

La nostra associazione da decenni si batte perché Verona diventi una città con l'aria pulita, i monumenti rispettati, le aree verdi e pedonali in ogni quartiere e sia accogliente con tutti.

Con questo foglio intendiamo mettere a conoscenza dei cittadini qual'è la situazione ambientale in cui si trova la loro città e quali saranno le conseguenze sull'equilibrio territoriale se verranno realizzati i progetti ed i piani elaborati dalla Amministrazione Comunale e dall'assessore Giacino.

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 è sottoutilizzato. Nel solo Comune di Verona si sono registrati quasi 10.000 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.

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 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 razionale 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 posto auto.

2) all'estrema cintura periferica dovranno essere realizzati i parcheggi scambiatori per ricevere il traffico che proviene dalla provincia e da questi partano ogni cinque minuti i convogli del tram elettrico verso il centro, i poli ospedalieri, direzionali e/o commerciali della città.

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 muovano verso il centro il tram ed i minibus elettrici o a metano.

3) Sia opportuno concretizzare a scala comunale un moderno sistema di trasporto pubblico su sede protetta ed esclusiva, che a scala provinciale sarà 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 verrebbe 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.

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.

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 la migliore 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 investire su quelle basi.

Sta purtroppo avvenendo tutto il contrario. La pianificazione si sta completamente adeguando alle richieste dei privati.

Il sistema dei cosiddetti contenitori monumentali: Un'altra grossa opportunità per la nostra Pubblica Amministrazione è la pianificazione e la scelta d'uso degli edifici storici. Prima di qualsiasi scelta per realizzare nuove edificazioni, sarebbe stato utile capire quali risposte possono fornire i 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 venderli. 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 farle 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;

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. L'utilizzo culturale, espositivo e concertistico del contenitore a cupola dei magazzini frigoriferi, entrambi di proprietà della Fondazione Cariverona.

E INVECE LE SCELTE DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE NON COLGONO LE OPPORTUNITA' ED IL NOSTRO TERRITORIO SARA' ANCORA CEMENTIZZATO ED INQUINATO.

Verona sud: per questa zona era necessario preparare un piano complessivo previa un'analisi accurata sull'intero territorio comunale. La presenza di parecchie e vaste aree industriali dismesse rappresentava una preziosa opportunità per recuperarle e valorizzare urbanisticamente la città. Purtroppo la costante che ha caratterizzato il recupero di queste strutture è stata l'inserimento di migliaia di mc. di attività commerciali, terziarie, direzionali ed alberghiere. Non si è voluto porre la questione se l'economia locale sia in grado di assorbire tutti quei volumi e soprattutto se era di questo che Verona ha necessità. Gli operatori privati hanno acquistato le cosiddette aree dismesse, hanno chiamato architetti di fama internazionale, che con il loro nome avrebbero mascherato le carenze della pianificazione e del metodo procedurale, ed hanno poi costretto l'Amministrazione Comunale ad accogliere le loro

richieste. Sinora il ruolo del Potere Pubblico è stato quello di un sarto costretto a cucire tanti pezzi di stoffa diversi per realizzare un abito da Arlecchino. Nessuno di questi progetti ha toccato il problema della viabilità, che è rimasto irrisolto.

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 di cui Verona non ha bisogno.

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 successa.

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 tamponarne, se sarà ancora possibile, il caos, saranno a carico della Pubblica Amministrazione, cioè di noi cittadini. Oltre a tutto questo va considerata l'invivibilità della zona e l'aumento dell'inquinamento.

Il sistema residenziale: l'ipotesi che la popolazione veronese possa crescere di circa 10mila unità per quinquennio, raggiungendo le 300.000 unità nel 2021 è poco credibile, per questo riteniamo eccessive le aree di nuova edificazione previste per **un aumento di 25.000 abitanti in circa 10 anni.**

Siamo convinti che l'edificato urbano debba essere racchiuso da una ipotetica linea rossa che ne blocchi l'espansione e che eventuali volumi per la residenza siano eventualmente **recuperati valorizzando il patrimonio edilizio non o sotto valutato.**

Il sistema della mobilità: Nel PAT l'intero territorio viene tagliato da superstrade che insistono nelle aree del parco dell'Adige, come la strada Mediana e quella di Gronda e che racchiudono il tessuto urbano in una sorta di barriera d'asfalto semicircolare.

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.

Abbiamo sempre sostenuto che il prolungamento a nord dell'anello viabilistico che andrebbe a collegare direttamente i caselli di Verona est e di Verona nord attraverso il traforo della collina, fornirebbe risposte solamente ai problemi di viabilità autostradale e soprattutto di quella pesante e non risolverebbe assolutamente il traffico caotico di Veronetta, di Lungadige Ponte Pietra e di via Mameli. Chi da Borgo Venezia andrebbe sino a Poiano per raggiungere Borgo Trento, Borgo Milano o Borgo Roma? Dai recenti sondaggi risulta che solo una parte del traffico, circa il 30%, in uscita dalla nuova infrastruttura in galleria proseguirebbe verso la strada del Brennero, della Valpolicella, oppure, attraversando il nuovo ponte sull'Adige, che sarebbe indispensabile costruire, la nuova e devastante Strada di Gronda. Il rimanente flusso, circa il 70%, tornando indietro, andrebbe ad intasare ulteriormente via Mameli e via Da Mosto.

Con i denari di questa enorme infrastruttura viabilistica riteniamo sia più opportuno realizzare un serio ed efficiente sistema di trasporto pubblico a trazione elettrica o a metano, in grado di assorbire una buona percentuale di traffico privato e quindi di rendere sufficienti le attuali arterie.

Se in Europa quasi tutte le città combattono lo smog con misure rigide anti traffico e potenziando i mezzi pubblici, perché a Verona si tenta di fare il contrario? Chi sta sbagliando? Le esperienze di Londra, Parigi, Vienna, Madrid, Monaco, Copenaghen, solo per citare le metropoli più importanti, che mediamente soddisfano il 67 % della domanda di mobilità con il trasporto pubblico, ci indicano come rimedi alle polveri killer ed agli ingorghi infiniti, autobus a metano, metrò, tramvie, piste ciclabili, ampie Z.T.L., parcheggi scambiatori e non, car sharing. Perché a Verona si cerca l'impossibile panacea del traforo, privilegiando il trasporto su gomma privato? A chi giova questa scelta? Non certo ai cittadini. Perché non prendiamo esempio anche da quelle città italiane che con interventi parziali sul sistema mobilità, ma integrati tra loro, stanno avendo buoni risultati?

Invitiamo l'amministratore Corsi a verificare come stanno risolvendo il problema della mobilità in Europa e valutare se sia proprio utile e necessario devastare una parte del nostro territorio ancora integro e di causare un ulteriore peggioramento della salute della nostra aria.

IL NUOVO P.A.T. TOSI-GIACINO. Rispetto al Pat Zanotto-Uboldi, che abbiamo duramente contestato, quello Tosi-Giacino è molto peggio. Di particolare gravità sono le osservazioni, accolte dall'attuale giunta comunale, che chiedevano di eliminare quella 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.

Il criterio che ha guidato la scelta delle osservazioni da accogliere è stato quello di svuotare di contenuti il PAT, di rimandare le scelte più importanti al Piano degli Interventi, e comunque di limitare i vincoli all'edificazione. Particolarmente grave è stato l'accoglimento dell'osservazione, fatta da un privato, sic, che chiede la modifica e la restrizione dei confini degli ipotetici parchi.

Da tenere presente anche l'osservazione, naturalmente accolta, di togliere i 100 metri di rispetto dall'Adige dell'area sportiva del Bottagisio al Chievo e soprattutto del Nassar, dove è prevista la già citata lottizzazione.

Oltre a questa serie di osservazioni accettate da Tosi e Giacino, che facilitano il lavoro degli speculatori edilizi e dei tecnici che ne presentano le proposte, ci allarma particolarmente l'articolo 47, dove viene previsto che il 1.500.000 mq. di aree 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, non sono state esaurite le aree destinate a servizi, bene, si prendono e si spalmano 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.**

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 aree 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 destinati alle strutture produttive.

L'Agorà della Croce Bianca. Propone 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 micro dissesto idrogeologico, tradendo i principi stessi che dovrebbero promuovere la stesura dei Piani d'Area regionali.

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, poco consoni con i temi cari ai proprietari degli immobili. Oltre a queste strutture è ipotizzata la costruzione di un centro sociale e assistenziale, che ben 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, si unirebbe 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.