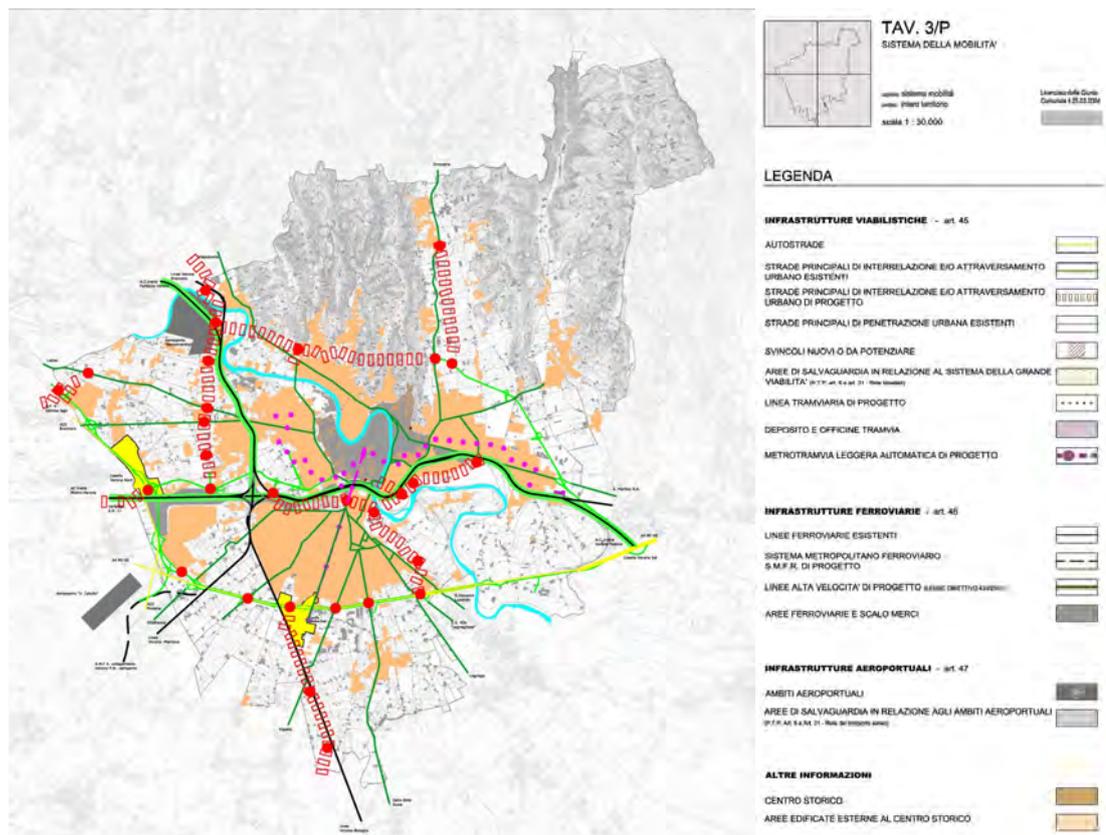
| | |
|--|----------------|
| ELEMENTI FISICO MORFOLOGICI | |
| CENTRO STORICO E CENTRI STORICI MINORI - art. 9 | [Color swatch] |
| CINTURA DEI FORTI E DELLE MURA - art. 23 | [Color swatch] |
| EDIFICI DI INTERESSE STORICO AMBIENTALE - art. 23 | [Color swatch] |
| MANUFATTI DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE - art. 24 | [Color swatch] |
| MONUMENTI GEOLOGICI - art. 25 | [Color swatch] |
| ARENE E DOLINE NATURALI - art. 25 | [Color swatch] |
| Fiume Adige - corsi d'acqua - art. 26 | [Color swatch] |
| VEGETAZIONE RIPARIALE - art. 26 | [Color swatch] |
| RETI IDRAULICHE STORICHE - art. 27 | [Color swatch] |
| PALEOLITICI - art. 28 | [Color swatch] |
| SISTEMA DEI PARCHI E DELLE AREE VERDI | |
| PARCO DEL FIUME ADIGE NORD - art. 30 | [Color swatch] |
| PARCO DEL FIUME ADIGE SUD - art. 30 | [Color swatch] |
| PARCO DELLA SPIGA - art. 31 | [Color swatch] |
| PARCO EQUESTRE - art. 32 | [Color swatch] |
| PARCO DELLE MURA MAGISTRALI - art. 33 | [Color swatch] |
| PARCHI E GIARDINI DI INTERESSE STORICO - ARCHITETTONICO (M.C.) - art. 34 | [Color swatch] |
| AREE VERDI ATTREZZATE - art. 21 | [Color swatch] |
| ZONE BOSCHIVE GRANDI ALBERI - art. 35 | [Color swatch] |
| LINEE DI CRINALE - art. 38 | [Color swatch] |
| CIME - art. 35 | [Color swatch] |
| CONI VISUALI - art. 36 | [Color swatch] |
| AMBITI RURALI | |
| AMBITI RURALI DI COLLINA - art. 37 | [Color swatch] |
| AMBITI RURALI DI FONDovalLE - art. 38 | [Color swatch] |
| AMBITI RURALI DI TUTELA NATURALISTICA AMBIENTALE - art. 39 | [Color swatch] |
| AMBITI RURALI DI PIANURA - art. 40 | [Color swatch] |

| | |
|---|----------------|
| AMBITI RURALI DA RIQUALIFICARE - art. 41 | [Color swatch] |
| AMBITI RURALI SPECIALI DI CONNESSIONE URBANA - art. 42 | [Color swatch] |
| AMBITI DELLE CORTI RURALI (ex art. 10 L.R. 24/85) - art. 43 | [Color swatch] |
| AMBITO DELLE CAVE | |
| ABANDONATE - art. 44 | [Color swatch] |
| ATTIVE - art. 44 | [Color swatch] |
| ALTRE INFORMAZIONI | |
| INFRASTRUTTURE FERROVIARIE | [Symbol] |
| AUTOSTRADA E COMPLANARE | [Symbol] |
| VIABILITÀ DI PROGETTO DI SCALA URBANA E TERRITORIALE | [Symbol] |
| SVINCOLI NUOVI E/O DA POTENZIARE | [Symbol] |
| AMBITO AEROPORTUALE | [Symbol] |
| AMBITI DI SALVAGUARDIA DEL P.T.P. | [Symbol] |
| LIMITI DEL SISTEMA INSEDIATIVO PRODUTTIVO E DEI SERVIZI | [Symbol] |

Verona nel contesto metropolitano, regionale ed europeo

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

Per la sua storia, per le sue dimensioni demografiche ed economiche e per il sistema di attrezzature che in quest'area si sono concentrate, la città e l'area metropolitana ad essa riferita svolgono un ruolo importante e specifico, sia rispetto agli altri grandi sistemi metropolitani padani (di Milano, di Bologna e di Padova-Treviso-Venezia), sia rispetto all'area della Mittel-Europa più direttamente relazionata al sistema economico padano. Le dinamiche che negli ultimi decenni hanno sostenuto questo ruolo, modificando i pesi della popolazione ivi insediata, favorendo l'insediamento di nuove attività economiche, rendendo più complesso il sistema delle attrezzature e dei servizi e attuando un diverso grado di mobilità interna all'area, sono state ampiamente descritte e valutate all'interno dei molti documenti di analisi che riguardano quest'area e andranno ulteriormente aggiornati in occasione del nuovo Ptrc.



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

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

In una sintesi abbreviata delle politiche di Piano previste per l'area veronese dal Piano regionale di sviluppo (Prs), dal Piano territoriale regionale di coordinamento (Ptrc), dal Piano dell'area del quadrato Europa (Paqe) e dal Piano territoriale Provinciale (Ptp) trascriviamo i seguenti concetti - obiettivi.

L'area della grande Verona corrispondente all'area metropolitana comprende un sistema che varia dai 17 comuni della prima corona ai 22 definiti dal Piano d'area quadrante Europa.

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

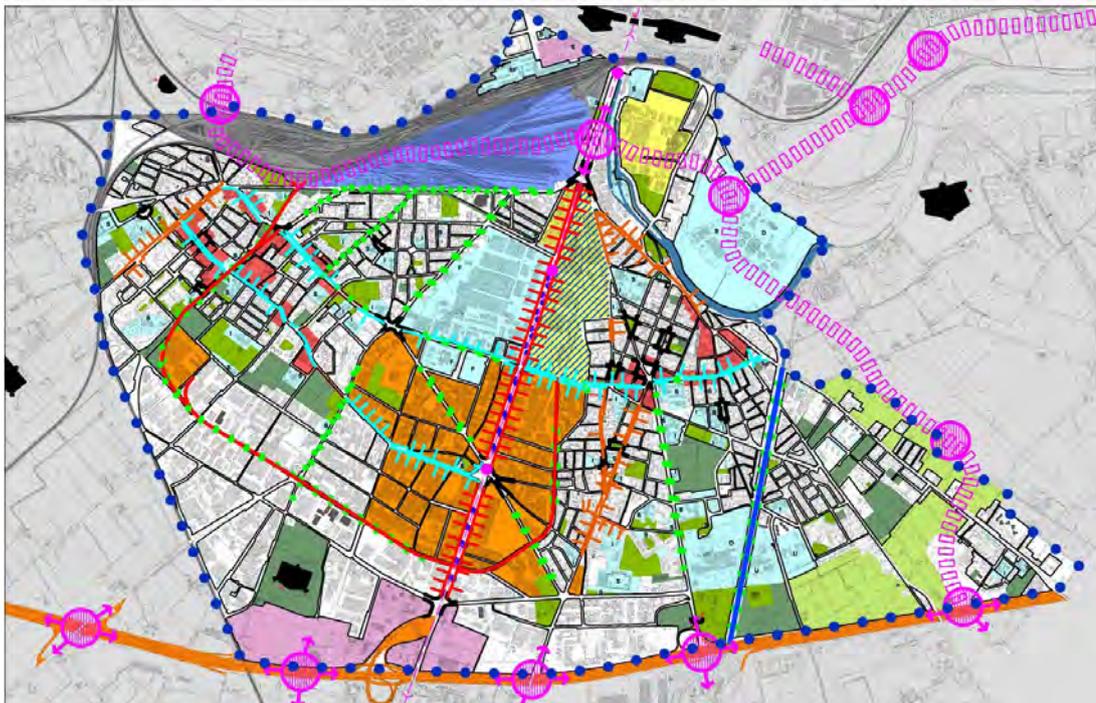
All'area metropolitana veronese spetta il ruolo di tramite con le altre regioni italiane e di porta per l'Europa / porto dell'Europa.

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

- attuare un'efficace azione di tutela e valorizzazione ambientale attraverso una più attenta regolazione del rapporto tra attività antropiche e risorse naturali;
- qualificare il sistema insediativo con opportune azioni di tutela, di rifunzionalizzazione e di riuso sia del sistema urbano residenziale, sia di quello industriale, in funzione di un riequilibrio dell'intero sistema metropolitano;
- razionalizzare ed incentivare l'insediamento di nuove attività produttive tecnologicamente avanzate e di un più complesso sistema di attività terziarie favorendone l'integrazione e la competitività;
- riorganizzare le relazioni e la mobilità all'interno della città capoluogo e tra questa e gli insediamenti dell'area metropolitana;
- ammodernare il sistema delle grandi reti stradali, ferroviarie e delle infrastrutture civili con particolare riguardo al ruolo di Verona quale centro di servizi e di marketing urbano a scala europea.

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

E tuttavia nell'ambito urbano una questione emerge su tutte: quella relativa all'ambito di Verona Sud.



Prg di Verona. Progetto preliminare. Caratteri tipologico-insediativi degli interventi (scala originale 1:7.500)

LEGENDA

| | | |
|---|---|---|
| <p>AMBITO DI VERONA SUD - art. 42</p> <p>ELEMENTI FISICO-MORFOLOGICI - art. 56</p> <p>CAPISALI FISICO MORFOLOGICI - art. 54</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partì - Parte urbana - Mura Magellani <p>FRONTI EDILIZI - art. 52</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pianta stilizzata di ricomposizione dell'asse di Vittorio Veneto - Pianta stilizzata di consolidamento delle aree di formazione storica - Pianta stilizzata di connessione tra le parti urbane <p>SISTEMI INSEDIATIVI E TIPI DI INTERVENTO PREVALENTI - art. 53</p> <ul style="list-style-type: none"> - AREA CON DOMINANTE AD EDIFICAZIONE CARATTERIZZATA DAL PRIMO DI PARTE DEL SISTEMA EDILIZIO STORICO QUALE MATRICE DEL SUO COMPLETAMENTO - art. 54 - AREA DI TRASFORMAZIONE EDILIZIA E URBANISTICA DELL'INSEDIAMENTO PRODUTTIVO ESISTENTE E DI RICOMPOSIZIONE DEL SISTEMA URBANO DI VERONA SUD - art. 55 - AREA DI TRASFORMAZIONE EDILIZIA ED URBANISTICA DELL'INSEDIAMENTO ABITATIVO E/O PRODUTTIVO ESISTENTE IN FUNZIONE DELLA RICOMPOSIZIONE TRA PARTI DI CITTÀ - art. 56 - AREA DI RICOMPOSIZIONE EDILIZIA ED URBANISTICA IN RELAZIONE AI GRANDI SISTEMI DELLA VIABILITÀ - art. 57 - AREA DI RICOMPENSA DEI SISTEMI INSEDIATIVI ESISTENTI - art. 58 - AREA DI TRASFERIMENTO E DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA DI GRANDI ATTREZZATURE ED IMPIANTI - AREA EX SCALO FERROVIARIO - art. 59 | <p>EDIFICI E SISTEMI DI EDIFICI RIFERITI AD IMPIANTI SPECIALI PUBBLICI E/O DI USO PUBBLICO - art. 49</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piazze - Giardini - Università - Ospedali - Stazione Ferroviaria - Ospedale - Altri Servizi <p>SISTEMA DELLE AREE VERDI - art. 61</p> <ul style="list-style-type: none"> - AREE VERDI ATTREZZATE - PARCHI GIARDINI - ESISTENTI - DI PROGETTO - AMBITI RURALI SPECIALI DI CONNESSIONE URBANA - art. 42 <p>CARATTERI DELLA VIABILITÀ - art. 63</p> <ul style="list-style-type: none"> - VIALI ALBERATI PRINCIPALI - VIALI ALBERATI SECONDARI - VIABILITÀ PEDONALE E CICLABILE COSTRUITA SUL RIUSO DEL BINARIO FERROVIARIO DISMESSO INTERNO ALLA ZONA STORICA - VIABILITÀ DI CONNESSIONE INTERNA COSTRUITA SUL RIUSO DEL CANALE GIULIANO - PIAZZE - NODI DELLA VIABILITÀ E PRINCIPALI NODI URBANI | <p>ALTRE INFORMAZIONI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fiume Adige e canali artificiali - Infrastrutture Ferroviarie - Autostrada - Complanare e Aree di Pertinenza - Viabilità di Progetto a Scala Urbana e Territoriale - Vincoli Nuovi E/O da Potenziare - Metrotramvia Leggera Automatica di Progetto - AREA P.R.I.S.B.T. |
|---|---|---|

I luoghi strategici dello sviluppo urbano.

Verona sud: il progetto, gli strumenti di attuazione e l'idea di città

L'area di Verona sud è una vasta area residenziale e industriale compresa tra la stazione di Porta Nuova e la ferrovia per Bologna, l'autostrada e, a est, la via Palazzina.

Urbanizzata a partire dai primi decenni del novecento accoglie due popolosi quartieri Borgo Roma -Tomba

e Santa Lucia – Golosine, di oltre 65.000 abitanti, le grandi aree produttive della prima industrializzazione dismesse o in via di dismissione, la fiera e più a sud le aree industriali più recenti ordinate dalla Zai storica. Anche se in una realtà così vasta è difficile individuare un unico elemento direttore del sistema insediativo, non di meno l'asse che va dal Casello di Verona sud all'ingresso della città storica di Porta Nuova ne costituisce oggi l'asse potente, interessato dalle maggiori dinamiche urbane sia con riferimento al riuso funzionale dei manufatti esistenti, sia con riferimento alla disponibilità alla trasformazione di aree di grande dimensione collocate in posizione strategica lungo questo asse.

Ma il fatto più evidente e più generale che riguarda l'intera area è che questo insieme di case, di strade e di industrie non abbia mai dato luogo ad una vera e propria parte di città. Di questa mancano gli elementi di complessità e di gerarchia urbana costituiti dagli edifici civili e dalle grandi attrezzature di servizio; mancano gli spazi di diradamento dell'edificato, le piazze e i giardini, i luoghi pubblici e i vuoti della città, una struttura commerciale ad essi relazionata.

I due quartieri, tra loro separati dalla via del Lavoro, dotati ciascuno di un proprio cimitero, non hanno definito nel tempo un proprio centro urbano e si trovano oggi come sospesi in una condizione che richiede politiche non di semplice riordino edilizio, ma di costruzione dell'effetto città. La questione di Verona sud non è riconducibile unicamente a quella del recupero delle aree dismesse, ma riguarda un più vasto progetto che tenga costantemente presente l'intera area urbana e la necessità, per questa, di pensare a come ricondurla a diventare una vera parte di città.

In questa prospettiva anche le opportunità derivanti dal recupero delle aree industriali dismesse assumono una valenza diversa. Occorre pensare a Verona sud non come ad un'area di espansione della città, ma come ad un'area del centro antico ed applicare ad essa strumenti analoghi a quelli predisposti per i centri antichi, utilizzando ovviamente non le stesse categorie d'intervento, ma la stessa attenzione, gli stessi principi ordinatori. Il recupero e la rifunzionalizzazione della città del novecento è un problema di grande attualità che diverrà sempre più importante e specifico entro le questioni urbane, soprattutto in quelle aree, come questa di Verona sud, che pur trovandosi a ridosso di una città storica, mancano di una struttura urbana definita.

Per quest'area sono stati pensati due strumenti di intervento che corrispondono a due diverse fasi di conoscenza e di approfondimento dei temi del progetto urbano:

- il Piano direttore in quanto Piano quadro degli obiettivi morfologico funzionali e perciò dei caratteri generali degli interventi urbani da conseguire;
- il Master Plan in quanto verifica tipo morfologica di quei caratteri applicata ai singoli contesti urbani, alle singole parti di città.

Il Piano direttore è per sua natura un Piano quadro nel quale si definiscono alcune scelte generali che non si presentano sotto forma di *zoning*, ma riguardano piuttosto i caratteri principali di una struttura urbana da raggiungere, i livelli di complessità funzionale prefigurata per alcune aree, la forma possibile di una parte di città in un arco di tempo determinato.

Il Piano direttore degli interventi, misurato su di una realistica e verificata trasformabilità delle aree, prefigura un'idea di città all'interno della quale collocare il senso e la natura degli interventi previsti.

Al Piano direttore corrisponde l'idea generale di un luogo in quanto città.

Ma la sua costruzione non può che appartenere ad una procedura per Varianti, che nelle singole parti, area per area, verifichi il senso di alternative architettoniche definite attraverso dei Master Plan.

Il Master Plan è l'unico strumento in grado di mostrare coerentemente il senso di un'alternativa nella costruzione di una parte di città. Non ci sono descrizioni, per quanto articolate, in grado di sostituire la chiarezza e la perentorietà con la quale si presenta una proposta definita da un Masterplan.

Ma attuare questa procedura significa anche togliere al piano generale quel significato demiurgico che spesso gli veniva assegnato, riconoscendo al contrario che la costruzione di una parte di città costituisce un atto complesso, passibile di varianti e attuabile solo con il contributo di un insieme di soggetti che non si ritrovano tutti entro le stanze del piano. Occorre riconoscere insomma che nessuno è depositario dell'idea di un luogo o di una parte di città e che questa idea solo in parte è contenuta entro il Piano direttore

Piano direttore e Master Plan sono i passaggi operativi per giungere alla costruzione di un luogo urbano, di una parte di città, definendone nel contempo l'idea e la forma architettonica.

Questa procedura, utile comunque, è tanto più necessaria quanto maggiore e complesse sono le trasformazioni da attuare, come nel caso di Verona sud dove le aree attualmente dismesse o in via di dismissione,

in quanto ambiti di trasferimento di attività non più compatibili con la centralità dell'area, coinvolgono una superficie di oltre due milioni di metri quadri e, considerando un indice di costruzione intorno ai 3mc/mq, un volume di oltre seimilioni di metri cubi. Una dimensione enorme localizzata in un'area strategica della città. Una dimensione destinata a crescere con i processi di dismissione delle aree industriali più antiche ed obsolete nate proprio all'interno di Verona sud.

Nessuna città italiana si trova oggi in una condizione analoga, di un rinnovo urbano così ampio e strategico dal punto di vista della localizzazione. Si tratta di ripensare e di ricostruire un pezzo intero di città ed è questa l'importanza teorica e pratica che rivestono oggi i piani ed i progetti per Verona sud.

Testo a cura del Prof. Arch. Umberto Trame, Advisor del Sindaco e coprogettista del Piano.

SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA

Comune di Verona
Assessorato: Urbanistica

IL CASO

Pianificare Verona

CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO

Città/territorio storico / aree dismesse

A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE

Piani urbanistici

RIFERIMENTI

http://213.171.96.215/verona/Uffi_sit/PDF_OK/Elaborati%20Progetto%20Preliminare.htm