



POLITECNICO DI MILANO

Scuola di Architettura e Società Milano Leonardo

Laurea Magistrale in Architettura

Progettazione dell'Architettura Sostenibile

LAUREANDI

Matteo Mantovani 755232

Annachiara Totolo 755349

A.A. 2011/2012

OSMOSI ARCHITETTONICA E IDENTITÀ
URBANE COMPLESSE:
PROGETTO DI UN CENTRO POLIVALENTE NELL'AREA DEGLI EX-MAGAZZINI
GENERALI DI VERONA

RELATORE

Prof. Marco Bovati

CORRELATORI

Arch. Arianna Foresti

Arch. Michele Paleari

INDICE

INTRODUZIONE

PARTE PRIMA

Descrizione del quadro urbano e territoriale

1 CENNI STORICI SULLO SVILUPPO URBANO DI VERONA

1.1 Il ruolo dei Magazzini Generali nel processo evolutivo della città di Verona	8
1.2 Dalle origini all'impero asburgico	9
1.3 Unità d'Italia e crisi economica	10
1.4 Ventennio fascista, sviluppo ed espansione territoriale	12
1.5 Ricostruzione e sviluppo di Verona Sud	14

2 GLI ELEMENTI PAESISTICI DELLA CITTÀ DI VERONA

2.1 Frammenti di un antico paesaggio nelle aree periferiche della città	17
2.2 Il fiume Adige	18
2.3 Il sistema difensivo militare	23
2.4 Il sistema produttivo: mulini e archeologia industriale	26

PARTE SECONDA

Indagini del comparto di Verona Sud: potenzialità e criticità

3 INDAGINI URBANE NEL COMPARTO MERIDIONALE

3.1 Criticità e potenzialità di Verona Sud	30
3.2 Il quartiere Borgo Roma	31
3.3 I quartieri Santa Lucia e Golosine	32
3.4. Macrofenomeni e problematiche dell'area	33
3.5 Cronologia degli interventi di pianificazione	34
3.6 Piani urbanistici più recenti: PAQE, PAT, PRUSST, PP	36

4 MAGAZZINI GENERALI: ORIGINI E SVILUPPO

4.1 Un'area strategica per la definizione di un nuovo centro urbano	40
4.2 Le ragioni della nascita dei Magazzini Generali	41
4.3 Lo sviluppo degli Magazzini Generali tra gli anni '20 e gli anni '50	42

4.4 Declino degli Magazzini Generali: dal dopoguerra agli anni '80	44
4.5 Nuove prospettive per l'area: dai concorsi degli anni 90 ai progetti per Verona Sud	46
5 VALUTAZIONI STRATEGICHE SUL COMPARTO DEI MAGAZZINI GENERALI	
5.1 Ai margini del recinto: densità e porosità ai bordi	49
5.2 All'interno del recinto: rapporti dimensionali e percezioni sensoriali	50
5.3 Possibilità di ricostruire una relazione tra le parti	50
PARTE TERZA	
Progetto di un centro civico Sud nell'area dei Magazzini Generali	
6 DESCRIZIONE DEL PROGETTO	
6.1 Tema di progetto	53
6.2 Elenco delle funzioni	54
6.3 Biblioteca	55
6.4 Centro civico	56
6.5 Teatro	57
7 INDICE DELLE TAVOLE	58

ABSTRACT

L'obiettivo del lavoro è l'elaborazione di un progetto di un Centro Civico e Culturale per Verona Sud, che si inserisca nell'ambito dei Magazzini Generali e riqualifichi il sistema di relazioni tra i quartieri residenziali e le architetture del contesto fieristico-produttivo.

L'attività progettuale persegue i seguenti obiettivi: evidenziare la presenza di un sistema paesaggistico trasversale antitetico allo sviluppo in direzione nord-sud dei tessuti urbani; promuovere la tutela del paesaggio e salvaguardare le identità del territorio; mediare le previsioni dei programmi di pianificazione con la domanda dei residenti; ricucire la separazione che sussiste tra i quartieri di Borgo Roma e Golosine-Santa Lucia; rivalorizzare gli stessi conferendo nuovo carattere di centralità all'ambito dei Magazzini Generali; costruire un dispositivo osmotico che dialoghi con il margine residenziale e gli ambiti produttivi.

Il progetto nasce dallo studio degli interventi di riqualificazione urbana previsti dal Piano di Assetto del Territorio¹ per l' Ambito Territoriale Omogeneo (ATO)² 4 - Verona Sud. In particolare interessa indagare il ruolo che dovrebbe assumere l'ambito dei Magazzini Generali, posto in posizione baricentrica all'interno del più ampio progetto di riconversione dell'area industriale in polo finanziario (progetto noto con il nome di "Cardo Massimo") ed espressione identitaria del contesto locale. L'area si colloca a meridione della città storica, all'ingresso dei quartieri di Borgo Roma e Golosine, a margine del contesto produttivo della Zona Agricolo-Industriale³ storica. Il sito è potenzialmente servito dalle maggiori infrastrutture territoriali e si colloca in posizione frontale rispetto alla Fiera di Verona. Ciò motiva il coinvolgimento dei Magazzini Generali nel programma di riassetto territoriale, volto a creare un asse di servizio costituito dalle maggiori polarità economiche e direzionali della città. Attualmente gli ambiti limitrofi sono a vocazione residenziale e si sono formati a supporto dell'attività produttiva. Tali quartieri risultano separati da un'espansione a ventaglio della zona industriale e dall'attraversamento dell'asta viaria di Viale del Commercio e Viale Piave. In virtù della loro destinazione produttiva, i Magazzini Generali sono collocati all'interno di un recinto murato che contribuisce ad isolare l'area rispetto al contesto, ostacolando l'instaurarsi di un sistema di relazioni tra le architetture dei borghi residenziali e gli spazi interni al recinto. L'incomunicabilità tra le parti è aggravata da una generalizzata condizione di isolamento: a nord dalla presenza dello scalo merci FS di Porta Nuova; a est dal recinto delle Cartiere

¹ PAT - Piano di Assetto del Territorio, secondo la L.R. Regione Veneto n. 11/2004. Il P.A.T. del Comune di Verona è stato definitivamente approvato con Delibera della Regione Veneto n. 4148 del 18/12/07 e pubblicato sul B.U.R. n. 13 del 12/2/2008.

² PAT - Piano di Assetto del Territorio, secondo la L.R. Regione Veneto n. 11/2004. Il P.A.T. del Comune di Verona è stato definitivamente approvato con Delibera della Regione Veneto n. 4148 del 18/12/07 e pubblicato sul B.U.R. n. 13 del 12/2/2008.

Fedrigoni e da un sottopasso stradale ; a sud dall'area dismessa dei Mercati Ortofrutticoli; ad ovest dal recinto della Fiera, dall'ex Manifattura Tabacchi e dal cavalcavia di Viale Piave.

Il lavoro individua una serie di elementi della memoria locale che, posti a sistema tra loro con con il nuovo previsto dal progetto, consentirebbero la valorizzazione dell'area di Verona Sud e il superamento della sua segregazione nel sistema urbano. Tale rete, costituita da percorsi della mobilità lenta, si pone in senso trasversale rispetto all'asse nord-sud proposto dai programmi di pianificazione; il superamento delle criticità di Viale Piave e dei recinti produttivi (Fiera, Magazzini Generali, Scalo Ferroviario, area di Basso Acquar, Cartiere Fedrigoni) avviene costruendo i collegamenti tra i quartieri sul disegno delle strutture nascoste della frangia urbana: canali interrati, aree alberate inedificate, linee ferroviarie dismesse, argini di canali artificiali,.. . Rispetto a tale sistema, l'area dei Magazzini Generali si pone in posizione baricentrica; è dunque in grado di accogliere i percorsi individuati dalle indagini e quelli previsti per la *green belt* veronese, costituendosi come centro scambiatore della mobilità lenta e veloce.

Nel contesto di progetto, lo scarto dimensionale tra i capannoni di stoccaggio, gli spazi aperti e le architetture residenziali impedisce l'instaurarsi di un dialogo tra gli elementi. L'intervento si costituisce come necessario quale "soglia" tra parti estremamente eterogenee, apparentemente non coinvolte in rapporti di collegamento tra di esse. All'esterno dell'area il percorso si snoda in un sistema di micro-soglie tra parti notevolmente diversificate. All'interno del recinto si può riscontrare invece un singolare panorama di interferenze generate dai notevoli edifici presenti, di cui sicuramente la Stazione Frigorifera Specializzata costituisce l'elemento di maggior pregio, oltre che rappresentare l'elemento di rottura all'interno dell'intero complesso. Tale insieme di interferenze non possono tuttavia essere classificate come un sistema unitario, contribuendo dunque ad incrementare le criticità intrinseche dell'area.

Attraverso l'inserimento del progetto per un Centro Civico e Culturale si cerca di porre a sistema un complesso di edifici considerati come *landmark* di quartiere oltre che generare un tra dialogo spaziale tra i diversi elementi di maggiore spicco presenti sul territorio limitrofo.

Viene accolta la sfida di innovare le relazioni costruendo una successione di fatti architettonici che rivelano gradualmente la presenza delle architetture circostanti. Gli spazi aperti vengono ricalibrati in funzione delle architetture di appartenenza; gli edifici a valenza civica si accostano alle preesistenti e diventano nuovi elementi identitari del paesaggio urbano.

All'interno del Centro Civico e Culturale trovano luogo un caffè con servizio di ristorazione, un centro giovanile, sedi di associazioni di quartiere, sale gradonate per la didattica, laboratori ricreativi, sale seminariali, portineria e punto informazioni, uffici amministrativi, un edificio a torre con alloggi residenziali per i ricercatori, una piazza-mercato per la vendita settimanale

³ Zona Agricola Industriale, istituita nel 1948 da Camera di Commercio, Comune e Provincia di Verona

di prodotti a km zero, una biblioteca per i residenti e i ricercatori, un teatro all'aperto, un teatro/auditorium con annessa sala concerti e sale prova. Il sistema teatrale è collegato al livello interrato al centro congressi previsto per l'edificio del Stazione frigorifera, progettato da Mario Botta. La diversificazione tipologica e dimensionale degli ambienti del Centro Civico è stata studiata per poter supportare le conferenze e gli eventi organizzati dalla Fiera in occasione delle esposizioni di maggior rilievo.

PARTE PRIMA
Conoscenza del contesto

CAPITOLO 1

Descrizione del quadro urbano e territoriale

1.1 Il ruolo dei Magazzini Generali nel processo evolutivo della città di Verona

L'area dei magazzini generali di Verona ha sempre rivestito un ruolo di fondamentale importanza nello sviluppo della città, non soltanto da un punto di vista economico ma anche dal punto di vista fisico e territoriale.

Essendo Verona collocata a cavallo tra le direttrici di collegamento nord-sud ed est-ovest d'Italia, oltre che occupare una posizione baricentrica anche in un più ampio contesto europeo, la città è stata da sempre considerata un punto di riferimento strategico in ambito commerciale.

Le grandi potenzialità di questa regione hanno contribuito a fare della città un'area molto contesa, al punto da subire un'evoluzione da luogo di scambio e commercio a roccaforte militare, a partire dalla Repubblica di Venezia sino al termine della Seconda Guerra Mondiale.

È solamente a partire dagli anni 1940-50 che si ricomincia a cercare di valorizzare la centralità di Verona al fine di incrementarne lo sviluppo commerciale e industriale della città, necessario per l'avvio di una ripresa economica. Per il raggiungimento di tale scopo, nei territori di Verona sud viene edificato il complesso dei Magazzini Generali e del Mercato Ortofrutticolo, stabilimenti finalizzati allo stoccaggio di generi alimentari come frutta e verdura destinati principalmente ai territori del nord Italia e d'oltralpe. Si tratta di strutture tecnologicamente considerate come le più avanzate d'Italia nel loro settore, in particolare per quanto riguarda la Stazione Frigorifera Specializzata, la prima nel suo genere.

Fin dai primi anni di attività viene registrato un grande incremento economico della città legato principalmente all'introduzione dei Magazzini Generali; questo fattore spinge i funzionari del Comune di Verona ad aumentare investimenti, incentivazioni e agevolazioni mirate al potenziamento di tale settore. Si procede dunque con l'elaborazione di una serie di piani di intervento per le aree sud della città, finalizzati alla creazione di un quartiere industriale in grado di convivere con le esigenze di un complesso impegnativo quale quello dei Magazzini Generali. Viene inoltre prevista la collocazione di un importante polo fieristico e l'ampliamento dei quartieri di Borgo Roma, Santa Lucia e Golosine con la progettazione di edifici residenziali popolari in grado di ospitare gli operai impegnati nel comparto.

Attorno agli anni '70 gli spazi, gli edifici e la struttura urbanistica del quartiere si rivelano essere non più idonee ad ospitare tali funzioni che vengono dunque gradualmente

trasferite all'esterno della città, dove potevano godere di stabilimenti di nuova costruzione e di una migliore accessibilità richiesta dall'utilizzazione di mezzi pesanti.

Inizia dunque a registrarsi una progressiva dismissione di numerose aree della zona industriale storica di Verona Sud; tali territori rappresentano una concreta possibilità per la riqualificazione dei quartieri di Borgo Roma, Santa Lucia e Golosine.

Per la riconversione di questi complessi sono stati elaborati diversi piani, il cui filo conduttore comune è il riconoscimento della grande potenzialità contenuta nell'area dei Magazzini Generali, per il valore archeologico industriale contenuto nei padiglioni, per la vicinanza al centro storico, e in quanto unico territorio di collegamento possibile tra aree residenziali fino ad ora completamente sconnesse.

Risulta dunque evidente come l'area in questione rivesta un ruolo di fondamentale importanza nell'ottica di una riqualificazione dell'intero comparto sud di Verona, e come lo studio dello sviluppo storico di tale territorio possa essere di grande aiuto nella lettura delle potenzialità e delle criticità dell'area stessa.

1.2 Dal Medioevo all'impero asburgico

Verona, città da sempre stata considerata uno dei maggiori centri per le relazioni economiche e commerciali, ha assunto in un secondo momento il ruolo di roccaforte militare, con la Repubblica di Venezia prima e con l'Impero Asburgico poi.

Durante il Medioevo, la città viene governata da Goti, Longobardi, Franchi, per poi passare alla dominazione della Signoria scaligera fino alla fine del XIV secolo, con la quale Verona conosce un periodo di grande ricchezza e prosperità. Notevoli sono le opere urbanistiche e architettoniche realizzate in questa fase, come ad esempio la cinta muraria e le fortificazioni. Questo è inoltre il periodo di maggior espansione della città, che vede le annessioni dei borghi esterni di S. Zeno e Veronetta e la progettazione delle espansioni di Cittadella e Valverde, collocate nell'immediato sud rispetto al centro storico. Con la dinastia degli Scaligeri Verona assume la forma e le dimensioni che rimarranno pressoché invariate fino alla fine del XIX secolo.

Il sistema delle mura della città viene ulteriormente potenziato dalla Repubblica di Venezia, vista la notevole importanza strategica della città' come porta di ingresso nei territori delle Serenissima. Questo sistema viene inoltre valorizzato dalla costruzione delle porte principali alla città, tra cui si ricordano Porta Nuova e Porta Palio, edificate per opera del Sanmicheli.

Verona mantiene la sua identità militare anche con l'avvento della dominazione asburgica nel 1814. Nel corso del XIX secolo la città viene arricchita con altre due linee difensive, una mediana ed una esterna inserita nel territorio agricolo. Si tratta di un

particolare tipo di difesa costituito da un sistema di forti in campo trincerato che, abbinato alla legge che imponeva il divieto di edificazione nel raggio di un miglio di distanza dalla linea di fortificazione, determina la completa inedificabilità del territorio intorno alla città. Per tale motivo, lo sviluppo di Verona rimane pressoché bloccato fino al 1910, anno in cui viene abrogata tale legge. I primi interventi architettonici successivi a tale provvedimento trovano collocazione sulla Piazza d'armi, territorio attualmente occupato dalla Stazione di Porta Nuova e dagli insediamenti industriali della ZAI storica. La forte presenza militare sul territorio veronese ha prodotto manufatti di archeologia industriale che tuttora costituiscono le maggiori fonti per un possibile sviluppo futuro della città.

1.3 Unità d'Italia e crisi economica

Al momento dell'unificazione d'Italia, Verona entra in una profonda crisi economica causata dall'abbandono del territorio da parte del contingente austriaco. I principali problemi derivano dalla forte disoccupazione che colpisce la manodopera fino a quel momento impiegata nella costruzione di strutture militari, oltre a quella impegnata nella ricezione dei militari che stazionavano in città. L'allora sindaco Giulio Camuzzoni, con lo scopo di incoraggiare un fino ad allora timido sviluppo industriale, decide di promuovere la costruzione di un canale artificiale che attraversi il territorio cittadino partendo da nord fino alla campagna a sud. La predominante vocazione agricola della città, infatti, aveva fino a quel momento smorzato ogni tipo di industrializzazione, rendendo Verona una città industrialmente arretrata, se confrontata con i principali centri del Nord Italia.

Inoltre la collocazione geografica della città entro limiti naturali quali colline e fiume, o architettonici come le mura, ha fortemente influenzato la formazione e l'espansione di Verona, che, avendo ormai saturato le zone entro il centro storico, trova alcune difficoltà relativamente alla collocazione di un eventuale nuova area industriale. Le zone identificate come le più consone per questi scopi si trovano nelle porzioni di territorio a sud di Verona, nelle aree precedentemente occupate da insediamenti militari.

Successivamente all'Unità d'Italia, i territori sui quali si erano stanziati le truppe asburgiche divengono proprietà delle autorità militari, le quali optano per il mantenimento del vincolo di inedificabilità per le suddette aree. Questi vincoli iniziano a venire meno a partire dalla fine del XIX secolo, decadendo definitivamente nei primi anni del XX secolo, con la "liberazione" del territorio di Verona Sud.

Le prime proposte di progetto per il canale vengono presentate nel 1870, ma devono trascorrere altri trent'anni per l'effettivo collaudo dello stesso. Una volta inaugurato, il canale Camuzzoni è caratterizzato da una potenza di più di 3000 cavalli vapore che conferiscono all'opera ingegneristica un carattere decisamente industriale. Il suo percorso si snoda quasi parallelamente all'Adige, iniziando dalla diga del quartiere Chievo, per poi scendere nella zona di Basso Acquar, area identificata come la più idonea per il nuovo sviluppo industriale, continuando il proprio corso nel quartiere di Tombetta. Una volta entrato in territorio agricolo, il canale subisce una diramazione in due canali minori destinati all'irrigazione dei campi.

La forza prodotta da questa nuova via d'acqua viene inoltre sfruttata con la costruzione di due Centrali elettriche, una nel 1923 e l'altra nel 1946. Le Centrali Tombetta I e II, la cui energia prodotta ha lo scopo di servire alle industrie concentrate nella nuova zona industriale, vengono costruite non lontano da quello che diventerà la sede dei Magazzini Generali.

Le prime manifatture che si stabiliscono nella zona di Basso Acquar, a sud-est della città, sono le Cartiere Fedrigoni e il Cottonificio Crespi nel 1888. Queste costruzioni riescono a superare l'opposizione militare in quanto l'area in questione è caratterizzata da una depressione naturale del terreno che quindi consentiva la costruzione degli stabilimenti senza però ostruire la vista sul piano di fuoco delle artiglierie. Per circa dieci anni, queste due industrie sono le uniche ad essere costruite; il vero boom industriale della città viene infatti registrato tra gli anni 1903 e 1911 durante i quali vengono triplicati gli investimenti per il settore industriale.

Per quanto riguarda lo sviluppo residenziale della città, nei primi anni del XIX secolo viene a delinearsi una tendenza urbanistica basata sulla suddivisione del territorio in zone, destinando ognuna di queste ad una determinata classe sociale. Vengono quindi costruiti a nord i quartieri di Borgo Trento e Valdonega destinati alla borghesia e progettati perseguendo il mito della "città giardino", il centro storico viene destinato alla nobiltà cittadina e alle attività di terziario, le aree di nuova espansione a sud vengono invece destinate alla classe operaia e alle industrie. Questa nuova politica di espansione risulta essere positiva: analizzando l'andamento demografico tra il 1911 e il 1931 si registra una crescita demografica costante nelle zone centrali della città e un significativo aumento di popolazione nelle aree periferiche collocate a sud.

Il numero di abitanti del Comune di Verona subisce un consistente aumento nel 1927, con l'annessione di nove comuni facenti parte della prima fascia periferica: Avesa, Cà di David, Montorio, Parona, S. Massimo, S. Michele Extra, S. Maria in Stelle, Quinto di Valpantena e Quinzano.

1.4 Ventennio fascista sviluppo ed espansione territoriale

Fino a questo momento, lo sviluppo della città avviene sempre per piccoli progetti, promossi dall'Amministrazione o dalle personalità più influenti nella vita cittadina, che si limitano a considerare soltanto quartieri o piccole porzioni di territorio. Il risultato di questo susseguirsi di progetti non inseriti all'interno di un disegno urbanistico più ampio, produce una serie disomogenea di interventi, che contribuisce a creare uno sviluppo disordinato della città.

Nel 1931 venne bandito un concorso per la stesura del nuovo Piano Regolatore di Verona, le cui linee guida imponevano di evitare sventramenti totali del territorio edificato, di ripensare il sistema viabilistico in modo da diminuire il traffico nelle zone più interne della città e disegnare i quartieri di espansione tenendo conto dei piani già in corso di esecuzione.

E' interessante far notare la percezione che si ha del territorio veronese al momento di questo primo bando: la città viene vista come suddivisa in zone ben delineate, ognuna delle quali definita da densità edilizia e caratteristiche ben precise. Si passa dalla città romana racchiusa tra l'ansa del fiume e le mura, caratterizzata da un'alta densità edilizia e strade molto strette, alla porzione di città compresa tra le mura romane e comunali con larghe strade ma egualmente densa di costruzioni, a quella entro le mura scaligere con una costruzione continua sul fronte stradale che sviluppa cortili e spazi aperti verso l'interno degli isolati; a queste aree si vanno ad aggiungere le vaste zone ancora inedificate a causa della presenza delle servitù militari. A nord del centro storico, invece, si trovano i quartieri edificati su zone pianeggianti e collinari, con strade larghe e facilmente percorribili; i quartieri più esterni sorgono prevalentemente su assi stradali provinciali e sono caratterizzati da una quasi totale assenza di servizi al cittadino.

I piani proposti presentano diverse analogie relativamente agli interventi per il centro storico, per il quale si ipotizza di intervenire sui punti di minima resistenza con la tecnica del diradamento edilizio; molto disomogenee sono invece le ipotesi di progetto per i piani di ampliamento.

I risultati del concorso vengono commentati nella rivista "Architettura" da Luigi Piccinato, il quale critica il modo di procedere di molti gruppi rilevando come "lo studio di un piano regolatore "va guardato dal di fuori al di dentro, [...] è il piano di ampliamento che ci darà o non ci darà la città di domani; che ne farà o non ne farà l'economia; che darà o non darà una vita sana ai cittadini; che permetterà o ostacolerà una attività edilizia privata; che predisporrà o negherà la possibilità di un demanio comunale".

Nel 1935, dalla sintesi di diverse idee tratte dai progetti del concorso del 1931, viene presentato un nuovo PRG che risulta essere molto dettagliato e minuzioso per il centro storico ma totalmente inadeguato per le zone periferiche, ossia le aree che maggiormente necessitano di ordine e rigore. La stesura definitiva del piano arriva soltanto nel 1939 ma l'approvazione viene posticipata alla promulgazione della nuova Legge Urbanistica Nazionale del 1942, in quegli anni in corso di discussione; tuttavia i successivi eventi bellici ne impediscono l'effettiva applicazione.

Gli anni del fascismo a Verona sono principalmente ricordati per le importanti opere urbanistiche attuate. Tra le maggiori iniziative si ricordano sia opere pubbliche come il ripristino di Castelvecchio e la messa in funzione del Teatro Romano, sia interventi di valorizzazione dei monumenti cittadini, ma anche il più semplice sviluppo edilizio residenziale. Tuttavia l'intervento che più ha colpito la memoria collettiva di Verona è stato sicuramente l'abbattimento dell'antico ghetto ebraico che si estendeva oltre Piazza Erbe e che costituiva uno degli esempi più rappresentativi di conformazione viaria medievale della città. L'idea dell'abbattimento del quartiere ebraico era già stata proposta negli anni antecedenti la prima guerra mondiale, senza però che tali lavori partissero a causa della guerra stessa. Dopo il conflitto, la questione dell'abbattimento del ghetto viene riproposta dai nuovi programmi di risanamento urbano del regime fascista, il cui obiettivo dichiarato è quello di creare alloggi più decorosi e dignitosi, vista anche la localizzazione prestigiosa che questo occupava. Il Ghetto viene infine sventrato nel 1924 e nell'operazione si procede anche ad abbattere alcuni edifici di epoca scaligera per far posto alla nuova sede del Palazzo delle Poste. Successivamente a queste demolizioni vengono progettati nuovi alloggi per le famiglie sfrattate, che trovano collocazione nel nuovo quartiere di San Bernardino, edificato nel 1926, di Porta Palio, Borgo San Pancrazio, aree residenziali popolari che si vanno ad aggiungere ad altri nuclei, come quello di Tombetta, edificati prima del conflitto. Nel 1924 vengono anche varati i primi piani per le aree di Borgo Venezia, Santa Lucia, Borgo Roma e delle zone esterne a rispetto a Porta Palio; i piani in questione consistono principalmente nel riordino viabilistico e stradale, trascurando invece la pianificazione di servizi ai quartieri in questione.

In quegli anni si registra inoltre un avvenimento molto importante per lo sviluppo economico e industriale di Verona; nel 1927 si assiste all'inaugurazione del primo nucleo di edifici dei nuovi Magazzini Generali che trovano collocazione nell'area a sud della Stazione di Porta Nuova. Il carattere prettamente industriale della zona viene successivamente rimarcato dalla costruzione di altri importanti stabilimenti quali la Manifattura Tabacchi e le Cartiere Fedrigoni tra il 1930 e il 1932.

Quelli precedentemente elencati sono gli interventi più importanti effettuati dall'Amministrazione fascista relativamente all'area di Verona sud; altri progetti

vengono intrapresi in diverse aree del territorio comunale, come la costruzione del Ponte della Vittoria e la demolizione degli edifici di Lungadige Sant'Alessio, le cui motivazioni dichiarate sono analoghe a quelle relative all'abbattimento del ghetto ebraico, mentre il vero obiettivo dell'intero progetto è quello dell'ampliamento della strada di collegamento con Trento e con la Germania.

I.5 Ricostruzione e sviluppo di Verona sud

La collocazione strategica di Verona e la forte presenza di militari tedeschi sul territorio comunale, contribuiscono a fare la città oggetto di circa 100 bombardamenti da parte delle forze alleate. Più del 45% degli edifici del centro storico vengono distrutti o fortemente lesionati e tra questi si contano il Municipio, il Teatro Filarmonico, Castelvecchio, la Biblioteca Civica e molti Palazzi signorili, ai quali si vanno ad aggiungere i ponti sull'Adige che vengono demoliti uno ad uno da parte delle truppe tedesche al momento della ritirata.

La ricostruzione ha inizio nel 1946 secondo il piano urbanistico redatto dall'architetto Marconi, successivamente tradotto in PRG nel 1958. Il piano attuato è costituito da una serie di interventi disomogenei effettuati con tecniche costruttive e tecnologiche povere, dettate prevalentemente da principi economici. Il piano prevede nuove aree per il rapido sviluppo di zone residenziali ai lati della ZAI storica, nei quartieri di S. Lucia/Golosine e di Borgo Roma. Per quanto concerne i monumenti storici invece vengono ideati progetti dettagliati volti al recupero degli stessi, come si verifica ad esempio per il recupero di Ponte Pietra e di Ponte Castelvecchio. Alla fine degli anni '50 iniziano i lavori per il restauro di Castelvecchio, il cui progetto viene affidato all'architetto Carlo Scarpa che compie una delle migliori sistemazioni museali avvenute in Italia nella seconda metà del XX secolo. All'ingegner Pier Luigi Nervi viene invece affidato il progetto per la costruzione del nuovo corpo della Biblioteca Civica, recentemente restaurata e portata al suo livello più alto di funzionalità.

Dal punto di vista economico, il periodo del dopoguerra è caratterizzato, oltre che da una bassa crescita demografica, da un limitato numero di imprese e aziende presenti sul territorio e dal conseguente problema di disoccupazione.

Le attività in grado di dare un lavoro immediato alla crescente richiesta della popolazione sono quelle legate alla ricostruzione edilizia e alle industrie già attive nella fase prebellica, in quegli anni impegnate in una delicata fase di ripresa. Per cercare di spronare l'economia e attivare nuove imprese in grado di risollevare la città, nel 1948 viene istituito il consorzio ZAI con l'obiettivo di dotare Verona di una Zona Agricolo-Industriale destinata a diventare il centro economico della città.

L'area scelta per la collocazione della ZAI si trovava all'incrocio delle Statali della Cisa e dell'Abetone-Brennero, in prossimità della Stazione di Porta Nuova, riaperta nel 1949, e in prossimità dell'area dei Magazzini Generali. Nel 1948 viene legalmente riconosciuta la ZAI storica veronese e vengono offerte agevolazioni fiscali, doganali e ferroviarie alle aziende intenzionate a stabilirvisi. Lo statuto favorisce l'ubicazione in queste aree di stabilimenti di prodotti ortofrutticoli e di manufatti inerenti ad agricoltura per confermare la vocazione principale della città come centro di produzione agricola. Nello stesso anno anche l'Ente Autonomo Fiera costituitosi nel 1930, decide di trasferire la propria sede nella nuova area ZAI, più precisamente a fianco dei Magazzini Generali.

Il problema principale nella prima fase di sviluppo economico di Verona è sicuramente l'inadeguatezza delle infrastrutture stradali e ferroviarie, strutture rimaste pressoché invariate sin dal momento della loro fondazione fino agli anni '50. A migliorare notevolmente la situazione sono la costruzione e apertura nel 1961 dell'Autostrada Milano-Venezia e del Casello di Verona Sud, cui si aggiunge quasi dieci anni più tardi la tratta Modena-Brennero. Il ruolo svolto dai caselli autostradali è di fondamentale importanza per lo sviluppo economico e industriale della città; questi ultimi hanno infatti incentivato la collocazione nelle suddette aree delle industrie che più ambivano a fruire della migliore accessibilità ai percorsi veloci, contribuendo all'espansione della ZAI veronese.

Dagli anni '70 in poi fra i tre caselli di Verona Sud, Verona Nord e Sommacampagna trovano ubicazione le nuove grandi infrastrutture del Quadrante Europa, dell'Aeroporto civile Valerio Catullo e del nuovo Grande Mercato Agroalimentare, che sostituisce quello costruito a partire dal 1952 nell'area adiacente ai Magazzini Generali.

Tra gli anni '60 e gli '80, Verona diviene una delle maggiori capitali dell'industria agroalimentare in Europa, concentrando in maniera quasi esclusiva certi tipi di produzione soprattutto nel settore dolciario e di prodotti da forno. Anche nelle zone collinari a nord di Verona e in nelle campagne della periferia sud si registra uno sviluppo economico e industriale positivo soprattutto legati rispettivamente al settore della lavorazione dei marmi e dell'allevamento avicolo.

L'apertura delle nuove Autostrade e il conseguente sviluppo economico portano ad un aumento demografico notevolmente superiore rispetto a quello previsto; nel 1965 viene dunque varata una variante al precedente PRG per effettuare un adeguamento dello strumento urbanistico capace di organizzare e regolare futuri interventi di espansione.

Nel 1971 viene portato a compimento il sovrappasso che collega Viale Piave a Viale del Lavoro, importante infrastruttura che ora determina l'assetto di Verona Sud. Questo intervento si rende necessario a causa del progressivo aumento di automobili presenti

in città e la conseguente impossibilità di interrompere il traffico a livello stradale ad ogni passaggio di vagoni dal parco ferroviario di Porta Nuova alla zona dei Magazzini Generali. Questo intervento risulta di fondamentale importanza in quanto si trova esattamente sulla direttrice sud di sviluppo cittadino che idealmente collega Piazza Bra, e il centro storico, al casello autostradale di Verona Sud. Inoltre esso fa parte di quella fascia di infrastrutture che separano il centro storico dalla "città-parallela" di Verona Sud e che costituiscono uno dei punti fondamentali di analisi per qualsiasi progetto che contempra i Magazzini Generali.

CAPITOLO 2

Gli elementi paesistici della città di Verona

2.1 Frammenti di un antico paesaggio nelle aree periferiche della città

Il degrado ecologico-ambientale che caratterizza gli ambiti della città contemporanea di Verona, ha portato di recente all'elaborazione di proposte di riassetto territoriale fruitivo ed ecologico. Nel 2011 viene esposta la relazione programmatica relativa alla possibilità di realizzare una rete ecologica veronese, elaborata dall'arch. Paolo Boninsegna e dal Dott. De Franceschi. Tale lavoro coglie l'urgenza di pianificare una rete ecologica che sia strumento strategico per il comune di Verona; particolare importanza viene inoltre conferita all'obiettivo di buona conservazione e corretta fruizione delle risorse naturali esistenti, finalizzati a garantire una qualità accettabile dell'ambiente. Mentre la cintura interna alla città storica è facilmente identificabile sul perimetro dei bastioni veneziani, la fascia esterna, per la quale manca una reale pianificazione, dovrebbe riallacciare in linea trasversale le aree agricole con gli spazi aperti della città periferica. Se da una parte emerge la necessità di lavorare sugli spazi eterogenei e dinamici della frangia urbana, dall'altra se ne denuncia la scarsa qualità ecologica e paesaggistica. Di fatto non vengono riconosciuti i *topoi* e gli elementi identificativi del territorio, motivo per cui la proposta della *green-belt* presentata nel masterplan si traduce nella realizzazione di un nuovo parco urbano (parco dello Scalo di Porta Nuova e Parco di Borgo Roma) "a riempimento" dei vuoti periferici, mentre i potenziali *canali verdi* esistenti (Canale Onagro, Giuliani e Camuzzoni fra tutti) sui quali si dispongono eterogenee esperienze paesaggistiche, non sono oggetto di alcun interesse da parte dell'amministrazione comunale. Tale processo, esasperato da interessi politici e immobiliari, si verifica nel momento in cui l'occhio poco sensibile dei pianificatori non riconosce nei fatti locali alcun grado di qualità architettonica e ambientale.

Parlare del sistema paesaggistico della città contemporanea significa necessariamente fornire alcune delucidazioni relativamente alla definizione stessa di *paesaggio*. A tal proposito si ricorre alla definizione contenuta nel Codice dei Beni culturali e del paesaggio (Dlgs 42/04) all'articolo 131 comma 1 : "*Per paesaggio si intende una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni*". E ancora al comma 2 dello stesso articolo recita: "*La tutela e la valorizzazione del paesaggio salvaguardano i valori che esso esprime quali manifestazioni identitarie percepibili*". Si tratta dunque di un insieme di fatti, artificiali e naturali, che insieme concorrono a generare fatti singolari,

localmente identificabili e specifici. Il paesaggio, in quanto “ forma dell'ambiente” , diviene identificativo di un determinato popolo e dei relativi aspetti culturali più rappresentativi.

La città di Verona è certamente caratterizzata dalla presenza costante dell'acqua. Le anse del fiume Adige, intrappolate negli argini murati del centro urbano, trovano sfogo a valle, immediatamente dopo il ponte della Ferrovia, dando origine ad uno dei maggiori parchi del territorio, il Parco urbano dell'Adige. Nei quartieri meridionali di Borgo Roma e Cà di David la presenza dell'acqua è pressoché costante, a causa dei canali industriali o agricoli (Canale Camuzzoni, Canale Giuliani, Canale Milani, Canale Conagro) che un tempo caratterizzavano il territorio agrario, oggi per la maggior parte urbanizzato. Rappresenta inoltre una costante del margine periurbano la presenza dei forti austriaci, sebbene troppo spesso mortificati dalle infrastrutture della città contemporanea e molto degradati a causa dell'incuria e della scarsa consapevolezza delle amministrazioni e della comunità.

Il patrimonio culturale di questa porzione di territorio si realizza, però, per la maggior parte attraverso episodi di edilizia minori, nascosti e meno eclatanti, ma altrettanto capaci di rappresentare la convergenza tra cultura di una comunità e rapporto con il territorio entro il quale è insediata. In tal senso le contrade rurali di Tomba e Santa Lucia, i primi insediamenti operai di Tombetta e i mulini del Pestrino rappresentano un eccellente esempio. A questi si possono aggiungere le antiche corti agrarie e i manufatti produttivi di archeologia industriale disseminati sul territorio compromesso della franga urbana di Verona. Estremamente interessanti sono poi gli edifici di primo '900 rappresentanti la prima fase di sviluppo dell'industrializzazione veronese. In particolar modo si ricordano le opere legate alla gestione delle acque: la diga idroelettrica del Chievo, la centrale idroelettrica di Basso Acquar e l'elettica chiusa di Canale Giuliani.

Identificati i luoghi e gli elementi rappresentativi del territorio, gli stessi possono essere assunti quali ambiti di riconnessione paesaggistica, con un duplice intento: realizzare un sistema territoriale a protezione dell'ecosistema e rivolto alla fruizione della cittadinanza; riequilibrare gli assetti morfologici degli ambiti periferici e periurbani, riqualificandone il sistema ambientale e restituendo loro il carattere identitario.

2.2 Il fiume Adige

L'economia trainante dei borghi antichi e della città di Verona è per molti secoli intimamente legata alla presenza dell'acqua. Le sponde del fiume Adige sono caratterizzate, specialmente in epoca veneziana, dalla presenza di numerosi mulini

galleggianti, di idrovore e casa-fondaco per il deposito di merci agricole destinate al mercato cittadino di Piazza Isolo. Il sistema economico viene completato dalle ville nobiliari e dalle corti rurali dell'entroterra agricolo, punti logistici di gestione e governo delle attività produttive. Il rapporto diretto con il fiume inizia a perdersi con la fine della dominazione della Serenissima: Verona, contesa dai Francesi e dagli Austriaci per il dominio sulla Val d'Adige, viene frazionata in due città distinte (dal 1801 al 1805), la cui linea di demarcazione è rappresentata dal corso del fiume. La successiva dominazione asburgica porta alla militarizzazione del territorio e alla perdita della sua autonomia produttiva, con il conseguente allontanamento delle attività produttive legate all'acqua. Con l'annessione al Regno d'Italia vengono promossi i primi interventi per la promozione dell'attività industriale: ne deriva un sistema economico che sfrutta l'acqua dei canali artificiali per la produzione energetica, ma il rapporto diretto con il fiume è ormai inevitabilmente compromesso. Tra il 1885 ed il 1899 l'innalzamento dei muraglioni e la rettificazione di tratti del corso d'acqua mutano il rapporto tra città e Adige, vanificando la loro millenaria simbiosi. Viene demolito l'isolotto di ghiaia (Isolo Bonomi) posto tra Castelvecchio e Ponte della Vittoria, su cui trovava collocazione un piccolo insediamento industriale costituito da numerosi mulini, una pila per il riso e una segheria per il legno. Il legame viene definitivamente spezzato più a valle, tra la chiesa trecentesca di Sant'Anastasia e l' "Isolo", isola fluviale sulla quale si stabilizza fin dal medioevo un quartiere estremamente vitale percorso da canali e piccoli ponti. Per secoli l'Isolo rappresenta la porta commerciale della città e proprio sul punto di transito sorge il mercato cittadino e le dimore più prestigiose. Il borgo, devastato dalle piene del fiume, è oggetto di pesanti interventi di ricostruzione che prevedono interramenti e distruzioni. Oggi l'Interrato dell'Acqua Morta è una strada di grande traffico e la confinante Piazza Isolo, depauperata del ruolo di "porta fluviale", si presenta come una vasta area vuota, priva di un coerente carattere urbano, nonostante sia spesso oggetto di risistemazioni. Il fiume perde definitivamente il ruolo di protagonista, sebbene ancora oggi la sua presenza sia una costante nel paesaggio territoriale ed urbano.

L'Adige, entrando nel territorio comunale a nord-ovest, incontra, quale primo elemento iconico del rapporto territorio-fiume, il Ponte di Parona, porto fluviale per il passaggio dei carichi per il Tirolo e le valli interne. Di lì scendendo verso Ponte Catena si estende sulla sponda destra l'area periurbana del Saval, che ospita ancora alcune corti rurali tra cui villa Algarotti, detta Corte Molon. Molte ville si sviluppano anche sulla riva sinistra, caratterizzata da una quota più elevata rispetto all'altra sponda. A ciò si deve la presenza del canale irriguo Biffis (metà '900), utilizzato dagli anni '40 per azionare la Centrale idroelettrica del Chievo (1942). Il territorio posto ad occidente è solcato da altri numerosi canali, tra cui quello dell' Alto Agro Veronese (1891) e del Conagro

(1896), entrambi oggi parzialmente interclusi nel tessuto residenziale dei quartieri periferici. Più a valle il fiume lambisce il Borgo del Chievo, la cui diga-ponte (1923) regola la portata delle acque che servono il canale Camuzzoni, cui si deve l'avvio dello sviluppo industriale e gran parte della produzione di energia idroelettrica della città. Essa certamente rientra nel panorama delle architetture di archeologia industriale e si caratterizza per la struttura a piani orizzontali formata dalle paratoie, dalle sette pile fluviali e la passerella in calcestruzzo che vi si incastra a metà altezza. Si è formata, in tal modo, una leggera incastellatura a più piani che, pur sbarrando il corso del fiume, non ne nega alla vista la presenza. Proseguendo verso la città, il paesaggio fluviale incontra i quartieri di Saval e Borgo Trento; il territorio è qui completamente urbanizzato, sebbene si conservi la porzione ineditata detta Spianà ad ovest del quartiere Stadio.

All'interno della città storica il corso del fiume è serrato dai muraglioni degli argini di fine XIX secolo, il cui innalzamento muta il rapporto tra la città e l'Adige, ma ne consente, comunque, una piacevole fruizione estetica. In alcuni tratti, come già accennato, si avverte chiaramente quella che fu una drammatica lacerazione, culturale oltre che urbanistica. A monte il fiume forma l'area detta "della Campagnola", per secoli ricca di orti e campi coltivati, da metà del XIX secolo sede del grande Arsenale austriaco, posto in asse con il trecentesco ponte di Castelvecchio. La stessa zona è interessata dalla realizzazione di un quartiere residenziale, caratterizzato sul lungadige dalla presenza di interessanti villini costruiti tra gli anni '20 e '40 del '900. Nelle zone più interne a partire dagli anni '50 si dà luogo alla nascita di Borgo Trento, caratterizzato da grandi condomini che offuscano l'ambizioso progetto di città-giardino precedentemente inteso per quest'area. I collegamenti tra le due sponde vengono assicurati dalla presenza di una serie di ponti, alcuni precedenti alla seconda guerra mondiale, (della Vittoria (1929/rif.1953) e Catena (1929/rif. 1946)), altri più recenti (ponti del Risorgimento (1968) e Saval (1971)). Sulla riva destra la crescita è rallentata dal tessuto storico contenuto entro la cinta muraria, di cui rimangono testimonianze importanti di tutte le epoche, dall'età comunale agli interventi sanmicheliani e austriaci. Pur parzialmente schermati dai muraglioni, rimangono in relazione visiva con l'Adige, l'abside e il campanile di San Zeno, Castelvecchio e il ponte Scaligero, l'Arco dei Gavi (trasportato a ridosso del fiume nel 1932) e i cortili e le retro-facciate dei palazzi nobiliari di Corso Cavour: Palazzo Canossa, opera di Michele Sanmicheli, Muselli e Portalupi. Tra i ponti Vittoria e Garibaldi (1864; 1935;rif. 1947), la riva destra si caratterizza per la presenza di un Lungadige alberato che prende il posto del già citato isolo pre-industriale di Bonomi. Oltre il ponte gli argini lambiscono il complesso monumentale del Duomo, costituito da una serie di edifici ad alta valenza artistica che anticipano il romano ponte Pietra, il più antico attraversamento del fiume. Sulla

riva opposta le barriere schermano parte di Borgo Trento, la chiesa rinascimentale di San Giorgio e l'antico quartiere di Santo Stefano, tra cui l'omonima chiesa (XII sec.). Il vicino punto di curvatura dell'ansa è dominato da colle San Pietro, sul quale giace il teatro romano, riportato alla luce a fine '800 ed oggi utilizzato nell'ambito dell'estate teatrale veronese per spettacoli di prosa, danza e concerti. Sulle pendici si dispongono numerose ville del XVIII e XIX secolo, mentre la sommità è dominata dalla presenza di una caserma austriaca, visibile a grande distanza. Il tratto successivo di Sottoriva e dell'Isolo è, come già accennato, quello che più di tutti ha subito uno stravolgimento nell'uso e nell'immagine in seguito agli interventi di costruzione degli argini. Dell'operosità dell'area oggi non rimane che un ricordo nelle pitture dei vedutisti o nelle prime foto della città. L'area di Veronetta e Piazza Isolo, per secoli al centro del sistema economico dell'intero territorio veronese (vi si trovava il mercato ortofrutticolo fino al suo trasferimento in ZAI avvenuto nel 1954), si trovano oggi evidentemente isolate rispetto al circuito economico-turistico della città sulla sponda destra del fiume. Ciò sta portando alla perdita delle realtà commerciali locali e all'aumento di degrado e sporcizia in una delle zone che conserva maggiormente le testimonianze dell'architettura locale, le antiche chiese e alcuni dei più importanti palazzi nobiliari (uno per tutti, Palazzo Giusti con il magnifico giardino, visitato dallo zar Alessandro I e celebrato da Goethe). Superato il ponte Navi, sulla riva sinistra corre un Lungadige alberato, più elevato rispetto ad una seconda strada su cui si affaccia, tra gli altri, il palazzo sanmicheliano dei Lavezola Pompei, un tempo a diretto contatto con l'acqua. A destra il parapetto dei muraglioni lascia intravedere il fianco della chiesa di San Fermo che anticipa il complesso della settecentesca Dogana, dimenticata da molti, di cui una parte si affaccia direttamente sull'acqua. Giardini e terrazzi fanno da sfondo a questo lungadige tutto pedonale, concluso dalla fabbrica ottocentesca dell'ex macello ai Filippini, addossata al ponte Aleardi sorto per collegare il Cimitero Monumentale al centro cittadino.

Il percorso fluviale interno alla città è chiuso da ponte San Francesco (1930 – 1950) e il ponte della Ferrovia (1852, restaurato dopo il 1945): di lì il fiume si libera dei vincoli in muratura e prosegue, naturalmente, a formare l'ansa del parco sud dell'Adige e l'Isola del Pestrino. Il suggestivo percorso ciclopedonale rivela un paesaggio ai più dimenticato, costituito di ampie zone boscate, canneti palustri e grandi opere di controllo delle acque, tra le quali emerge la presenza del ponte-diga di Santa Caterina. L'ansa fluviale si chiude in località Mulini, antico borgo produttivo, per ripiegare a sud-est verso valle. Piccoli insediamenti, sorti in prossimità di corti rurali o ville, punteggiano la campagna tagliata dalle infrastrutture dell'autostrada e delle tangenziali. Tra le molte tenute agricole d'epoca veneziana, la maggior parte delle quali in cattivo stato di conservazione, si ricordano villa Biondani, di cui rimane una

porzione della cinta muraria, resti degli annessi rustici, l'edificio padronale, e la chiesetta, tuttora aperta al culto; il complesso di Ca' del Bue, dei Pellegrini, costituito da edificio padronale, oratorio, abitazioni dei fattori, stalle e scuderie articolati attorno alla grande aia; Villa Conti Migliorini, già Venier, oggi in cattivo stato. Ben conservato è invece il monumentale complesso settecentesco di villa Spolverini Buri, costituito da casa padronale, due cappelle, rustici, casa del fattore e un vasto bosco costituente l'elemento finale del percorso ciclopedonale del parco sud dell'Adige. La villa, oggi gestita da associazioni cattoliche, è un importante centro di attività culturali, educative e sociali che culminano ogni anno nella tradizionale Festa dei Popoli. La dimora padronale, affacciata sul fiume, si trova di fronte al Lazzaretto, complesso sorto a partire dalla metà del cinquecento per il ricovero degli appestati e in gran parte crollato nel 1945, per l'esplosione delle polveri da sparo custodite all'interno dei suoi spazi. La distruzione della struttura rappresenta una perdita particolarmente dolorosa in quanto costituiva l'unico impianto di isolamento per gli appestati tra quelli realizzati in Italia durante il secolo XVI. All'interno dell' ampia ansa trova luogo anche la chiesetta romanica di San Pancrazio, la cui facciata si erge sopra una tettoia dell'antica corte cui è annessa (corte Dogana). Si ricorda inoltre la presenza dei ruderi del Forte Hess, costruito dagli Austriaci tra il 1850 e il 1853, nel luogo dell'antico complesso monasteriale di Santa Caterina, e l'esistenza di numerose corti rurali del settecento.

La presenza dell'acqua del quadrante meridionale non è solo legata al corso del fiume, ma ai numerosi canali irrigui e produttivi presenti sul territorio: si tratta certamente di un insieme di grande interesse paesaggistico, testimonianza della tenace attività umana volta a creare le condizioni favorevoli per convivere con il fiume. Il canale Marazza, realizzato dopo il 1908, taglia alla base l'ansa del fiume collegando la centrale elettrica del Colombarolo con la Diga di Santa Caterina. Destinato alla produzione di energia elettrica per il Cottonificio Festi Rasini, in seguito viene allacciato al sistema energetico collettivo. In località Tombetta (da tumulus, rialzo del terreno), in destra idrografica, ha origine il canale irrigatorio Giuliari, qui segnato dalla presenza dell'interessante edificio di presa, in stile eclettico neo-medievale. In direzione del centro città si estende la depressione fluviale detta del Basso Acquar, contenuta all'interno di un'ansa fluviale abbandonata e certamente la zona più ricca di testimonianze di archeologia industriale di inizio XX secolo. A partire dal 1880 quest'area è destinata ad ospitare gli insediamenti produttivi della città, motivo a cui si deve la presenza del canale Camuzzoni, che qui completa il suo tragitto iniziato, come già detto, al Chievo. Qui sorgono importanti complessi produttivi, oggi solo in parte esistenti, tra cui l'Officina dell'Acquedotto, le Cartiere Fedrigoni (1888), il Mulino Conslaro (1893), il Cottonificio Crespi (1890), il Cartonificio Franchini ed altre fabbriche minori. Nel 1899 viene attivata l'Officina Elettrica Comunale, oggi sede della centrale

idroelettrica AGSM di Tombetta (1923), tuttora in esercizio e primo impianto costruito in Italia destinato a favorire lo sviluppo delle piccole industrie.

2.3 Il sistema difensivo militare

La posizione geografica privilegiata, che la pone alle pendici dei monti e all'ingresso della pianura, costituisce il motivo della fondazione di Verona in epoca romana alla metà del I secolo a.C. e della sua fortuna militare e commerciale. La difendibilità del sito e la facilità dei collegamenti con il Brennero e le regioni del nord Italia determinano il carattere militare della città, la cui eredità si manifesta nelle opere difensive e nei numerosi forti disseminati sul territorio veronese. Tali monumenti, da secoli elementi di rilievo del paesaggio urbano, hanno contribuito alla generazione della *forma urbis* attuale.

Le prime connotazioni militari si devono al periodo romano, momento in cui la città si costruisce sullo schema ortogonale del castrum, protetta a nord dall'ansa del fiume Adige e a sud da due lati di mura difensive fra loro ortogonali, di cui restano alcuni tratti, rimaneggiati nei secoli, e le porte urbane dei Borsari e dei Leoni. Le mura diventano elementi qualificanti della città, rappresentazione del potere politico e militare, oltre che soglie cariche di valore religioso, tra la città dell'uomo e il territorio naturale. In seguito al declino di Roma nel III-IV secolo d. C., vengono ripristinati e rinforzati alcuni tratti delle mura difensive per contrastare l'invasione degli Alemanni provenienti dalla Val d'Adige; in tale occasione l'anfiteatro, fino a quel momento esterno alla città fortificata, viene annesso ad essa ed inglobato come bastione nel sistema difensivo. In epoca comunale, l'affermazione del potere politico e mercantile di Verona, porta alla ridefinizione del perimetro urbano con la costruzione della nuova cinta muraria, compiuta in due tempi. In un primo momento (1130-1153) vengono inclusi i borghi a sinistra dell'ansa dell'Adige (quartiere di Castello e gli abitati di Santo Stefano, San Giovanni in Valle e Santa Maria in Organo); una seconda fase (1194-1224) porta alla conclusione dei lavori con la realizzazione della cinta a destra del fiume (da Castelvecchio all'attuale Ponte Aleardi) a protezione dei borghi della Fratta, di Feraboi e di San Fermo presso il porto fluviale.

Il primo importante momento di ridisegno di Verona si verifica sotto il dominio dei Signori della Scala (1262- 1387), i quali arricchiscono la città di fortezze, torri, fossati e cinte murarie imponenti. Il progetto, a differenza degli interventi precedenti, non risponde esclusivamente alle necessità di accrescere lo spazio urbano, ma assume un'esplicita portata politica e urbanistica: l'opera, voluta da Cangrande I e sviluppata dai suoi successori, è espressione tangibile dell'egemonia dei Della Scala sul territorio veronese.

Il nuovo disegno stabilisce per secoli la forma della città, pressoché inalterata fino al XX secolo. Il territorio urbano viene ampiamente allargato in previsione dell'espansione della potenza comunale a sud, condizione destinata a rimanere a lungo irrealizzata. L'epidemia di peste del 1348 e la caduta degli Scaligeri portano ad un immediato arresto dello sviluppo urbano, lasciando ampie porzioni di territorio cintato libere, in grado di contenere la successiva espansione della città fino alle soglie dell'epoca moderna. Alla dominazione viscontea, iniziata nel 1387 e durata un ventennio, si devono le opere di militarizzazione dell'area sud-est detta "Cittadella" e i collegamenti fortificati che collegano la stessa con Castelvecchio, di cui resta un tratto visibile presso la torre pentagona, posta all'ingresso di Piazza Brà.

I grandi interventi che portano allo stravolgimento dell'*imago urbis* di Verona si devono al dominio veneziano (1405-1796) e alla realizzazione nel XVI secolo delle mura magistrali. Scopo dell'intervento è l'adeguamento del sistema difensivo della città, la maggiore tra i domini occidentali di terraferma, alle nuove tecniche offensive operate tramite l'artiglieria. Il progetto, fortemente voluto dalla Serenissima, doveva essere per i territori circostanti la rappresentazione della sua grandezza, pertanto si carica fin nelle intenzioni di significato civile e di rappresentanza. Si tratta della realizzazione di un'imponente cerchia di terrapieni murati e bastioni costruiti in cinquant'anni a ridosso del tracciato scaligero, intervallati dalle porte di accesso alla città, di valenza monumentale. Al progetto prende parte l'architetto Michele Sanmicheli, cui si deve, tra le altre cose, la progettazione delle porte maggiori (Porta Nuova, Porta Palio e Porta San Zeno), il ridisegno dei nuovi ambiti di espansione intra moenia e la lottizzazione del territorio ancora libero. Al Sanmicheli spetta il merito di aver saputo operare senza lasciare disgiunto il problema difensivo rispetto alla progettazione urbana, tant'è che diviene architetto richiestissimo tanto dalle autorità civili e religiose (lavora per il Duomo, Santa Maria in Organo, San Tommaso, Madonna di Campagna) quanto dalle maggiori famiglie nobiliari del territorio, di cui firma le prestigiose residenze urbane (Palazzo Bevilacqua, Palazzo Canossa, Palazzo Pompei, Palazzo Guastaverza, Palazzo Honorij) e i monumenti funebri (celebre la Cappella Pellegrini presso San Bernardino). La conclusione del sistema difensivo veneziano consegna ai veronesi un'immagine della città profondamente diversa da quella medievale, dove la cinta era una sequenza di episodi ripetuti di merlature e torri di guardia, alle volte sostituite da porte indifferenti al contesto, per lo più semplici collegamenti tra un interno urbano e un territorio ricco di borghi e colture. Il sistema viario diviene gerarchico e complesso; in relazioni alle possibili direttrici d'espansione vengono realizzati i principali assi viari, sui quali si vanno ad attestare nel periodo successivo gli edifici della nobiltà e delle istituzioni cittadine. I nuovi tracciati sono rettilinei in tensione tra due fuochi prospettici: è il caso di Stradone Porta Palio, che congiunge l'omonima porta a Castelvecchio e

quindi a Portoni Borsari, o l'imponente Viale di Porta Nuova, teso a valorizzare il maestoso portale di Piazza Brà e il nuovo fabbricato di Porta Nuova. Le citazioni classiche e la lavorazione a rustico delle porte ne aumentano il carattere monumentale, sottolineandone il carattere civile prima che militare. La roccaforte di Verona è una città completamente isolata dal territorio circostante; condizione accentuata dalla realizzazione di estese spianate a settentrione e a meridione, compiute tramite la demolizione totale degli edificati presenti e l'eliminazione di ogni forma di coltivazione entro il raggio di un miglio dal perimetro fortificato. Questo sistema difensivo, oggi riconosciuto quale limite della cerchia del centro urbano, nel tempo è oggetto di riadattamenti e modifiche imposte da necessità difensive o di attraversamento viario; ciò nonostante mantiene inconfondibilmente il suo aspetto fino all'età moderna.

Ad un lungo momento di pace interna e di relativa incuria del sistema difensivo segue l'abbattimento della cinta meridionale e di alcuni castelli operato dai francesi durante il breve dominio all'inizio del XIX secolo. La supremazia della roccaforte di Verona nei territori del Triveneto si attua sotto il controllo degli Austriaci, cui si deve dapprima il rifacimento e il rinforzo della cinta destra, ricostruita sul perimetro originale, e successivamente l'edificazione della doppia cintura di forti staccati a controllo del territorio urbano (1848-1860). La città, che il generale Radetsky vuole trasformare in un enorme campo trincerato, si ritrova in poco meno di trent'anni completamente ammodernata nelle strutture difensive e acquisisce in breve tempo una cintura fortificata costituita da dodici forti. Più precisamente a meridione della città sorgono il forte di Porta Nuova già Clam (area Magazzini Generali, oggi scomparso), il Forte Palio già Alt-Wratislaw (scomparso), il Forte Santa Lucia già Schwarzenberg (scomparso) il Forte Fenilone già D'Aspre (rimangono pochi resti), il Forte di San Massimo già Liechtenstein (scomparso), il Forte di San Zeno già Radetsky (rimangono resti), il Forte Spianata già Wallmoden (scomparso); a questi si aggiunge un'ulteriore corona di forti posti alle estremità est ed ovest della città, tra cui Santa Caterina già Forte Hess (in buona parte danneggiato).

All'interno della città, trovano luogo la ferrovia di Porta Vescovo, difesa militarmente, e l'arsenale, oltre ad un gran numero di edifici a supporto delle truppe: caserme, ospedali, laboratori di artiglieria, manifatture, panifici militari, che per lungo tempo rappresentano l'immagine dell'oppressione, nonché unica fonte economica della città, bloccata nell'espansione urbana e industriale dai vincoli militari. Questi manufatti e i forti di difesa, numerosi anche sul territorio extra moenia, rappresentano certamente il maggior patrimonio architettonico dell'ottocento veronese. Una terza fase d'intervento avviene tra il 1860 e il 1866, a difesa degli attacchi delle truppe italiane: viene costruita, inutilmente, l'ennesima linea difensiva, posta a quattro chilometri dalla

cinta magistrale per scongiurare la gittata dei nuovi armamenti. Tra questi si ricordano il Forte Tomba già Stadion (parzialmente distrutto) e il Forte di Dossobuono già Erzherzogin Gisela (in buono stato di conservazione), che insistono sull'area meridionale della città.

In seguito all'annessione al Regno d'Italia la città fortificata mantiene per alcuni decenni il proprio ruolo, finché la crescita della popolazione e i progetti di riconversione economica del territorio non portano all'abolizione di alcune servitù militari. L'espansione urbana, specialmente a sud, assorbe l'apparato difensivo demolendolo o lasciandolo per molti decenni all'incuria. Solo negli ultimi anni si è manifestato da parte delle comunità locali e della Soprintendenza la volontà di recuperare, non senza rilevanti difficoltà finanziarie, tali testimonianze del passato. E' però necessario evidenziare come la particolarità di queste architetture non stia esclusivamente nel loro carattere storico-artistico, ma nel costituirsi quale singoli elementi appartenenti ad una rete paesaggistica diffusa, di carattere archeologico-naturale. L'idea di uscire dal pensiero per cui il monumento è il singolo manufatto per ampliare lo sguardo dal manufatto al contesto, presuppone la possibilità di riscoprire l'identità di un territorio, caratterizzata dall'unicità della sua comunità, delle sue tradizioni, dei suoi rilievi, dei suoi materiali, dei suoi simboli, della sua storia,... . Si è dunque chiamati ad intraprendere un'operazione di rigenerazione culturale, che tenta di recuperare le tracce identitarie che l'incuria e il tempo hanno assopito, ma non cancellato.

2.4 Il sistema produttivo: mulini e archeologia industriale

A partire dai primi decenni del XX secolo lo sviluppo economico di Verona ha dato luogo ad un cospicuo insieme di opere e di manufatti legati alla produzione che hanno caratterizzato le trasformazioni della città moderna finendo spesso per costituire l'identità dei nuovi luoghi urbani.

Per secoli il sistema produttivo è rimasto legato all'agricoltura ed alle attività militari che si svolgevano all'interno della città fortificata. Le prime opere risalgono all'era asburgica, quando alle strutture di fortificazione vengono affiancate numerose strutture di supporto logistico e produttivo alle guarnigioni: l'ospedale militare (1853), le caserme, il Galletificio militare di Santa Marta (1863-1865), la Stazione di Porta Vescovo (1860) e l'Arsenale d'Artiglieria (1855). La fine del dominio austriaco costituisce un enorme vuoto nella struttura economica della città, che torna a dedicarsi esclusivamente all'agricoltura. Le maggiori attività produttive restano dunque i mulini ad acqua, molti dei quali natanti, presenti sul corso del fiume fin dall'epoca medievale. Ormeggiati in gran numero sulle sponde del fiume (si arrivano a censire

quattrocento unità galleggianti nel 1866), provvedevano alla macinazione delle farine per la cittadinanza. Un primo momento di declino di queste attività inizia negli ultimi decenni dell'Ottocento, con il processo di riconversione economica e l'introduzione in città di macine meccaniche più efficaci. Il resto avviene con il primo intervento radicale sul tessuto urbano in seguito all'inondazione dell'Adige del 1882: viene interrato il Canale dell'Acqua Morta e si procede a sventramenti e demolizioni finalizzate alla realizzazione degli argini urbani del fiume. Ciò comporta, tra le altre cose, lo smantellamento dei mulini e delle piccole attività produttive presenti in città, che si vogliono riordinare nell'area del Basso Acquar secondo un ambizioso progetto dell'amministrazione comunale.

Nel 1883 cominciano le prime operazioni di costruzione del canale industriale Camuzzoni che, sfruttando la differenza di quota del fiume, doveva garantire forza motrice ed elettricità per le industrie che si sarebbero insediate nella zona. Il progetto industriale fatica a decollare, ed in un primo momento vi si installano solo le Cartiere Fedrigoni e il Cotonificio Crespi, insieme ad altre aziende di minore dimensione. Un timido segnale di crescita produttiva avviene nei primi anni del '900 verso est in relazione alle attività delle officine ferroviarie e del lanificio Tiberghien (1907) e a sud, sud-est, in prossimità del Basso Acquar. Da questo momento la città vede crescere esponenzialmente lo sviluppo ferroviario e industriale legato alla produzione di carta e all'agroalimentare; nel tessuto urbano nascono nuove strutture produttive e si rafforza la dicotomia tutta moderna tra i quartieri borghesi a nord (Borgo Trento e Valdonega) e quelli operai e produttivi posti a sud e ad est (Borgo Venezia, Borgo Roma, Golosine). A sud il paesaggio urbano è caratterizzato dalla presenza discreta dei canali artificiali con le relative opere di presa, dighe, centrali, che dal Chievo raggiungono la zona del Basso Acquar, e da qui nuovamente l'Adige tramite ulteriori ramificazioni, per poi comprendere l'articolato complesso di fabbriche ed edifici per attrezzature che si snoda lungo il Viale del Lavoro e nella Zona del Basso Acquar con il Mercato Ortofrutticolo, i Magazzini Generali, la Manifattura tabacchi, le Cartiere di Verona e il duplice vaso del canale con relativa centrale idroelettrica.

A questo stesso insieme appartengono i manufatti che si sviluppano nei quadranti orientali della città a partire dalle porzioni più antiche dei complessi Galtarossa-Rossi, in asse con Ponte San Francesco, fra l'Adige e l'ansa della linea ferroviaria, e il sistema lineare che si costruisce da Via Unità d'Italia e San Michele Extra: edifici e manufatti delle officine ferroviarie, della Ex fabbrica di Laterizi, del Magazzino Bianchini, del Lanificio Tiberghien, e l'insieme, sempre in Borgo Venezia, dell'ex Tipografia Mondadori, dell'ex Calzaturificio Rossi e della fabbrica di calze su via Maestro Martino. Il quadro si completa con il già citato Galletificio Militare e la Caserma di Passalacqua e con la vasta costellazione produttiva di Montorio costituita dai vecchi mulini e dalle filande.

Infine occorre citare l'insieme di edifici minori interni al centro storico disposti lungo la linea che va dall'Ex Calzaturificio Rossi (Stradone Porta Palio) alla Dogana e all'ex Macello; cui si contrappongono opifici isolati dispersi nella campagna o prossimi ai centri minori: l'ex fornace di Parona, l'ex Filanda di Cà di David, la Cantina Montresor a Cà di Cozzi o l'altra minore Manifattura Tabacchi in via Mameli.

Il repertorio è dunque piuttosto vasto e segnato da episodi particolarmente significativi per qualità architettonica, paesaggistica o evocativa. Certamente l'insieme costituito dai magazzini Generali è tra questi, e la sua disposizione lungo il principale asse viario urbano lo rende ben percepibile e immediatamente accessibile, motivo per cui sulla sua rinascita convergono le attenzioni dell'amministrazione comunale e la speranza della comunità locale.

PARTE SECONDA

Indagini del comparto di Verona Sud: potenzialità e criticità

CAPITOLO 3

Indagini urbane del comparto meridionale

3.1 Criticità e potenzialità di Verona Sud

Entrando a Verona dal casello sud dell'Autostrada A4, il visitatore occasionale si trova perso in un ambiente urbano che niente ha da condividere con quello della città consolidata. Lo sviluppo della Z.A.I. ha fortemente influenzato l'immagine complessiva del comparto meridionale, considerata da molti poco accogliente come area residenziale, se non addirittura invivibile. Ciò si deve alla scarsa qualità dello spazio urbano, determinato esclusivamente dalle rete viaria, spesso congestionata, e dalla proliferazione incontrollata dei fabbricati ad uso produttivo. Gli spazi civili della socializzazione sono quasi del tutto assenti, l'inquinamento dell'aria è considerevole e l'arredo urbano versa in un considerevole stato di degrado. La situazione complessiva è aggravata dalla dislocazione di numerose imprese all'esterno del tessuto urbano; ciò ha provocato un serio problema di sicurezza, specialmente notturna, per la presenza di ampie porzioni "incustodite" e architetture vuote spesso oggetto di occupazione abusiva. Tra queste, quelle maggiormente interessate dai fenomeni di delinquenza sono poste a ridosso di VeronaFiere e coinvolgono anche i recinti degli ex mercati ortofrutticoli e dei Magazzini Generali.

Ciononostante, l'ambito di Verona Sud, individuato dal Piano di Assetto del Territorio come "ATO 4 - Città della trasformazione - Verona Sud" non si esaurisce nella zona industriale, ma si estende dallo Scalo ferroviario di Porta Nuova all'ansa fluviale del Pestrino; a ovest è delimitato dalla ferrovia Verona-Bologna, a sud dall'A4 Milano-Venezia e ad est, sebbene non ci sia un limite fisico ben definito, si conclude entro il tracciato di via Palazzina. Vengono dunque compresi gli importanti quartieri residenziali di Borgo Roma (costituito dalle parrocchie di Santa Teresa, Gesù Divino Lavoratore, San Matteo, Tomba, San Giacomo Maggiore), Golosine e Santa Lucia, ad oggi tra i più popolosi della città. All'interno di tale comparto trovano luogo alcuni tra i maggiori poli di attrazione provinciale ed extra-regionale: il polo fieristico di VeronaFiere; l'ospedale Policlinico "Giambattista Rossi" ; le Università Scientifiche di Medicina e Chirurgia e di Scienze ; il depuratore comunale di Basso Acquar; le centrali elettriche di Basso Acquar e Santa Lucia. Come già accennato, significativi sono anche alcuni elementi del paesaggio legati all'industria, alla presenza dei canali artificiali e dei forti austriaci.

Si tratta dunque di un ambito particolarmente vitale e produttivo ma costituito da fatti urbani eterogenei incapaci di comunicare tra di loro e con il resto della città, tanto

da sembrare una città "altra" piuttosto che parte della stessa Verona. Probabilmente l'incapacità di Verona Sud di assumere un ruolo definito nel contesto territoriale è anche dovuto alla mancanza di manufatti di rappresentanza civile, nei quali la popolazione possa riconoscersi e riconoscere il contesto di provenienza. Gli spazi della socialità e del commercio sono pressochè nulli e, se presenti, sono per lo più distribuiti a Santa Lucia, mentre Borgo Roma e Golosine sono certamente sottodotati rispetto ai minimi standard previsti dalle normative. Per questi motivi, si ritiene che i vuoti lasciati dalla riorganizzazione delle attività della ZAI ai margini di Viale del Lavoro, rappresentino delle occasioni imperdibili per poter ripensare "le parti" di Verona Sud, ridefinendone gli equilibri interni. Ciò certamente tenendo conto delle esigenze delle economie veronesi di investire sul potenziamento del sistema fieristico e congressuale, ma insistendo nel ricordare che una reale riqualificazione urbana debba riguardare gli abitanti e quindi i luoghi del vivere quotidiano. Al fine di definire quali possano essere le linee guida dei progetti di riqualificazione, viene affrontato nei paragrafi a seguire un breve momento di indagine che cerca di sintetizzare le criticità e gli elementi di forza riguardanti i quartieri di Borgo Roma, Santa Lucia e Golosine.

3.2 Il quartiere Borgo Roma

Ad est del conoide produttivo della ZAI, il cui punto più debole è costituito dal solo recinto dei Magazzini Generali, trova luogo il quartiere di Borgo Roma, attualmente il più popoloso di Verona, derivante dall'unione di due rioni minori chiamati Tomba e Tombetta e dalla successiva saturazione delle zone di espansione previste dal PRG del 1957. Il quartiere è costituito da frazioni eterogenee, originatesi in tempi differenti dai primi decenni del XX secolo ad oggi, con l'eccezione degli insediamenti storici di Tomba e, nei primi anni del XX secolo, Tombetta. Si ricorda inoltre la presenza di alcuni insediamenti storici presso l'attuale Via delle Pietre e in prossimità dell'ospedale Policlinico, dove sorgeva il lebbrosario di San Giacomo della Rogna e dove oggi rimangono alcune parti dello storico ospedale psichiatrico, chiuso definitivamente nel 1970. Per tale motivo Borgo Roma presenta una struttura complessivamente disomogenea: nella parte settentrionale (Tombetta) si riconosce un tessuto edificato a cortina su un disegno viario preciso e rigoroso derivante dai piani di espansione dei PRG, in cui la tipologia edilizia più diffusa è quella del blocco residenziale elevato su tre piani. Il tessuto è molto carente di piazze e spazi verdi; i pochi presenti sono ritagliati tra gli angoli degli isolati trapezoidali e si trovano a ridosso di arterie ad intenso traffico veicolare. Scendendo verso la porzione meridionale del quartiere, l'impianto che si sviluppa lungo la spina storica del quartiere di Tomba esce dal rigore del disegno dei

piani e diventa caotico; altrettanto dicasi degli interventi degli ultimi decenni, specialmente per quanto riguarda le zone PeeP di San Matteo e San Giacomo Maggiore (anni '90), dove manca una reale intenzione di pianificazione della città. La restante parte del quartiere identificabile nella parrocchia di Gesù Divino Lavoratore, presenta un nucleo residenziale risalente al primo dopoguerra pressochè invariato sin dal momento della prima edificazione, caratterizzato da palazzine plurifamiliari di piccole dimensioni (dai tre ai cinque piani) ed edifici monofamiliari con giardino. Attraversando il quartiere si evidenzia dunque un netto cambiamento delle tipologie edilizie e della dotazione degli spazi ad uso pubblico: le cortine sul fronte strada lasciano gradualmente posto a palazzine e case monofamiliari dotate di proprio spazi verdi ; le piccole piazze degli anni '50 vengono sostituite negli anni successivi da più importanti spazi aperti legati allo sport e alle scuole, comunque insufficienti a soddisfare le necessità di un quartiere povero di infrastrutture sociali. Per quanto riguarda le attrezzature, occorre ricordare che a Borgo Roma trovano collocazione alcuni poli attrattori di importanza provinciale ed extra-regionali quali il Polo Ospedaliero G.B. Rossi, il polo Universitario destinato alle Facoltà Scientifiche, il polo Fieristico e la Zona Industriale. La presenza di queste polarità collocate in una porzione di territorio relativamente limitata contribuisce alla congestione del traffico veicolare distribuita in tutto l'arco della giornata, creando difficoltà consistenti nella circolazione ciclopedonale, peraltro non adeguatamente supportata da una rete ciclabile continua e capillare.

E' chiaramente riconoscibile la cesura urbana tra il quartiere in questione e il centro storico; separazione fisicamente identificabile nelle trafficate aste viarie di Viale del Lavoro e Viale Piave (situazione aggravata dal cavalcavia costruito negli anni '70), dal ponte della ferrovia posto alla fine di Viale Piave e dal Canale Camuzzoni che lambisce Basso Acquar. Per queste ragioni e per l'assenza di percorsi ciclopedonali separati dalle congestionate reti viarie, gli spostamenti della mobilità lenta tra Borgo Roma e gli altri quartieri di Verona Sud e tra Borgo Roma e il centro storico sono molto esigui, nonostante le parti distino tra loro di pochi chilometri (I bastioni della città fortificata distano solo due chilometri).

3.3. I quartieri Santa Lucia e Golosine

A ovest dei Magazzini troviamo i quartieri di Santa Lucia e Golosine, parte della cosiddetta Verona Sud. La popolazione di Santa Lucia fu costretta a migrare nel XVI secolo per favorire la costruzione della "spianata", una costruzione militare che rappresenterà un vuoto nella morfologia di Verona fino al XX secolo. Il quartiere e'

attualmente caratterizzato sia da abitazioni che da edifici di carattere produttivo. La linea ferroviaria divide il quartiere dal centro storico di Verona. L'intera area adiacente i binari e' stata riqualificata e destinata ad un percorso ciclopedonale che permette di collegare il quartiere con Stradone Santa Lucia e con il centro storico.

Fanno inoltre parte del quartiere Santa Lucia il Quadrante Europa ed il Mercato Ortofrutticolo. Nel 2005 e' stato realizzato il Parco Quadrante Europa, caratterizzato da un'area dedicata a piantumazione di circa 10.000 mq (sui 63.000 mq totali) e da tre anelli di piste ciclopedonali.

L'indice dei servizi del quartiere e' nettamente superiore a quello che caratterizza il quartiere Borgo Roma. Tuttavia, risulta ancora insufficiente se confrontata con la media cittadina o i quartieri a nord del centro storico. La principale problematica che emerge e' relativa alla presenza di traffico pesante, catalizzato dalla presenza del Quadrante Europa. Inoltre il quartiere di Santa Lucia presenta alcuni problemi di riordino e riqualificazione, soprattutto lungo via Mantovana. Santa Lucia e' collegata a Borgo Roma da Via Po, Via dell'Industria e Via della Polveriera, caratterizzate da larghe aree libere, che potrebbero essere riconvertite a verde pubblico e luoghi di aggregazione.

Il quartiere di Golosine è decisamente più recente rispetto al quartiere di Santa Lucia (il suo vero sviluppo cominciò soltanto nel periodo 1919-1945). I due quartieri sono separati dall'ex asse ferroviario. Il quartiere si presenta come uno dei più destrutturati: via Po divide il quartiere in due aree caratterizzate da nuclei con caratteristiche edilizie totalmente diverse. A nord di Via Po si ritrova un tessuto più ordinato, con edificazione in continuità con le vie del centro storico. La zona a sud di Via Po e' invece caratterizzata da disordine urbanistico, sia in termini edilizi che di sistemi viari. Questo disordine raggiunge il suo massimo livello in corrispondenza delle zone PeeP: le tipologie edilizie sono qui in completa indifferenza rispetto al contesto in cui si inseriscono, contribuendo a definire un'area priva di qualità urbana.

3.4 Macrofenomeni e problematiche dell'area

Alla luce delle analisi a livello di quartiere precedentemente esposte, risulta indispensabile evidenziare la necessità di un progetto di riqualificazione di Verona Sud che sia in grado di mantenere una visione unitaria dell'area.

A questo scopo può essere interessante individuare una serie di macrofenomeni riscontrabili nell'area sud, capaci di suggerire delle direttive da adottare nella redazione di un progetto per l'area dei Magazzini Generali.

Alcuni tra i fenomeni più importanti sono sicuramente il traffico, soprattutto veicolare privato e la progressiva migrazione della popolazione del quartiere verso i nuclei

periferici abbinato all'aumento delle attività produttive all'interno della zona industriale. Questo ultimo fattore incide molto sulla mobilità veicolare all'interno del quartiere; sapendo inoltre che in Borgo Roma si registra una popolazione di 200.000 persone che durante le ore lavorative aumenta di più del doppio, si può intuire come queste producano sensibili conseguenze su traffico e inquinamento.

È importante inoltre evidenziare come le vie di accesso al centro storico sono decisamente inadeguate al flusso di traffico che interessa la porzione sud del territorio, principalmente rappresentati dagli assi di

Stradone Santa Lucia ad ovest e l'asse Viale delle Nazioni/Viale del Lavoro/Viale Piave a est.

Le notevoli dimensioni degli isolati, inizialmente finalizzati ad ospitare stabilimenti industriali, risultano inoltre inadeguati ad una destinazione d'uso residenziale e relativi flussi di traffico.

Altro macrofenomeno nell'intera area è la carenza di verde urbano e servizi pubblici; nonostante sia stato registrato un netto miglioramento grazie alla recente apertura di Parco San Giacomo avvenuta nel 2009, si riscontra una carenza di verde a standard minimo di circa 300'000 mq.

Si può quindi notare come nella porzione di Verona Sud si riscontrino una serie di problematiche che si ripercuotono sulla qualità di vita degli abitanti della zona; tuttavia con un piano di intervento adeguato e con un buon utilizzo delle numerose aree abbandonate o in via di dismissione presenti nella Z.A.I., sarebbe possibile registrare un netto miglioramento nella vivibilità del quartiere.

3.5 Cronologia degli interventi di pianificazione sulla zona di Verona sud

Svolgere una sintetica analisi cronologica della pianificazione urbanistica di Verona può essere utile per comprendere le dinamiche e gli interessi che coinvolgono l'area in questione.

_ 1903: viene emanata la Legge Luzzatti, prima normativa ad avere conseguenze in campo urbanistico. Questa prevede la creazione di Istituti per le Case Popolari destinate agli operai impegnati nei nuovi insediamenti industriali che sorgono nell'area di Basso Acquar.

_1910: dopo i quartieri di Porta Palio e Porto San Pancrazio, collocati a nord della città, vengono previste le lottizzazioni nei quartieri di Golosine e Tomba

_1922: con l'apertura della Stazione Porta Nuova l'area di Verona Sud viene interessata da piani di ampliamento per le zone di Borgo Roma e Golosine che principalmente si occupano della sistemazione generale dell'impianto viabilistico, trascurando la progettazione di spazi pubblici, giardini e piazze.

_1931: viene pubblicato il primo Piano Regolatore di Verona; questo prevede che l'area sud venga destinata a zona industriale ed a quartieri residenziali a basso reddito.

_1946-48: in seguito alle ingenti distruzioni avvenute nel corso della Seconda Guerra Mondiale viene iniziata la stesura di un Piano di Ricostruzione. Tra le previsioni di questo piano vi era il trasferimento del Foro Boario e della Fiera dal centro storico al quartiere di Verona sud.

_1957-58: viene varato il Piano Regolatore Generale della città da parte di Plinio Marconi. Tale piano prevede per l'area sud una risistemazione della rete infrastrutturale e stradale e una previsione delle linee di espansione, trascurando la mancanza di servizi di quartiere.

_1959: viene promosso il primo progetto INA-casa per il quartiere di Santa Lucia. Viene prevista una spina centrale di esercizi commerciali, procedendo in seguito con edilizia residenziale e spazi pubblici.

_1965-75: viene formulata la prima variante al PRG di Plinio Marconi, modifica indispensabile in seguito al sensibile incremento di popolazione registrato tra il 1951 e il 1961. Tale variante aveva come obiettivo principale la sistemazione dei quartieri periferici dell'area sud, prevedendo inoltre un ampliamento dei quartieri residenziali in direzione ovest e sud. Con l'approvazione di tale variante nel 1975 inizia a delinearsi l'area industriale Quadrante Europa e la progressiva dismissione dei Magazzini Generali assieme a complessi produttivi risalenti alla prima fase di industrializzazione veronese. Per le suddette aree vengono previsti l'insediamento di un polo culturale e di servizi pubblici connessi ad esso, oltre che ad aree a destinazione residenziale.

_1989: viene elaborato un Piano di Recupero da parte dell'Amministrazione al fine di incentivare una valorizzazione e riutilizzo del patrimonio edilizio esistente reperibile nelle aree industriali dismesse.

1990: l'Amministrazione comunale conduce uno "Studio di fattibilità per recupero aree degli ex Magazzini Generali e Mercato Ortofrutticolo". Tra gli obiettivi principali di tale studio si possono segnalare:

- Trasformazione di Viale del Lavoro in "corso urbano", previa deviazione del traffico o costruzione di tratti in trincea;
- Costruzione di un nuovo fronte misto lungo il corso urbano;
- Recupero degli edifici monumentali dei Magazzini Generali;
- Costruzione di una "spina centrale" del terziario pubblico con un sistema di piazze collegate a carattere commerciale;

1993: viene adottata una nuova variante al PRG derivante dallo studio di fattibilità effettuato nel corso dei tre anni precedenti. Tale variante prevedeva di destinare le aree dei Magazzini Generali a servizi per il cittadino oltre che all'inserimento di attività commerciali e di ristorazione in appoggio all'ente Fiera.

1997: viene approvato il progetto per l'inserimento del Teatro Tenda all'interno dell'area dei Magazzini Generali. Tale decisione viene presa per contrastare il degrado e l'occupazione illegale che sta avvenendo all'interno dei padiglioni. Vengono quindi demoliti due magazzini per fare spazio a questa struttura provvisoria.

3.6 Piani urbanistici più recenti. PAQE, PAT, PRUSST, PP

PAQE - Piano d'Area Quadrante Europa

La posizione baricentrica dell'area del Quadrante Europa come snodo principale per il collegamento dell'area veronese con la Lombardia, l'Emilia-Romagna, il Trentino e l'intero Nord-Est è un fattore che contribuisce molto ad aumentare l'importanza dell'interporto sulla scena europea. Per questo motivo si rende necessaria l'elaborazione del Piano di Area Quadrante Europa (PAQE), approvato con Decreto Regionale nel 1999.

Per l'area compresa tra il casello di Verona Sud e la Stazione di Porta Nuova viene proposto un ripensamento della città suddividendo l'area in questione in quattro zone:

_Magnete (Casello Verona Sud): nell'area circostante il casello autostradale viene proposta la realizzazione di un parcheggio scambiatore e la realizzazione di una linea tramviaria di collegamento tra il nuovo parcheggio e il centro storico.

_Cardo Massimo (Viale del Lavoro): individuazione di una serie di viali che costituiscono il principale asse di penetrazione all'interno della città storica, a partire dal casello

autostradale. L'idea principale è quella di riqualificare le aree attraversate dal "Cardo Massimo", prevedendo la riconversione di ambiti dismessi come la Manifattura Tabacchi, le ex Officine Adige, il Mercato Ortofrutticolo, i Magazzini Generali, gli ex Macello e Foro Boario, Basso Acquar. Si prevede inoltre l'inserimento di un sistema di trasporto pubblico specializzato con alte caratteristiche prestazionali;

_Forum (Magazzini Generali e Mercato Ortofrutticolo): riuso delle aree dismesse poste in prossimità alla città storica. Si prevede l'inserimento di un sistema integrato di attività culturali, terziarie, direzionali e fieristiche, ospitate negli edifici di archeologia industriale esistenti. Viene inoltre previsto l'inserimento di aree verdi e servizi urbani.

_Polis-Paradeisos (Scalo Ferroviario): dismissione e riconversione dell'ex scalo merci ferroviario collocato in adiacenza alla stazione di Porta Nuova. Si prevede la creazione di un parco urbano, assieme ad edifici residenziali e destinati al terziario.

La variante parziale 282 viene elaborata per consentire l'adeguamento del PAQUE al PRG vigente; questa riprende gli obiettivi proposti dal PAQE, ponendo particolare attenzione alla progettazione del Cardo Massimo in qualità di percorso principale di collegamento tra sud e nord di Verona. La variante 282 fornisce indicazioni dettagliate relativamente agli interventi di tutela e valorizzazione da intraprendere su aree e edifici dismessi risalenti alla prima industrializzazione collocati in prossimità di Viale delle Nazioni, Viale del Lavoro e Viale Piave.

PAT - Piano di Assetto del Territorio

Nel 2004 viene approvato il Piano di Assetto del Territorio. Relativamente alle intenzioni progettuali previste per Verona sud, tale piano si pone come obiettivi principali l'inserimento di servizi specializzati nell'area della ZAI storica, una sistemazione e riqualificazione della rete stradale di collegamento tra i diversi quartieri, al momento inadeguata ad una circolazione pedonale e ciclabile, e una riqualificazione di Corso Porta Nuova in qualità di accesso principale al centro storico.

Il territorio viene quindi suddiviso in Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) per i quali vengono effettuate indagini paesaggistiche e ambientali e analisi delle criticità e potenzialità di ogni area al fine di elaborare interventi specifici rispetto alle necessità di ogni determinata zona.

L'area di Verona Sud viene classificata come ATO 04 e rinominata "Città della Trasformazione". Questa viene presentata come un'area quasi interamente urbanizzata per la quale viene proposto, in coerenza con le precedenti direttive suggerite dal PAQE, una riqualificazione principalmente orientata allo sviluppo del Cardo Massimo e degli isolati limitrofi ad esso al fine di compiere una saldatura tra le aree residenziali.

Viene dunque riconfermata la dismissione dell'ex scalo ferroviario in favore della creazione di un parco urbano, la realizzazione del mezzo di trasporto pubblico TRM (Trasporto Rapido di Massa) di collegamento tra il centro e il casello autostradale e la sistemazione della rete stradale di quartiere. Viene inoltre proposta la riqualificazione dell'area dei Magazzini Generali finalizzata alla creazione di un nuovo polo culturale e sociale alternativo al centro storico, in grado di valorizzare le aree residenziali esistenti e in programma.

PRUSST - Piano di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio

Il Piano di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio viene elaborato tra il 1999 e il 2003 e approvato nel 2004. Questo piano si occupa del coordinamento di diverse tipologie di intervento: da nuove costruzioni, a interventi di recupero e riuso di manufatti di archeologia industriale o di pregio storico, alla realizzazione di parchi urbani e aree verdi.

Il PRUSST fornisce indicazioni dettagliate relativamente alla realizzazione di un centro culturale all'interno dell'area dei Magazzini Generali attraverso il restauro degli edifici esistenti, al momento fortemente degradati, senza escludere tuttavia interventi di demolizione. Specifiche direttive vengono inoltre fornite in proposito al muro perimetrale, per il quale viene proposta una demolizione parziale in grado di consentire un collegamento tra Viale del Lavoro e Via Santa Teresa.

Per quanto concerne l'area dell'ex Mercato Ortofrutticolo, viene proposto il riutilizzo dell'edificio delle Gallerie Mercatali destinandolo a piazza coperta multifunzionale in grado di ospitare un mercato specializzato, mostre temporanee e allestimenti di diverso genere.

PP - Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica

Il Piano Particolareggiato, approvato nel 2006, è uno strumento urbanistico attuativo redatto al fine di sviluppare a livello esecutivo le previsioni disposte dal PRUSST. Le direttive fornite dal PP sono organizzate secondo quattro Ambiti Omogenei di Attuazione utili ad avere una diversificazione delle modalità di intervento in relazione alle specifiche necessità di ogni area. Gli ambiti che più coinvolgono l'area dei Magazzini Generali sono quelli relativi alla realizzazione del Polo Finanziario e del Polo Culturale. Il primo prevede l'inserimento di edifici a funzione prevalentemente direzionale, ma anche commerciale e residenziale, da collocare lungo Viale del Lavoro

e in stretta connessione con il Polo Fieristico. L'idea della realizzazione di questo ambito finanziario è stata tuttavia accantonata in favore della cessione delle aree in questione all'ente Fiera, che attualmente le ha destinate a parcheggio.

Per quanto concerne l'ambito del Polo Culturale, comprendente l'intera area degli ex Magazzini Generali, si prevede l'utilizzo dei padiglioni esistenti finalizzati all'inserimento di auditorium e centri congressi, spazi per allestimenti museali, spazi idonei ad attività teatrali e aree per la collettività.

Nonostante le numerose direttive elaborate nell'ambito dei piani precedentemente descritti, attualmente l'area e i padiglioni dei Magazzini Generali versano in uno stato di sensibile degrado e incuria. Seppure dunque sia stata più volte riconosciuta l'importanza e il valore architettonico di tale complesso, gli unici interventi effettuati nell'area in questione sono quelli relativi al progetto elaborato dall'Architetto Mario Botta per la conversione della Stazione Frigorifera Specializzata in teatro-auditorium.

CAPITOLO 4

I Magazzini Generali: origine e sviluppo

4.1 Un'area strategica per la definizione di un nuovo centro urbano

Il dibattito contemporaneo sul recupero e la rigenerazione dei tessuti periferici della città ruota attorno al tema chiave della riqualificazione delle aree industriali dismesse, poste al centro del sistema urbano di Verona Sud. La più significativa di queste aree, per la posizione strategica che occupa e per la presenza di importanti manufatti di archeologia industriale, è costituita dai dismessi Magazzini Generali.

Al complesso viene riconosciuto dal Piano Regolatore Generale un duplice valore: esso è sia importante testimonianza della modernizzazione produttiva e infrastrutturale della città, massimamente sviluppatasi tra le due guerre, sia irrinunciabile risorsa per la riqualificazione di Verona Sud. In effetti la potenzialità del luogo è stata riconosciuta fin dal momento della sua dismissione, avvenuto circa trent'anni fa; eppure ad oggi il dibattito sul suo destino è tutt'altro che esaurito, poiché non è ancora stata riconosciuta una strategia d'intervento unitaria capace di rispondere sia alle esigenze della comunità locale che alle richieste della committenza. Sono molteplici i motivi per cui l'area viene considerata strategica per lo sviluppo urbanistico ed economico della città. Anzitutto la duplice centralità della posizione che occupa. In primo luogo rispetto all'infrastruttura viabilistica urbana: i Magazzini Generali si attestano infatti lungo l'asse viario che, traendo origine da Piazza Bra, definisce il fronte del quartiere fieristico e attraversa il conoide produttivo della zona industriale (Z.A.I.), per esaurirsi nella maggiore infrastruttura territoriale, l'autostrada Milano-Venezia. In secondo luogo si pone in posizione baricentrica rispetto ai quartieri residenziali e alle aree industriali di Verona Sud, una vera e propria "città nella città" che, ad oggi, conta più di 100.000 abitanti ed è fisicamente separata dalla Verona storica da un fascio di infrastrutture stradali e ferroviarie della larghezza di un chilometro.

Senza temere di cadere in errore è possibile parlare del comparto sud come di una città parallela, una realtà "altra" rispetto alla città fortificata. L'una agricola e produttiva, l'altra commerciale ed amministrativa, hanno avuto due distinti processi di sviluppo, per alcuni tempi equilibrati e paralleli. In seguito l'originaria funzione di supporto alla città storica è andata persa a causa di un accresciuto ruolo territoriale e di conseguenza è venuta meno la capacità di svilupparsi con misura in relazione alla domanda e al contesto locale. Nel tempo, le continue espansioni produttive e residenziali hanno consumato il suolo, cancellato il paesaggio originario e ne hanno mortificato i simboli identitari. Eppure, all'osservatore attento, non può sfuggire nel

sottobosco della periferia urbana le tracce latenti di un passato industriale non troppo lontano: vecchi canali irrigui, piccole centrali idroelettriche, antichi mulini assaliti dai condomini. L'eroica resistenza di questi frammenti di paesaggio, insieme alle presenze più straordinarie e monumentali, come la surreale "rotonda" della Stazione Frigorifera, evidenzia la necessità di dispiegare una progettualità che sia capace di valorizzare questo importante patrimonio, di metterlo a sistema e, ridefinendone i rapporti con il contesto, sia in grado di ritrovare l'identità del contesto di appartenenza.

4.2 Le ragioni della nascita dei Magazzini Generali

Fino ai primi decenni del XX secolo Verona conserva intatto il suo territorio agricolo "extra moenia", nonostante la sua rilevanza nel panorama internazionale quale città fortificata, dalla Repubblica Veneta all'impero austro-ungarico. L'avvio industriale, per quanto tardo rispetto ad altri centri dell'Italia settentrionale, porta alla formazione dei primi quartieri operai a supporto della produzione. In particolare lo sviluppo urbano del quadrante Sud si deve alla costruzione della stazione ferroviaria di Porta Nuova nel 1922 e al contemporaneo insediamento delle prime importanti industrie lungo il canale Camuzzoni.

Tra il 1924 e il 1926 vengono redatti i progetti per i quartieri suburbani di Borgo Roma e Golosine, mentre sul versante produttivo si discute intorno alla possibilità di dotare la città di un grande centro di stoccaggio e spedizione delle derrate alimentari. Verona, uno dei più importanti centri agricoli della pianura padana, necessita di un complesso destinato alla raccolta, conservazione e smistamento dei prodotti ortofrutticoli e cerealicoli. Fino a quel momento l'unico centro di stoccaggio refrigerato si trova a Monaco di Baviera e gli esportatori italiani si appoggiano ad esso per commerciare con l'Europa centrale. L'enorme quantità di merci stoccate nello stabilimento tedesco, di cui quasi il 50% di provenienza italiana, comporta una drastica riduzione del prezzo di vendita del prodotto, cui si aggiungono tasse doganali cospicue che ne abbassano ulteriormente il valore commerciale. Grazie alla favorita posizione geografica della città, posta al centro degli assi Milano-Venezia e Monaco-Bologna, l'amministrazione fascista ne riconosce il ruolo strategico e la promuove a centro di stoccaggio delle derrate padane e d'esportazione delle merci con l'estero. Nel 1924 viene costituito l'Ente Autonomo Magazzini Generali, al cui progetto partecipano la Provincia, il Comune e la Camera di Commercio, con il concorso della Cassa di Risparmio di Verona e Vicenza. La costruzione della strada di collegamento tra il centro storico e la nuova area produttiva rappresenta il momento in cui vengono concretamente gettate

le basi per il successivo sviluppo produttivo-residenziale del quadrante meridionale della città.

4.3 Lo sviluppo dei Magazzini Generali tra gli anni '20 e gli anni '50

L'edificazione del complesso viene prevista sul sito occupato dal Forte di Porta Nuova (già Forte Clam) a sud dell'omonimo scalo ferroviario. L'area triangolare di circa 75.000 mq, si colloca al termine del grande viale che costituisce il prolungamento fuorimura di Corso Porta Nuova. Tutt'oggi esso rappresenta il principale asse di penetrazione urbana che, attraversando la cinquecentesca porta di Michele Sammicheli, collega il territorio meridionale e la campagna padana con la monumentale Piazza Bra. La scelta del luogo, dovuta all'immediata vicinanza con la nuova ferrovia, si rivela di importanza strategica per la capacità di porsi in convergenza rispetto alle maggiori arterie di collegamento territoriali con le regioni limitrofe. All'epoca il sito è ancora utilizzato dalle autorità militari come magazzino per materiali e alloggio per ufficiali, pertanto si pensa di costruire provvisoriamente i Magazzini presso la Stazione ferroviaria di Porta Vescovo, pur senza rinunciare ad acquistare l'area di Porta Nuova. In effetti l'ipotesi di iniziare l'attività di stoccaggio presso Porta Vescovo per spostarla in un secondo momento a sud viene abbandonata per gli eccessivi costi che l'operazione transitoria avrebbe comportato. Nel 1923 gli enti coinvolti nel progetto Magazzini Generali decidono dunque di acquistare l'area versando 125.000 lire ciascuno; nel 1924 i Magazzini Generali vengono riconosciuti in ente morale con R.D. 28 Agosto 1924 e sono autorizzati all'acquisto dell'immobile di Porta Nuova con R.D. 4 giugno 1925. Nel 1926 l'abbattimento delle opere murarie e dei rilevati di terra del Forte Clam costituiscono l'avvio dei lavori per la costruzione del nuovo centro di stoccaggio e spedizione. Viene realizzato un alto muro di cinta attorno ad un piazzale di 30.000 mq, sul quale affacciano gli edifici di nuova edificazione o esistenti riadattati secondo le esigenze subentrate con l'avvio della riconversione dell'area. Il 13 marzo 1927 alla presenza di S.A.R. il Principe di Piemonte Umberto di Savoia vengono inaugurati i Magazzini Generali di Verona. I servizi offerti dai magazzini riguardavano la produzione di freddo industriale per la conservazione dei prodotti deperibili e la prerrefrigerazione degli ortofruttili in esportazione, oltre al deposito e allo stoccaggio dei prodotti di lunga conservazione. Il primo nucleo di edifici refrigeranti e depositi, pensati per essere ampliati in qualsiasi momento, raddoppiano in due anni il movimento merci complessivo, arrivando a 261.057 quintali di merci nel 1929.

La neo-nata impresa economica gode fin da subito di enorme fortuna, motivo per cui i primi manufatti vengono affiancati già nel 1930 dalla nuova stazione frigorifera specializzata, la cosiddetta "Rotonda", dovuta all'inventiva dell'ingegner Pio Beccherle ed inaugurata l'8 giugno 1930 dal Ministro delle Corporazioni Costanzo Ciano. L'edificio-monumento, divenuto il simbolo dei Magazzini generali e dell'area Sud della città negli anni a venire, è sicuramente una delle maggiori testimonianze di architettura industriale del panorama veronese e ancora oggi stupisce la capacità dell'autore di unire in modo armonico ingegneria e architettura. Lo spazio circolare cupolato molto deve allo studio da parte dell'autore dell'edificio della Halle au Blé presso Les Halles di Parigi (1769), del quale venne probabilmente a conoscenza durante i corsi universitari presso la Facoltà di Ingegneria, dove veniva presentato quale esempio di architettura moderna europea. La pianta centrale, di grande forza e chiarezza formale, è dunque frutto dell'ibridazione di una tipologia storica con un'infrastruttura di stoccaggio moderna ed efficace. Si tratta di un congegno di stoccaggio all'avanguardia, il più grande del suo genere in Europa e a lungo la più importante: i treni, giunti attraverso una derivazione del vicino scalo ferroviario, entrano all'interno della stazione circolare dove una pedana rotante è in grado di smistare i vagoni nelle 8 celle frigorifere disposte a raggiera intorno allo spazio cupolato. La superficie complessiva di 10000 mq è in grado di ospitare il contenuto di 300 vagoni merce ed è dotata di 7 gallerie per la refrigerazione di carri ferroviari fino ad un massimo di 80 carri giornalieri. Certamente tale soluzione sarà d'ispirazione per l'elaborazione della Villa Girasole costruita nel 1935 dall'ingegner Angelo Invernizzi sulla collina di Marcellise presso Verona, anch'essa dotata di una pedana rotante che consente all'edificio di rotare su binari per seguire il corso del sole. Con l'introduzione della nuova stazione si passa da 122 carri refrigerati spediti in Europa nel 1928 a 1368 nel 1930 e 3012 nel 1932.

Negli anni successivi, fino all'inizio della seconda guerra mondiale, vengono costruiti nuovi edifici nell'area a sud del recinto, mentre le palazzine per uffici dell'ingegner Beccherle, di gusto razionalista, vengono inaugurate nel 1936 presso i cancelli principali posti a nord. La fortuna commerciale di Verona cresce enormemente, aprendo nuovi canali di comunicazione con Germania, Olanda, Scandinavia, Cecoslovacchia, Francia, Inghilterra, Svizzera, Austria e Belgio. In città si sviluppano imprese specializzate di fama europea che contribuiscono a lanciare l'esportazione di tecnologie avanzatissime per l'epoca. Neppure durante gli anni del conflitto bellico le attività commerciali si fermano, nonostante i magazzini siano oggetto di pesanti bombardamenti durante i quali caddero nell'area oltre cento bombe.

Nel dopoguerra le attività riprendono ad ampliarsi e si procede all'acquisizione di nuovi spazi per dar luogo ad un ampliamento che consenta all'Ente di fronteggiare la domanda sempre maggiore di stoccaggio ed esportazione. Il progetto per la

costruzione della nuova fabbrica del ghiaccio e di altri magazzini s'inserisce nel più vasto piano di sviluppo industriale della zona sud, ancora prevalentemente legata ad attività agricole. Le forze politiche, economiche e amministrative tendono alla ricostruzione economica ed edilizia della città orientando lo sviluppo verso i settori industriali complementari all'agricoltura, essendo questa la vocazione secolare del territorio. A tale scopo viene avviato nel 1949 un Consorzio per costituire la Z.A.I (Zona Agricola Industriale) che prevede l'insediamento di attività legate all'agro-industriale e miste di carattere manifatturiero e di trasformazione dei prodotti agricoli e commerciali. Viene inoltre previsto l'insediamento del quartiere fieristico e del nuovo mercato ortofrutticolo a ridosso dell'area dei Magazzini Generali.

4.4 Declino dei Magazzini Generali : dal dopoguerra agli anni '80

La nascita della Z.A.I da una parte contribuisce alla diffusione delle attività produttive sul territorio veronese, dall'altra mette in crisi la struttura economica dei magazzini generali, fino a quel momento unici operatori nel settore del trasporto e dello stoccaggio. Al momento del riconoscimento del nuovo ente vengono espropriati i terreni agricoli per l'assegnazione a titolari di imprese di trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli, mentre il consorzio procede all'urbanizzazione, alla costruzione di raccordi stradali e ferroviari e all'infrastrutturazione delle aree. Con l'entrata in funzione del Mercato Ortofrutticolo (1954) lo stoccaggio dei prodotti ortofrutticoli subisce una consistente flessione; negli stessi anni la costruzione presso la Z.A.I. di alcune celle frigorifere private di notevole capacità di stoccaggio mettono ulteriormente in crisi il ruolo dei Magazzini.

L'apertura dell'autostrada del Brennero nel 1968 contribuisce all'incremento dei servizi resi dai magazzini per il Nord Italia, ma al contempo il trasporto su gomma con automezzi frigoriferi aumenta a discapito del trasporto su ferro, facendo precipitare la produzione di ghiaccio dei magazzini e obbligando la società gerente a specializzarsi nell'import-export per riconquistare un proprio ruolo a servizio del commercio cittadino. L'inadeguatezza delle strutture rispetto alle nuove richieste viene in parte superata con la costruzione di nuovi impianti, la dotazione di mezzi meccanici di movimentazione e carico merci; viene inoltre attivato il settore di deposito degli autoveicoli, che dopo quattro anni rappresenterà una delle principali entrate.

Negli anni '70 La crescente richiesta di spazi per le automobili impone una ristrutturazione dell'impianto e si iniziano a progettare i nuovi spazi presso il Quadrante Europa (Sommacampagna). Nel frattempo la stazione frigorifera è oggetto di un pesante processo di ristrutturazione, durante il quale subisce trasformazioni radicali per

far fronte al notevole aumento di merci che richiedono questo tipo di stoccaggio: viene eliminata la piattaforma girevole, create nuove celle frigorifere e ripensati i collegamenti tra gli spazi. A partire da questo momento l'attività all'interno dell'area degli ex Magazzini Generali risulta sempre più disordinata e lo sguardo dell'economia locale è rivolta ad ovest, presso i nuovi impianti di Sommacampagna.

La città si dota di uno scalo ferroviario di importanza europea, di due autostrade di collegamento est-ovest e nord-sud, dell'aeroporto di Villafranca (il cui sviluppo è stato voluto e sostenuto per lungo tempo proprio dalla iniziativa dei Magazzini Generali) e di centri produttivi legati anche all'industria manifatturiera. I grandi centri di stoccaggio sono destinati a cadere, mentre aumenta la distribuzione capillare diretta e il trasporto su gomma tramite automezzi dotati di autonomi impianti di refrigerazione. L'ente Magazzini Generali si specializza nella movimentazione di merci, nel deposito delle autovetture e nello sviluppo delle intermodalità. Nella seconda metà del 1979, quando da Verona transita già il 30% di tutte le autovetture importanti in Italia, i Magazzini Generali passano ad utilizzare per il deposito e il movimento dei veicoli la nuova sede del Quadrante Europa. È questo il nuovo punto focale dell'economia veronese rivolto all'import-export, dove oltre alla dogana si sviluppa il centro intermodale; in particolar modo diventa estremamente rilevante il deposito e il movimento degli autoveicoli. Con il nuovo impianto l'area complessiva dei Magazzini si amplia fino a raggiungere 350000 mq; entrambe le sedi si collocano a ridosso delle uscite autostradali, quella storica legata all'autostrada Serenissima A4, quella di nuova costruzione in prossimità della Brennero A22.

Il progressivo declino dei Magazzini Generali di Borgo Roma si deve all'obsolescenza delle strutture originarie, alla necessità di reperire spazi più ampi per lo stoccaggio dei container e delle autovetture, allo snellimento del traffico su gomma che grava sul quartiere urbano e alla necessità di eliminare ogni inconveniente di disturbo al traffico urbano dei carri in entrata e uscita dall'area. L'importanza del trasporto su gomma viene ribadito nel 1971 con la costruzione del cavalcavia tra Viale Piave e Viale del Lavoro, finalizzato al superamento veloce dei binari ferroviari che ancora collegavano Porta Nuova all'entrata dei Magazzini Generali a piano strada. Quest'opera, che oggi rappresenta un'insuperabile cesura tra i brani residenziali del quadrante sud, si rivela presto vana, dal momento che di lì a poco le attività sarebbero state interrotte e completamente trasferite nell'area ovest della città. Oramai superati dal Quadrante Europa nelle attività di spedizione e stoccaggio, i Magazzini restano per alcuni anni sede di operatori economici che rimangono nell'area per meglio assicurarsi un'attività produttiva, sebbene questa occupi ormai solo il 65% delle strutture disponibili. Il 24 gennaio 1980 l'inaugurazione della tangenziale ovest che collega il Quadrante Europa,

l'aeroporto e le due autostrade urbane sancisce definitivamente il declino dei Magazzini Generali di Borgo Roma, la cui dismissione totale avviene nel 1982.

4.5 Nuove prospettive per l'area: dai concorsi degli anni '90 ai progetti per Vr sud

Gli anni a seguire sono caratterizzati da accesi dibattiti tra i residenti e i pianificatori circa la ri-destinazione da attribuire all'area. L'Amministrazione, avvertita l'urgenza di salvaguardare i manufatti dal degrado e dalla delinquenza che si sta sviluppando attorno alle architetture dismesse, promuove lo "Studio di fattibilità per il recupero delle aree degli Ex Magazzini Generali e dell'Ex Mercato Ortofrutticolo" del 1990 redatto dal Prof. Marcello Vittorini, cui contenuti vengono integrati nel PRG del 1993. Gli edifici e il muro di cinta vengono vincolati dalla Soprintendenza ai beni ambientali e architettonici di Verona per tutelarne il valore storico e simbolico; ciononostante l'abbandono dell'area protrattosi nel tempo ha comportato la perdita di parti di edifici, mentre altri si trovano in uno stato conservativo assai precario.

A partire dal bando di concorso emanato nel 1988 per la ridestinazione dei Magazzini, si formano nel dibattito locale (di cui rimane una cospicua letteratura sul quotidiano locale l'Arena) due fazioni estremamente combattive costituite da architetti, politici, imprenditori e cittadini. Da una parte c'è chi chiede che l'area venga ripensata quale occasione per dotare gli asfittici quartieri di borgo Roma e Golosine di aree verdi e servizi al cittadino; dall'altra alcune amministrazioni e i poteri economici del territorio mirano alla realizzazione di una zona direzionale spostando gli attrattori di traffico dal centro storico. La discussione è particolarmente accesa perché gli interessi in gioco sono rilevanti: gli interventi, infatti, non si limitano al solo recinto dei Magazzini Generali, ma vedono coinvolti anche gli ambiti dello scalo ferroviario di Porta Nuova, la Manifattura Tabacchi e le Cartiere Verona e Fedrigoni per una superficie totale di circa un milione di mq, posta all'interno della città a ridosso del centro storico.

Per alcuni la realizzazione di un'ampia area verde inserita nel recinto dei magazzini potrebbe compensare l'isolamento che interessa il quadrante sud rispetto alla città storicamente consolidata. Nella maggior parte dei progetti caldeggiati da questo pensiero l'estensione del verde è tale da riempire pressochè totalmente lo spazio aperto, rischiando di non essere capace di risolvere i problemi di sicurezza e vivibilità dovuti all'isolamento dell'area e dei quartieri circostanti. Dall'altra parte la costituzione di un centro direzionale di interesse sovracomunale è in parte giustificato dalla posizione baricentrica dei M.G. rispetto alla rete infrastrutturale e ai poli attrattori della fiera e del centro storico; certo non può essere accettato quale intervento di

riqualificazione se proposto nelle quantità di cui di sopra accennato. In disparte rispetto al dibattito duale degli architetti e dei pianificatori, le associazioni di quartiere e i residenti chiedono anzitutto la costruzione di collegamenti trasversali tra Borgo Roma e Golosine per ricucire lo strappo e ricreare un'idea di città che permetta di uscire dall'isolamento che relega i quartieri di Santa Lucia - Golosine e Borgo Roma a parte rispetto al centro storico.

Nonostante la vivace partenza, i progetti su i Magazzini si arrestano e gli stessi fabbricati diventano nuovamente oggetto di atti vandalici e incuria che comportano la demolizione di alcune strutture. La volontà di alcune associazioni civili di riappropriarsi di questo brano di città, da dieci anni in attesa di una decisione ad opera dell'amministrazione comunale, permette nel 1998 l'insediamento dell'associazione culturale Interzona (ancora presente) e del Teatro Tenda dell'Estravagario (rimossa). Tale decisione viene presa per contrastare il degrado e l'occupazione illegale che sta avvenendo all'interno dei padiglioni. L'installazione della tensostruttura per gli spettacoli prevede la demolizione di due magazzini esistenti.

A partire da questo momento sembra sia stata ritrovata la volontà di portare a conclusione il progetto per i Magazzini Generali e si inizia a riflettere sulla possibilità di eliminare il viadotto di Viale Piave, di fatto non di grande utilità, tant'è che la questione viene trattata dai piani successivi (PAQE, PRUSST, PAT e PP).

Particolarmente interessante è l'istituzione nel 1999 di un concorso internazionale di idee promosso da USA Institute: " Subversive Insertion: Archeologia industriale e futuro della città. Verona. Progetto per l'area degli ex Magazzini Generali" . Il progetto realizzato a settembre 1999 in concomitanza con la Fiera Internazionale dei Marmi, apporta attraverso cento progetti nuove idee di intervento sull'area, contribuendo a stimolare l'approfondimento delle tematiche complesse del quadrante Sud. Parte dei contributi influenzano la redazione del PRUSST approvato nel 2004 (vedi paragrafo 3.6) .Nell'ambito dei Magazzini la prevista realizzazione del "Polo Culturale" di Verona, prevede l'introduzione di servizi e attrezzature a carattere didattico, museale ed artistico, integrato con uffici pubblici e attività a carattere direzionale e di servizio. Il progetto, quasi esclusivamente basato sul recupero dell'esistente, prevede la demolizione dei fabbricati pericolanti e dell'edificio multipiano su Via Scuderlando, mentre la Rotonda viene riconosciuta quale elemento identitario che deve assumere un ruolo portante nella rifunzionalizzazione. La prima versione del 2002-2003 prevedeva l'inserimento dell'Accademia di Belle Arti Cignaroli, di un auditorium, del teatro Estravagario, di sale prova di musica, la nuova sede dell'USL 20, la nuova sede degli Uffici del Lavoro e servizi circoscrizionali. In seguito il PRUSST, riconosciuto insostenibile sotto il profilo finanziario per la quantità di funzioni pubbliche inserite nell'area, viene inserito e corretto nel Piano di Assetto del Territorio (PAT), redatto ai sensi della Legge

regionale 11/2004). Questo strumento di pianificazione riconosce i Magazzini come area che debba costituirsi quale nuovo centro di Verona Sud, dotato di attrezzature dedicate alla collettività e uffici amministrativi o a servizio della attività economiche. Viene infine ribadita la necessità di costruire un'idea di città in funzione dei cittadini, che sia altra rispetto all'attuale isolamento dei quartieri meridionali.

CAPITOLO 5

Valutazioni strategiche sul comparto dei Magazzini Generali

5.1 Ai margini del recinto: densità e porosità ai bordi

L'area degli Ex Magazzini Generali è collocata al vertice della zona industriale più vicino al centro storico di Verona e circondata dai quartieri residenziali di Borgo Roma, Santa Lucia e Golosine.

Sin dal momento della prima edificazione nel 1927, questa zona è stata prevista come interamente circondata da un muro continuo dell'altezza di circa quattro metri. Tale recinto consentiva di separare l'intera area dal rimanente contesto costruito in modo da garantire un elevato livello di protezione da eventuali furti o incursioni. Appare dunque evidente la volontà di creare un ambiente estraneo al contesto circostante e destinato solamente agli "addetti ai lavori". La progettazione e costruzione stessa di tale elemento divisorio viene effettuata con una certa leggerezza, non tenendo infatti in considerazione le preesistenze né modeste né notevoli presenti nei quartieri residenziali limitrofi. Tra questi si può contare ad esempio la Basilica di Santa Teresa, costruita nel corso del 1700 e avente un grande valore per gli abitanti del quartiere, che presenta affaccio principale e sagrato in adiacenza con il recinto in questione. A loro volta, anche le opere edificate successivamente alla costruzione del complesso dei Magazzini Generali non sono state progettate prevedendo un eventuale dialogo con i padiglioni in questione; tali fattori possono essere percepiti analizzando l'entità e la fisicità dei perimetri degli isolati limitrofi all'area in analisi.

In questo contesto si può notare come la presenza del muro di cinta rivesta un ruolo decisivo nella percezione di tale area agli abitanti dei quartieri adiacenti ad essa. L'altezza di tale cortina, spesso affiancata dagli imponenti padiglioni dei Magazzini Generali contribuisce a generare una sensazione dell'area come di un grande volume unitario né attraversabile né tantomeno fruibile. Questa risulta tuttavia essere una percezione distorta in quanto su di un'area di tredici ettari solamente tre risultano occupati da edifici. Sarebbe sufficiente la rimozione di una porzione del muro nella parte sud dell'area dei Magazzini Generali in corrispondenza del tessuto residenziale per riuscire a generare una relazione tra i diversi tessuti. Questa sarebbe una strada corretta da perseguire nell'ottica di un ripensamento dell'intera area volto all'utilizzo della stessa da parte della comunità cittadina.

5.2 All'interno del recinto: rapporti dimensionali e percezioni sensoriali

Successivamente alle analisi effettuate si è cercato di focalizzarsi sul rapporto tra i magazzini generali e gli abitanti delle aree residenziali adiacenti ad essi. Nonostante l'area in questione risulti come una delle preesistenze più antiche all'interno del comparto sud, l'intero lotto dei magazzini generali figura come completamente sconosciuto alla popolazione residente nelle aree limitrofe ad essa. La destinazione d'uso industriale prima e il progressivo abbandono e dismissione avvenuto successivamente, hanno di certo contribuito a fare dell'area una zona *off limits* per gli abitanti del quartiere a cui non è mai stata data la possibilità di fruire effettivamente dello spazio e dei padiglioni in questione.

Un primo problema che emerge nel confronto tra il territorio dei Magazzini Generali e il normale tessuto edificato a destinazione residenziale, è sicuramente rappresentato dalle proporzioni dell'area in questione. È sufficiente citare il paragone tra La Rotonda e l'Arena di Verona; notando la similarità tra le due strutture si può facilmente comprendere come le dimensioni dell'isolato sede dei Magazzini Generali sia, con la conformazione attuale, inadeguato ad un confronto diretto con il cittadino

Oltre alla porzione di territorio, un ulteriore problema di proporzioni si ritrova anche nella fisicità dei padiglioni dei Magazzini Generali. Essendo infatti stati costruiti seguendo le necessità dettate da una funzione industriale, i padiglioni risultano essere sovradimensionati per un normale utilizzo degli stessi da parte della comunità. Risulta dunque di fondamentale importanza effettuare un'indagine accurata in grado di prevedere un cambio di destinazione d'uso che riesca a convivere e a sfruttare le strutture presenti nella loro totalità.

Un ulteriore fattore di difficoltà per la ricerca di una coerenza interna all'area consiste nella assenza di relazione tra i padiglioni stessi collocati all'interno del recinto. Questa mancanza deve essere ricollegata alla natura industriale di tali edifici, per i quali al momento di edificazione è stata prevista una disposizione tale da permettere un utilizzo ottimale dell'intera area correntemente attraversata da mezzi pesanti e di locomozione. Risulta dunque impegnativo il tentativo di creare una relazione tra di diversi edifici capace di definire specifici ambiti di pertinenza.

5.3 Possibilità di ricostruire una relazione tra le parti

Alla luce delle indagini precedentemente effettuate, tenendo presenti le numerose considerazioni maturate alle diverse scale di analisi, ci si accinge a proporre un

ripensamento dell'intero isolato del Magazzini Generali in funzione dei progetti esistenti e conforme alle disposizioni previste dai piani vigenti.

Le ipotesi di progetto che trovano riscontro nei piani PRUSST e PP prevedono per l'intera area la nuova destinazione a polo finanziario attrattore sia per imprenditori e lavoratori sia per la comunità grazie agli spazi e ai servizi offerti.

Il progetto proposto consiste in una riqualificazione della porzione meridionale dell'area degli Ex Magazzini Generali attraverso l'inserimento di un Centro Civico Polivalente a servizio sia della comunità sia del vicino ente fiera. Per quanto concerne la porzione nord dell'isolato viene previsto l'inserimento di un complesso produttivo in grado di ospitare una start-up con il funzionante come incubatore di impresa. L'unione di funzioni di natura pubblica e a carattere produttivo è finalizzata a garantire una sostenibilità economica dell'intero complesso. La progettazione dell'impianto tiene inoltre in considerazione il progetto dell'Arch. Mario Botta per la porzione superiore dell'area e per la ristrutturazione della Rotonda; si provvederà dunque a garantire un sintonia tra i due progetti, assieme alla volontà di ricercare un continuo dialogo con i fabbricati storici e i grandi monumenti del quartiere.

Il primo passo per consentire una riqualificazione consiste nella rottura del muro di cinta lungo il perimetro dell'area dei Magazzini Generali. Infrangendo questo recinto sarà possibile ipotizzare una relazione tra esterno e interno fino ad oggi completamente inesistente. Questa prima azione consentirà inoltre di valorizzare le architetture dominanti presenti nei diversi quartieri, come ad esempio la Basilica di Santa Teresa, ma più semplicemente anche alcuni complessi scolastici presenti nell'immediato intorno.

L'intervento viene previsto come inserito in un'area pedonale, caratterizzata dalla predisposizione di un sistema di spazi pubblici di diversa natura che riescano a convivere in maniera adeguata con il progetto della Green Belt che attraversa orizzontalmente Verona. Così facendo si pensa di riuscire a valorizzare i quartieri di Borgo Roma, Santa Lucia e Golosine con l'inserimento di una rete di servizi fino ad oggi decisamente carenti su tali territori.

La ridefinizione degli spazi attualmente esistenti vengono quindi caratterizzati da un nuovo ridimensionamento più idoneo ad un utilizzo corrente da parte dei cittadini; tale caratteristica viene abbinata ad una ridefinizione degli ambiti ai quali viene attribuita una determinata specificità che li rende unici all'interno del panorama locale.

Alla luce dell'intervento precedentemente descritto si è dunque convinti che un progetto di tale entità possa rappresentare una possibilità di riqualificazione non solamente dell'isolato sede degli Ex Magazzini Generali ma dell'intero comparto sud, attualmente privo di polarità ed elementi attrattori.

PARTE TERZA

Progetto di un Centro Civico e Culturale nell'area dei Magazzini Generali

CAPITOLO 6

Descrizione del progetto

6.1 Tema di progetto

Le funzioni previste ricadono all'interno del progetto di recupero e la ri-funzionalizzazione degli ambiti dismessi di Verona Sud. Sul territorio urbano viene evidenziata una rete di percorsi "alternativi" alla mobilità su gomma, che attraversa l'ambito dei Magazzini Generali e si inserisce nel progetto di una cintura verde per Verona.

Alla scala dell'intervento gli obiettivi consistono nel superamento della discontinuità esistente tra tessuti residenziali e architetture produttive e nella risoluzione della cesura tra i quartieri di Santa Lucia-Golosine e Borgo Roma, attraverso la rottura del recinto e la costruzione di spazi di relazione in grado di dare continuità al sistema dei percorsi pubblici che attraversano l'area. Nello specifico la porzione settentrionale mantiene la destinazione amministrativa-terziaria prevista dai piani, cui si aggiunge il progetto di un incubatore d'impresa che coinvolge le aziende produttive del territorio e i ricercatori dell'Università di Verona, mentre la porzione destinata al Polo Culturale viene identificata nell'area sottostante la Stazione Frigorifera Specializzata. E' previsto il recupero e il riuso dei padiglioni esistenti all'interno dei quali trovano collocazione attività commerciali ed espositive, spazi per allestimenti museali e un albergo prospiciente l'ingresso della Fiera. Le attività legate al centro congressi di VeronaFiere vengono ridimensionate e ripensate in comodato d'uso con l'intervento di progetto.

Il lavoro prevede la realizzazione di un centro polivalente per Verona Sud il cui obiettivo è trovare un nuovo assetto organico, che ridefinendo i rapporti esistenti sia in grado di restituire spazi pubblici agli abitanti e di dare al quartiere nuova linfa innestando mixitè funzionale. Il processo che s'intende compiere è di carattere osmotico: le interferenze generate dalle identità complesse dei tessuti circostanti vengono diluite nel nuovo intervento, che le accoglie e le innova nel significato. Viene generata una condizione di "equilibrio dinamico" attraverso l'inserzione di fatti architettonici che interferiscono con i Magazzini 22 (Sede Interzona), 25 e 26; l'edificio della Stazione Frigorifera Specializzata -detto la Rotonda- e il complesso ecclesiastico di Santa Teresa. Il sistema architettonico è dunque derivato dallo studio del contesto (morfologia delle architetture e degli spazi aperti, destinazione funzionale, condizioni climatico-ambientali) e dalla necessità di significare le tensioni dell'intorno. Il Centro polivalente, quale organismo legato allo svago, alla formazione, alla ricerca e all'attività congressuale, è un dispositivo polifunzionale dedicato agli studiosi, ai residenti, alla città e alla Fiera.

Gli spazi di relazione vengono definiti in funzione delle architetture di appartenenze e delle dimensioni: Santa Teresa e il Sagrato; la Biblioteca e il basamento di accesso; la scatola teatrale e il teatro all'aperto; il centro giovanile e la piazza discendente; il caffè-ristorante e la piazza della

sosta; il centro civico e i giardini minerali. Insieme agli ambiti del percorso trasversale gli spazi aperti costituiscono il sistema di attraversamento del recinto dei M.G. e di riacciamento degli ambiti residenziali: con Borgo Roma tramite la ridefinizione della piazza di Santa Teresa e con Golosine con il superamento di Viale Piave tramite il sovrappasso ciclopedonale posto in fronte alla Fiera. Uscito dal contesto di progetto il percorso trasversale si riallaccia ad oriente con il percorso ambientale del Parco dell'Adige, ad occidente con il Parco della Spianà e il previsto Parco dello Scalo.

Il centro polivalente è pensato per dotare Verona Sud di un polo di qualità a servizio dei residenti, destinato a sopperire la carenza di istituti pubblici e promuovere l'autonomia del territorio meridionale rispetto al centro storico. S'istituisce all'interno di un ambito ad alta valenza simbolica e si configura esso stesso come elemento identitario a valenza civile; si dichiara la volontà di dedicare la città anzitutto ai cittadini, prima che alle politiche degli operatori economici e delle istituzioni.

6.2 Elenco delle funzioni

Il centro polivalente è un luogo di leisure, di socializzazione, di cultura e di formazione. La flessibilità degli spazi consente l'uso degli stessi da parte della comunità locale, dell'Università di Verona, dell'Ente VeronaFiere e di altri operatori minori.

Sono stati previsti spazi flessibili appartenenti a diversi ambiti di attività quali :

- Socializzazione e svago: spazio ristoro (ristorante caffetteria), laboratori didattici, centro giovanile, locale attrezzato ad uso cucina, sala delle feste, aree gioco;
- Cultura_teatro: Teatro di prosa (260 persone), teatro all'aperto (250), teatro sperimentale, sala concerti, sala prova danza, laboratori teatrali ;
- Cultura_ ricerca formazione: Biblioteca, archivio fotografico, centro audiovisivi, sale seminariali, aule didattiche gradinate (90 persone);
- Conferenze e convegni: Auditorium-teatro (260 persone), sala congressi (150 persone), aule gradinate (90 persone);
- Residenza temporanea: quadrilocali con uso cucina e soggiorno comune (36 posti letto), area relax comune, palestra, lavanderia, stireria.
- Locali di servizio: portineria, area relax dipendenti, depositi, servizi e aree tecniche.

Gli spazi aperti sono originati dalle architetture di appartenenza, alle quali devono il carattere compositivo e le dimensioni. Sono intesi come bilanciamenti orizzontali dei volumi generatori, sul cui ritmo trovano una coerente definizione.

- Piano terra: Basilica di Santa Teresa - nuovo Sagrato / Accesso al centro polivalente – piazza alberata / Ristorante - piazza del ristoro / Centro giovanile – piazza discendente / Teatro – gradinata teatrale / Magazzino 22 – arena concerti / Centro civico – giardini minerali / Biblioteca (sala lettura) – patio;
- Piano primo: Biblioteca (ingresso) – piazza basamento / Biblioteca (sale di ricerca) – terrazza panoramica / teatro-centro civico – passeggiata panoramica.

A scala allargata tali spazi si inseriscono nel sistema trasversale di ambiti pubblici identificati dal masterplan che, attraversando l'area dei M.G., porta alla ricucitura dei tessuti limitrofi e la costruzione di un percorso territoriale.

6.3 Biblioteca

L'edificio della biblioteca assume un ruolo primario nella strutturazione del progetto: accoglie le tensioni generate dalle identità limitrofe e le rielabora in un discorso compiuto; ridefinisce l'ambito del Sagrato della Chiesa di Santa Teresa costituendosi quale fondale scenico della stessa. L'impianto a patio centrale cerca un dialogo con l'antistante chiostro del convento religioso; lo sviluppo verticale mira a conseguire una scenografia tettonica costruita "per fatti urbani" che scalano ad ogni lato per raggiungere l'altezza massima nell'edificio scatolare posto in posizione baricentrica tra la Basilica e la Stazione Frigorifera.

La quinta scenica di Piazza Santa Teresa è costituita da un basamento monolitico, all'apparenza massivo ed impenetrabile; l'apertura di feritoie orizzontali e il trattamento ruvido delle superfici evocano l'architettura difensiva delle fortificazioni militari. Il basso corpo, sviluppandosi parallelamente al ritrovato sagrato della Basilica, allontana il volume della biblioteca per denunciare la presenza della Basilica e ad esaltarne le forme monumentali neogotiche.

Percorrendo la rampa di accesso la percezione della struttura cambia radicalmente: all'utente si rivela un'architettura aperta, in cerca di un rapporto costante con la Basilica. Istituita attorno ad un patio dedicato alla sosta e alla lettura, la facciata orientale è caratterizzata dal ritmo cadenzato delle aperture che, ripetendosi in maniera alternata sui tre livelli, evoca i cortili dei palazzi rinascimentali. A livello del suolo, il basamento si apre completamente verso lo spazio interno sostituendo la chiusura opaca con un portico ritmato da lame verticali, aventi funzione strutturale e schermante. La facciata occidentale perde il rigore del fronte urbano e cerca il dialogo con le strutture interne del recinto; le ampie vetrate delle sale di lettura si aprono verso la piazza del ristoro e la Stazione Frigorifera, inquadrando la stessa come quinta scenica del nuovo intervento. Lungo il fronte occidentale

corre una terrazza-belvedere da cui diventa possibile comprendere la configurazione dell'impianto. Percorrendo gli spazi interni ed esterni della struttura all'utente si rivelano gradualmente le viste esterne, alle volte dedicate alla Basilica, altre alla stazione frigorifera, al nuovo intervento.

L'edificio della biblioteca è un'architettura osmotica; è membrana permeabile capace di regolare i rapporti tra le identità complesse del contesto. La presenza di questi elementi richiede necessariamente il mutismo del corpo principale, ad essi più prossimo, che viene a configurarsi come un prisma cieco. Tale composizione mira primariamente a rafforzare il dialogo tra i monumenti, contribuendo a definirne il ruolo e l'ambito aperto di appartenenza. La scatola urbana denuncia la propria presenza attraverso la propria dimensione, il carattere massivo ed il rigore e la pulizia delle linee; il silenzio generato dal volume getta le basi per la costruzione di nuovi dialoghi tra le identità maggiormente rappresentative del circondario, di cui anch'esso diventa una parte.

6.4 Centro civico

L'impianto del centro civico s'istituisce in rapporto agli ex magazzini produttivi, interni al recinto. Al centro della composizione si pone la Stazione Frigorifera, il cui volume viene inserito in un virtuale recinto quadrangolare che consente di rapportarsi ad essa con tracciati ortogonali. L'architettura del centro mira a significare i segni rilevati all'interno dell'area e a manifestarli all'esterno, dal momento che il muro di cinta viene rimosso. Il complesso si costruisce come una serie di elementi scatolari, fortemente massivi, istituiti su di un basamento, che viene smaterializzato sul lato meridionale dalle vetrate dei laboratori del centro. Tale strategia compositiva esaspera la sensazione di gravità degli elementi a sbalzo e della scatola teatrale, il cui volume chiude l'intervento verso i magazzini superstiti, dei quali prende le dimensioni e l'altezza. Il sistema a sud diviene un nuovo recinto, a protezione della Stazione frigorifera e degli spazi di relazione posti all'interno dell'area. Le carreggiate stradali, oggetto di traffico veicolare pesante, vengono allontanate arretrando il progetto rispetto ad esse ed istituendo sul un ampio piazzale per i parcheggi a raso. La scansione delle alberature ricostruisce il viale alberato esistente e lo introduce nel sistema dei nuovi spazi aperti del centro polivalente. Il susseguirsi di architetture ad altezza diversa e i tagli provocati dai volumi sottratti alla struttura evocano la scansione degli edifici limitrofi e consentono di controllare il passaggio di scala dal volume del Magazzini 22 (Interzona) al parallelepipedo del teatro.

Sul lato opposto, volto a settentrione, il basamento conferma il proprio mutismo, volto a bilanciare la presenza della Stazione frigorifera. Al pian terreno il suolo diventa una piazza inclinata che, recuperando la differenza di quota, collega il sistema congressuale della Rotonda con il nuovo intervento; alla quota delle coperture corre una terrazza panoramica

che volge lo sguardo ai M.G. e al futuro parco di Borgo Roma. All'interno dell'edificio le aperture sono calibrate e alternate sulle viste principali; in particolare dalle aule gradinate, completamente chiuse a meridione, è possibile godere della vista della Rotonda grazie all'apertura di ampie vetrate. I rapporti aero-illuminanti sono garantiti dall'apertura di lucernari posti in copertura.

L'attacco con il sistema della biblioteca avviene attraverso la torre delle residenze temporanee, che accoglie i flussi in entrata al pian terreno e sviluppa in altezza le tensioni generate dall'aggancio dei due sistemi.

6.5 Teatro / Palazzo dei Congressi

La scatola architettonica del sistema teatrale chiude la scansione dei volumi del centro civico: definisce l'ambito dell'intero progetto e lo contiene entro un limite di sicurezza a protezione dei volumi dei M.G. La facciata occidentale, rivolta alla fiera e al magazzino 26, manifesta l'esigenza di limitare l'espansione degli spazi fieristici verso il tessuto residenziale celando completamente il contenuto degli interni. La parete diventa fondale scenico del mercato all'aperto istituito nello spazio antistante, elemento terminale della spina verde prospiciente il futuro Polo finanziario, collocato a sud dell'ambito di progetto. L'impenetrabilità del volume è violata da una fascia vetrata posta in corrispondenza degli ingressi al Palazzo dei Congressi, dalla quale è possibile intravedere gli eventi che si svolgono nella Sala dei Concerti posta al piano interrato.

Il lato opposto del volume, volto verso la biblioteca e la Stazione frigorifera, si apre inaspettatamente alla vista del contesto: le gradinate del teatro escono all'esterno dando luogo ad un'arena per rappresentazioni all'aperto, coordinata al sistema teatrale interno e a quello previsto dall'arch. Mario Botta per la Rotonda. L'apertura è fisica ed ottenuta tramite pannelli vetrati apribili a bilico e impacchettabili meccanicamente tre a tre; il palco duplica la propria estensione e l'intero sistema diventa luogo per manifestazioni teatrali e musicali di interesse urbano (500 persone). I camerini e i servizi a supporto delle manifestazioni sono collocati al piano interrato che si sviluppa sul retropalco, collegato con l'intervento della Stazione frigorifera.

Lo spazio a tutta altezza della hall è dominato dai ballatoi dei corpi di risalita e dal lucernaio posto in sommità. Il sistema è pensato per poter essere adoperato flessibilmente dalla cittadinanza o dai visitatori delle manifestazioni espositive in occasione di meeting e manifestazioni congressuali. Il pian terreno contiene le biglietterie, la sala teatrale/auditorium e la sala per concerti gradinata, che si sviluppa su due altezze a toccare la quota del piano interrato. Al piano superiore è previsto l'ingresso alla Sala Convegni, uno spazio polivalente a doppia altezza destinato ad attività seminariali o teatrali. In caso di

necessità il piano può essere collegato con il sistema delle aule gradinate del centro civico. Si viene in tal modo a costituire un sistema di aule seminariali di diversa dimensione che, associate al teatro/auditorium, si propongono di servire la Fiera durante le manifestazioni espositive più importanti. Al secondo livello si trova l'accesso alla galleria teatrale e l'accesso alla terrazza panoramica. Infine al terzo livello si collocano i locali a servizio degli artisti: sala prove di danza, laboratori di teatro e musica, spogliatoi, bagni.

7 INDICE DELLE TAVOLE

1. La città verticale: cambiamenti di stato lungo il cardo nord-sud
2. Inversione di sguardo: individuazione di un possibile sistema di relazioni trasversali
3. Ex Magazzini Generali: una nuova centralità nel sistema urbano
4. Ai margini del recinto: densità e porosità
5. All'interno del recinto: rapporti e dimensioni
6. Masterplan / Pianta piano interrato
7. Attacco al suolo
8. Pianta piano primo
9. Pianta piano secondo
10. Pianta piano terzo
11. Sezioni biblioteca
12. Sezioni centro civico
13. Sezioni teatro
14. Pianta / prospetti biblioteca
15. Sezione tecnologica terra-cielo
16. Strategie ambientali