

AMICI  
DELLA BICICLETTA

ASS. CULTURALE  
IL CARPINO

COMITATO DI  
CITTADINI CONTRO  
IL COLLEGAMENTO  
AUTOSTRADALE  
DELLE TORRICELLE

ITALIA NOSTRA

LEGAMBIENTE

WWF

SABATO 7 MARZO | ORE 9,30  
Polo Zanotto dell'Università degli Studi di Verona

QUALE FUTURO PER LA NOSTRA CITTA'

# LA VERONA CHE SOGNAMO

primo incontro sui temi della mobilità urbana

## MOBILITÀ URBANA: ESPERIENZE E IDEE

Da molti anni a Verona i temi della mobilità sono affrontati dando la priorità all'automobile, mettendo in secondo piano la pedonalità, la bicicletta e il trasporto pubblico.

Gli interventi al centro dell'attenzione – cartiere, traforo, variante alla SP6, strada di gronda... – dicono che la risposta alla domanda di mobilità sarà, ancora una volta, centrata sull'automobile.

- Questi interventi, così costosi, saranno davvero efficaci?
- Decongestioneranno la nostra città?
- Risolveranno le gravi emergenze – ambientale, sanitaria, economica – che ci affliggono?
- Il futuro che descrivono, è quello di una città nella quale si vive meglio, all'altezza delle nuove sfide e degli standard europei che ormai tutti conosciamo?

Su questi temi, decisivi per il nostro futuro, è indispensabile un confronto.

### Situazione urbanistica di Verona

Arch. **GIORGIO MASSIGNAN**  
presidente provinciale di Italia Nostra

### Inquinamento e incidentalità: mobilità e salute pubblica

Dott. **MASSIMO VALSECCHI**,  
Direttore del Dip. di Prevenzione dell'ULSS 20 - Verona

### Bicicletta e tramvia: l'esperienza di Mestre:

Dott. **ENRICO MINGARDI**  
Ass. mobilità e trasporti, Piano del traffico,  
Sistemi logistici, Infrastrutture e Viabilità del comune di Venezia

### Sistema della mobilità a Verona

Arch. **GIULIO SATURNI**, urbanista

### Trasporto pubblico a Verona: progetti

Ing. **GUIDO ZANDERIGO**, già responsabile Sitram

### La promozione della bicicletta

Ing. **MARCO PASSIGATO**  
Consigliere Naz. Fiab e Mobility manager dell'Univ. di Verona

Moderatore e coordinatore

dott. **MICHELANGELO BELLINETTI**, giornalista

### Invitati

prof. **ELIO MOSELE** Presidente della Prov. di Verona  
e sig. **FLAVIO TOSI** Sindaco di Verona

# 12 PROPOSTE PER LA VERONA CHE VOGLIAMO

## 1 Una pianificazione partecipata e concertata

È necessaria una reale partecipazione dei cittadini anche alle scelte di pianificazione territoriale che è mancata nell'adozione dall'Amministrazione Comunale del Piano di Assetto del Territorio (PAT) nel novembre 2007, delegando ai Piani di Intervento (o Piani del Sindaco) le principali scelte urbanistiche.

## 2 Tutelare la salute dei cittadini e ridurre l'inquinamento

La salute è un diritto costituzionale al quale devono essere subordinate le scelte urbanistiche per tutelare i cittadini e ridurre gli attuali livelli di inquinamento urbano, attuando scelte virtuose in materia di mobilità e traffico, acque, aria, rifiuti, rumore...

## 3 Tutelare il paesaggio e salvaguardare il suolo agricolo

È una scelta strategica per la città perché il suolo è una risorsa finita e la sua tutela è insita nel concetto di sostenibilità. Si devono salvaguardare la collina e le zone agricole perturbate, quali "mura verdi" intorno alla città costruita.

## 4 Creare una rete ecologica, valorizzare il sistema dei parchi e riforestare

Consolidare e realizzare la rete ecologica attraverso corridoi verdi che colleghino la rete dei parchi previsti dal PAT, imperniata sul Parco delle Mura, connesso all'Adige (reso accessibile da Parona a Villa Buri) al Parco della Spianà (secondo il Piano Rudi) e al Parco della Collina (da istituire) attraverso percorsi ciclabili e forestazione urbana (1 albero x cittadino x l'anno 2020).

## 5 Mobilità a misura di tutti i cittadini (da zero a 100 anni)

È prioritario promuovere e completare la rete ciclabile cittadina, potenziando il trasporto pubblico su gomma e migliorando la rete stradale esistente.

Non si deve perdere il finanziamento statale di 124 milioni di euro per la rete tramviaria nelle aree urbane della città, omogenea e collegata ai comuni della provincia con l'adozione del sistema di "metropolitana leggera" ferroviario sulle direttrici di Villafranca, S. Bonifacio, Peschiera/ Area del Lago di Garda, Domegliara, Isola Scala/Nogara/Le gnago.

## 6 Le nuove strade del PAT

Le scelte effettuate nel PAT del novembre 2007 sono diametralmente opposte. L'intero territorio viene attraversato da nuove superstrade che insistono nelle aree del parco dell'Adige, della collina e che racchiudono il tessuto urbano in una sorta di barriera d'asfalto circolare. La tangenziale Nord, ovvero il Traforo delle Torricelle, andrà di fatto a sostituire l'attuale tangenziale Sud che sarà utilizzata come raddoppio autostradale dell'A4. Il traffico dell'attuale tangenziale Sud transiterà su una nuova superstrada, che costerà 290 milioni di euro, a ridosso della città, non migliorando la qualità dell'aria e peggiorando la vivibilità di Verona.

## 7 Recuperare e riutilizzare gli edifici storico-monumentali

Inserimento nel sistema Ambientale dei "Grandi Contenitori" militari della città (Arsenale, caserma 4° Orme, Passalacqua, Ospedale Militare e adiacenze, Palazzo Carli, Caserma S. Zeno, ecc.), con l'interrelazione al Parco delle Mura e alle strutture militari austriache dei Forti, per un utilizzo pubblico delle strutture, anche a fini sociali e abitativi.

## 8 Riqualificare i Quartieri e creare aree verdi e Zone 30

In ogni quartiere (a partire da Verona Sud) si devono creare nuove aree verdi e "zone 30" a traffico rallentato, in corrispondenza delle chiese e delle scuole, collegate attraverso percorsi ciclopedonali sicuri, inseriti nella rete ciclabile urbana e connessi agli itinerari verdi della rete ecologica.

## 9 Risparmio, efficienza energetica ed energie rinnovabili

A partire dalle opere pubbliche, anche nella pianificazione, il Comune deve promuovere e incentivare interventi fondati sul risparmio e l'efficienza energetica con l'uso di fonti rinnovabili, alternative ai combustibili fossili. Applicare al Regolamento Edilizio le nuove norme statali e regionali con prescrizioni per il risparmio energetico e utilizzo di energia solare, di bioarchitettura e di standard per qualità edilizia-architettonica.

## 10 Favorire l'integrazione sociale e ripopolare i centri storici

Con lo scopo principale di dare delle risposte alle fasce deboli della popolazione: gli anziani, i bambini ed i poveri, si dovranno

pianificare adeguate soluzioni abitative con l'utilizzo del patrimonio sfitto e/o sotto utilizzato, riportando nuovi abitanti nei centri storici della Città, dei Quartieri e delle corti rurali non più legate all'attività agricola. Il recupero e la riqualificazione dell'edilizia esistente e/o degradata, va attuato attraverso interventi di edilizia pubblica per abitazioni dei giovani, degli anziani e della popolazione che incontra più difficoltà a trovare alloggi dignitosi, visti i canoni di locazione.

## 11 La città compatta

Eventuale nuova espansione edilizia va ricercata, mantenendo l'attuale perimetro urbano, senza intaccare nuove aree agricole, o di pregio ambientale, secondo l'originaria scelta del PAT, di Verona "città compatta".

Quindi è necessario, non solo ripristinare e consolidare nel PAT il limite urbano a ridosso delle aree edificate, ma anche togliere le sacche di espansione edilizia a Borgo Trieste, Borgo Venezia, Montorio e San Michele.

## 12 La Regione Veneto con il PAQE si sovrappone al PAT

Il Piano d'Area del Quadrante Europa, approvato dalla Regione, si è sovrapposto al PAT ignorando le competenze comunali e senza una programmazione complessiva. Sono state definite le scelte sull'ex Tiberghien quale centro direzionale, commerciale e ricettivo, su un'area della Croce Bianca quale centro turistico ricettivo metropolitano, su una zona limitrofa alla strada Gardesana per le funzioni direzionale, di servizi e residenziale, su una zona di possibile esondazione a Parona, il Nassar, vicino all'Adige, per un centro residenziale, direzionale e commerciale, sullo Scalo Merci della ferrovia per un centro per il terziario ed il residenziale, sull'ex seminario di San Massimo per un centro assistenziale oltre che per funzioni direzionali, ricettive, commerciali e residenziali.

Mentre le zone su viale del Lavoro, le ex Cartiere e l'ex Manifattura Tabacchi, sono destinate ad "Aree di riqualificazione e riconversione".

Non viene evidenziato quale potrà essere il loro rapporto con il resto del territorio, ma soprattutto non si tiene conto dei bisogni della città.