

ABSTRACT

Questo lavoro di tesi delinea un potenziale assetto urbanistico futuro per la Zona Agricolo-Industriale (ZAI) di Verona. La tematica in cui si inserisce è quindi quella del dare nuova identità alle aree delle vecchie e dimesse industrie manifatturiere. Un'industria che, in Italia come in Europa, entra in crisi intorno agli anni '70, per fattori come la crisi del petrolio e la concorrenza dei mercati asiatici. Oggi quest'industria è la base economica dei paesi in via di sviluppo, dove trova ampio spazio, mentre quei paesi che avevano conosciuto la prima industrializzazione, quella del XIX° secolo, stanno sempre più implementando il settore dei servizi.

Cambiando quindi il modello economico, si è modificato anche il modello urbanistico. All'epoca della grande industria, gli edifici erano pensati per ospitare macchinari di grandi dimensioni; le zone industriali, progettate per consentire la movimentazione delle merci, che viaggiavano nei vagoni ferroviari. Oggi la produzione materiale ha lasciato il posto ad una produzione immateriale; l'economia dei servizi produce e fa circolare la conoscenza, non più le merci. E le vecchie zone industriali sono state, in molti casi, il punto di partenza di questa nuova economia, il posto in cui insediare queste nuove attività terziarie. In altri casi invece, si è semplicemente trattato di riallacciare i rapporti di una città con brani di territorio che, per la forte infrastrutturazione di cui necessitavano (autostrade, ferrovie, banchine portuali...) e per la funzione che ospitavano erano rimasti separati dal resto. Hanno costituito, e costituiscono la possibilità di integrare le dotazioni di servizi, spazi verdi e attrezzature pubbliche delle loro città.

In conclusione, queste zone sono i posti in cui la città hanno la possibilità di concretizzare, nei prossimi decenni, il loro potenziale, attraendo a sé nuove attività imprenditoriali e migliorando la qualità dei servizi al cittadino.

Nell'ambito europeo, dove vi è già un'ampia casistica di progetti di riqualificazione post-industriale, la questione delle aree industriali dimesse ha avuto, più o meno in tutti i casi, la seguente tempistica:

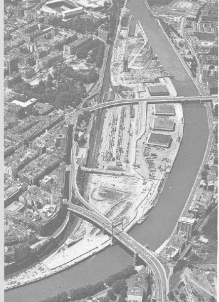
- anni '60-70: declino del settore industriale, e progressiva chiusura della maggior parte delle industrie, con alti tassi di disoccupazione nelle zone interessate dal fenomeno.
- anni '80-'90: la questione del riuso dei nuovi "vuoti" urbani viene studiata e dibattuta, portando alla redazione dei progetti di riqualifica.
- anni '90-2000: iniziano i lavori, previsti per una durata sui 20-30 anni.

La ZAI di Verona, in questo scenario, si caratterizza per l'avere una complessa situazione fondiaria, con centinaia di proprietari diversi, piccole, medie e grandi imprese; a differenza di molti altri casi, come ad esempio quello della Bicocca di Milano, dove vi era un solo grande proprietario, la Pirelli. Molti proprietari, molte imprese, significano molte situazioni economiche diverse tra loro: attività fiorenti, altre in crisi, aree lasciate al degrado, aree parzialmente utilizzate...

Il progetto urbano dovrà tenere conto di questa complessità, con un approccio che non potrà essere di tipo dirigistico, non potrà cioè imporre un disegno urbano dall'alto, ma assecondare e guidare verso un disegno unitario le potenzialità dei singoli proprietari privati.



Londra, Docklands (anni '80)



Bilbao, cantiere Euskalduna (anni '80)



Belfast, porto



Torino, progetto Spina Centrale



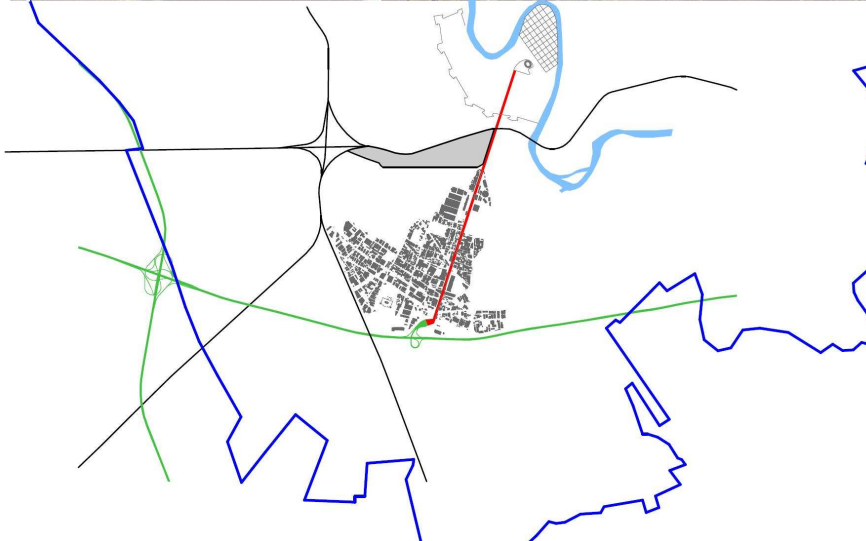
Ravenna, progetto Darsena di Città



Nantes, Ile de Nantes



Barcelona, quartiere Poblenou



QUADRO CONOSCITIVO

PROGETTO

1	trasformazioni nel tempo
2	assetto funzionale e tipologico
3	contesto urbano in trasformazione
4	spazi pubblici e mobilità
5	immagine urbana percepita
6	temi e luoghi
7	vocazioni e obiettivi funzionali
8	spazi pubblici
9	mobilità
10	nodi stradali
11	criteri di ricomposizione
12	fasi di attuazione

Z.A.I. di VERONA
VERSO UN NUOVO ASSETTO URBANO

QUADRO CONOSCITIVO

L'approccio conoscitivo parte dalla ricerca storica sui tempi e i modi che hanno portato Verona Sud, e la ZAI in particolare, ad assumere il suo attuale aspetto morfologico e funzionale. Il lasso temporale di riferimento è molto breve, se paragonato alla città storica, poiché la storia di Verona Sud si concentra nel XX secolo.

Dopo una visione del contesto territoriale, che mostra le zone limitrofe e fortemente infrastrutturate con cui l'area d'intervento si relaziona, l'analisi si focalizza sulla ZAI. L'analisi funzionale rivela le diffuse "invasioni di campo" (tra residenza e artigianato, tra industria e servizi alla persona...), una forte parcellizzazione dello spazio privato, e anche luoghi con vocazioni non adeguatamente valorizzate. Spazi pubblici e mobilità sono trattati assieme, poiché in ZAI lo spazio pubblico coincide quasi esclusivamente con la strada carabile. L'analisi si conclude cercando di capire quale sia l'immagine urbana attuale della ZAI, quali elementi e caratteristiche in essa le diano ordine, e quali invece siano fonte di smarrimento per chi vi si muove.

Lungo il percorso di analisi, in relazione alle specifiche tematiche trattate, vengono mostrati esempi europei di ex zone industriali, che in seguito ad un rinnovamento urbano hanno acquisito una nuova identità.

PROGETTO

Si giunge così ad un sunto finale degli aspetti critici e delle potenzialità inesprese, i temi e i luoghi su cui il nuovo disegno urbano dovrà intervenire. L'ipotesi progettuale per un nuovo assetto urbano della ZAI parte dai temi e luoghi e ne risolve le criticità, valorizzandone invece le potenzialità.

Si sceglie di valorizzare le vocazioni funzionali inesprese, per fare ordine nell'attuale assetto: la residenza, ampliata e confermata laddove più presente, si allontana dagli ambiti industriali di maggior peso, separata da una zona cuscinetto fatta di commercio e attività artigianali e attrezzature pubbliche. Il Cardo (l'asse Viale delle Nazioni - Viale del Lavoro) principale elemento ordinatore della ZAI, assume una funzione più urbana e meno viabilistica.

La rete di spazi pubblici, ad oggi praticamente inesistente, potrà connettere in futuro i popolosi quartieri residenziali adiacenti alla ZAI, mentre oggi è motivo di distacco e di difficoltà di scambi tra gli abitanti di Borgo Roma e Santa Lucia.

Il progetto passa necessariamente anche dalla assegnazione ad ogni utenza (pedoni, ciclisti, veicoli privati e mezzi pubblici) del proprio spazio, per superare la situazione attuale di dominio incontrastato del veicolo privato.

Si può quindi concludere quest'introduzione al lavoro svolto dicendo che il progetto punta sulla ridefinizione dello spazio pubblico, che oggi in ZAI è carente e lasciato all'abbandono, per far sì che questo funga da volano per le iniziative dei singoli privati.



L'ESPANSIONE URBANA



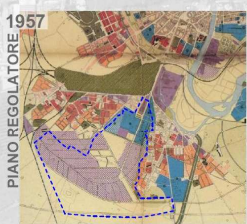
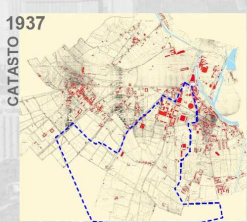
La storia della ZAI è una storia del secolo breve: fino agli inizi del '900, a sud del centro di Verona c'è un territorio agricolo, con sparsi borghi rurali, e la doppia cultura di colture autunnali e primaverili.

Nel 1910 cade un divieto militare per cui non si poteva costruire per un lungo tratto al di fuori della città storica, e da qui inizia un'espansione sia residenziale e industriale, che si alimentano a vicenda.

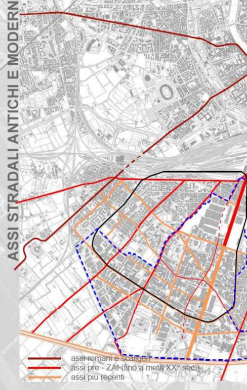
Nel 1920 viene realizzata la stazione Porta Nuova, il che incentiva la nascente industria veronese a posizionarsi a sud della città, e così crescono alcuni quartieri operai. Sempre in questi anni, si forma un primo nucleo di quella che sarà la ZAI, con l'insediamento dei magazzini generali e del tabacchificio. L'intenzione quindi è fin da questo momento quella di dedicare questa zona al settore artigianale produttivo, e l'intenzione verrà confermata dai piani urbanistici del dopoguerra, redatti da Plinio Marconi.

Marconi infatti, partendo dal nucleo di strutture pubbliche (magazzini, mercato, la Fiera che viene spostata dal centro storico nel '40) disegna una nuova "zona industriale impostandosi su un anello ferroviario che unisce i nuovi lotti, le strutture pubbliche già esistenti e lo scalo merci, il consorzio ZAI, ente pubblico gestito da Comune, provincia e camera di commercio, nasce per decreto nel '48, su un'area ben definita (→ perimetro blu) su cui si accorcia con alcuni finanziamenti e sgravi fiscali (fondamentale per le attività produttive). L'intento è, attraverso l'agricoltura, di fornire la materia prima ad industrie alimentari, che realizzano prodotti semilavorati o fini da esportare all'estero (tramite ferrovia). E qui l'analisi storica suggerisce uno spazio progettuale importante: l'anello ferroviario di Marconi, un'infrastruttura oggi dismessa, era una sorta di "sistema circolatorio" per le merci che transitavano tra i vari organi della ZAI: scalo merci, zona annoveraria e zona industriale.

Tra gli anni '50 e '70, la ZAI viene progressivamente saturata, e alcune attività vengono gradualmente spostate verso l'agroparco Quadrante Europa, che oggi ospita i magazzini e il mercato agroalimentare, sostituendosi alla ZAI nel settore logistico.



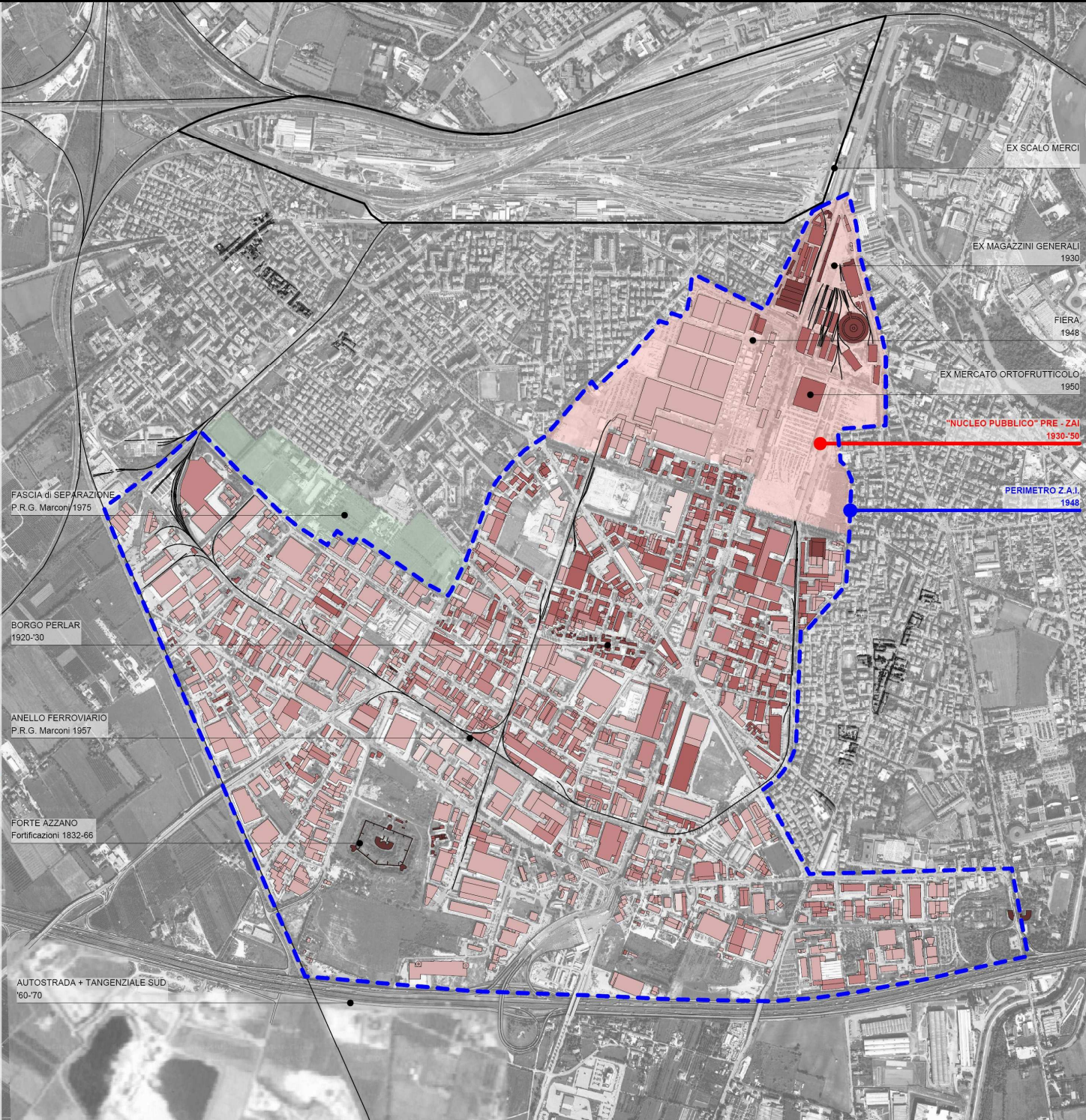
LA VIABILITA'



La viabilità di Verona Sud è, di fatto, un sistema "cittadino", sviluppato con la città antica, in un'area lungo le direttrici nord-sud. Le antiche strade romane erano quelle che collegavano Verona a Mantova e Modena.

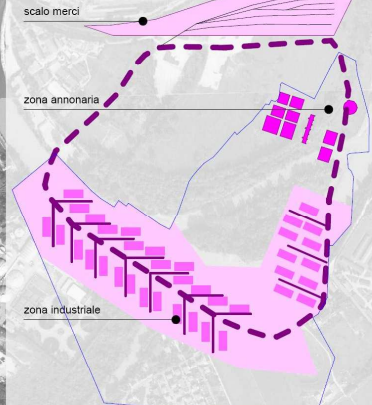
L'attuale rettilineo denominato "Carico" (o "passo") con l'intersezione con la Verona Sud, per collegare la zona delle strutture pubbliche (magazzini, area mercato...) al centro storico, è viene poi fatto proseguire nell'autostrada A22, a Torino, viabilistico principale della ZAI, soprattutto con l'apporto e l'uscita dal centro storico.

Come si Carico, l'altro elemento strutturante della nuova viabilità interna della ZAI è l'anello ferroviario Marconi (o "Trincerone"), con i suoi "trinceroni" (50 assi stradali nord-sud allora esistenti). Attorno a questo si è poi sviluppata una maglia rispondente di vie secondarie.



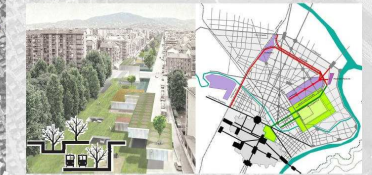
SPUNTI PROGETTUALI

LA ZAI DI MARCONI:
L'ANELLO FERROVIARIO



Marconi progetta la ZAI di Verona impostandola su un anello ferroviario che collega: lo scalo merci, la zona Fiera, Magazzini e Mercato, la nuova zona industriale. Le merci prodotte passano, attraverso i treni, dall'industria produttiva al magazzino di stoccaggio, e infine allo scalo, da cui vengono esportate.

UN ESEMPIO:
IL "TRINCERONE" DI TORINO



Il "trincerone" è un vecchio percorso ferroviario della città di Torino. Realizzato in trincea, collegava le stazioni merci con la zona artigianale-industriale, ai limiti del centro storico. Oggi, all'interno del più vasto progetto riguardante il nuovo passato ferroviario, le intenzioni progettuali sul ruolo del "trincerone" prevedono l'integrazione di una nuova linea metropolitana, da realizzare parzialmente in trincea, con un percorso verde in superficie. Una vecchia infrastruttura ferroviaria si arricchisce di funzioni diversificando anche infrastrutturali, per la mobilità "borsa".

UN' IPOTESI FUTURA:
L'ANELLO DI SPAZI PUBBLICI



Il vecchio sedime ferroviario, oggi inutilizzato e lasciato all'infamia, può essere riutilizzato per assegnare un carattere urbano alla vecchia agina storica della ZAI: un passaggio dalla movimentazione delle merci alla movimentazione delle persone e al luogo di socialità. Per lo scalo merci e i magazzini generali, vi è già l'intenzione, messa su progetto, di trasformazione rispettivamente in parco urbano e polo culturale.

RESIDENZA

COLLOCAZIONE
Poche ex corti agricole e villette singole sparse per tutta la ZAI. Concentrazione di abitazioni si verifica in via del Petrar, precedente all'industrializzazione.

CRITICITA' / POSITIVITA'

- ✗ Abitazioni inserite in un contesto disagiato, di tipo artigianale e industriale, carente di servizi alla persona e attrezzature pubbliche.
- ✓ Presenza di un nucleo abitativo consolidato (il Petrar), potenziale terreno tra est e ovest della ZAI.

COMMERCIO

COLLOCAZIONE
Doppinotolo all'ingrosso, si concentra lungo via Torricelli (ex anello ferroviario), strada di forte importanza e visibilità. Forte presenza di concessionari.

CRITICITA' / POSITIVITA'

- ✗ Mancanza di servizi per utenti e lavoratori delle attività commerciali. Accesso pedonale molto difficoltoso.
- ✓ Uso di capannoni industriali, adattati ai fini commerciali.
- ✓ Si sfrutta la visibilità delle arterie principali (v. Torricelli, v. del Lavoro).

ARTIGIANATO

COLLOCAZIONE
E' molto diffusa la tipologia della casa-bottega, che forma interi isolati. Il tutto tipico di profondità (65 metri), con fronte strada di 20-30 metri, su cui si affaccia la casa (ufficio, negozio...).

CRITICITA' / POSITIVITA'

- ✗ La casa-bottega, legata alla piccola impresa, soffre molto il momento economico sfavorevole, cui rischia di venire sostituita da tipi edilizi più remunerativi.
- ✓ Il modulo diffuso della casa-bottega è un elemento caratterizzante della ZAI.
- ✓ E' una tipologia adattabile ad un'ampia gamma di funzioni (abitativa, commerciale, direzionale...).

PRODUTTIVO

COLLOCAZIONE
L'attività industriale e logistica si concentra a sud, a diretto contatto con la grande viabilità (autostrada e tangenziale). Alcune recinti industriali sono presenti anche più a nord, in zona Fiera.

CRITICITA' / POSITIVITA'

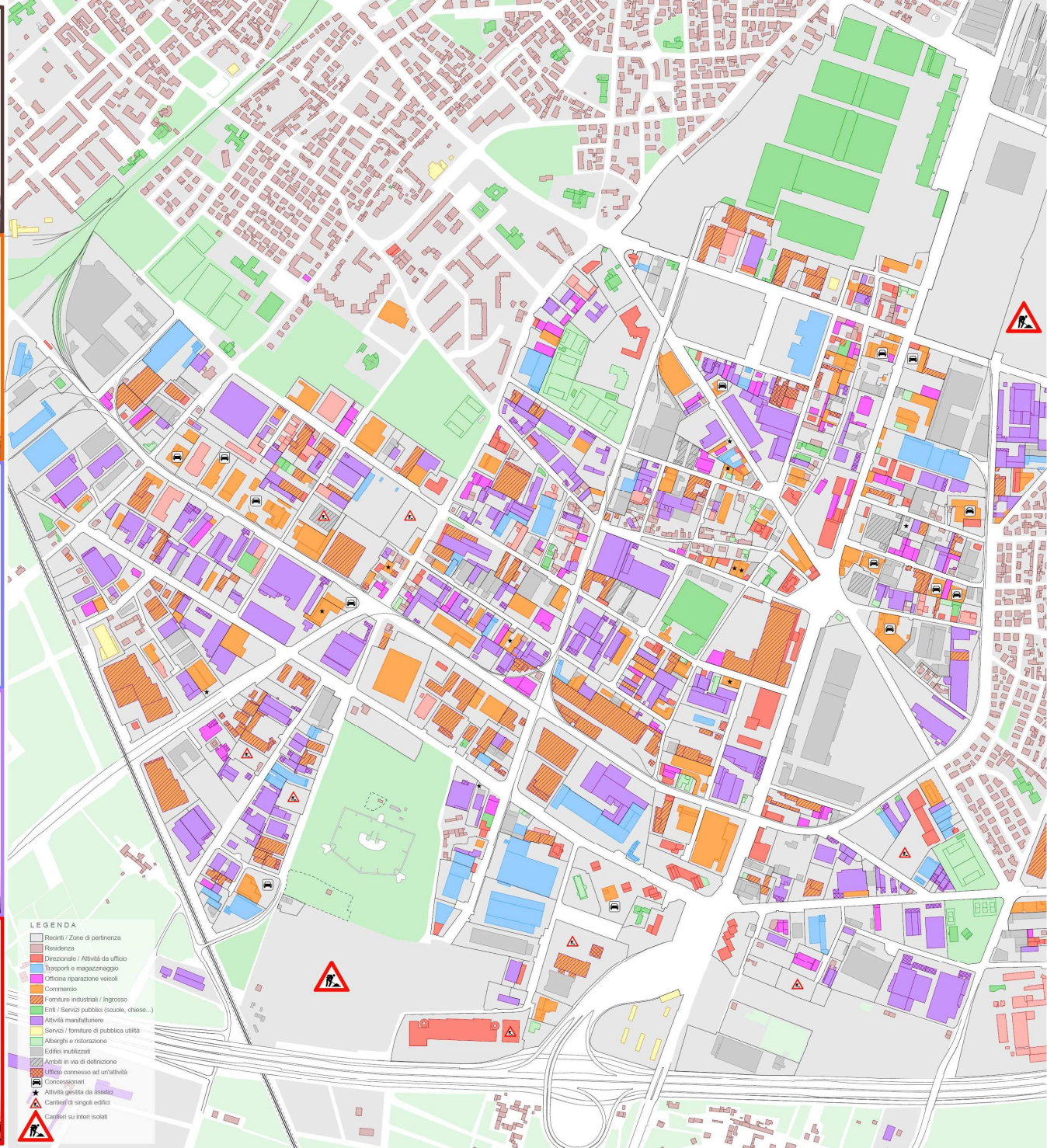
- ✗ Le spaziosità attività industriali più a nord risentono della distanza dalla grande viabilità e della vicinanza di funzioni non compatibili, come la residenza.
- ✓ A sud, la presenza di autostrada e tangenziale ha favorito lo sorgere di molte attività logistiche.

DIREZIONALE

COLLOCAZIONE
I palazzi per uffici si concentrano nella zona del casello autostradale e lungo il Canal, e in parte minore anche lungo le altre arterie principali.

CRITICITA' / POSITIVITA'

- ✗ L'edificazione di nuovi palazzi per uffici avviene, in certe zone (vd. ex loro boario), tenendo in scarsa considerazione il tessuto artigianale esistente.
- ✓ La zona per uffici che dalla zona del casello si estende lungo il Canal, conferisce a questo asse una vocazione di strada di rappresentanza.



LEGENDA

- Residenza / Zona di pertinenza
- Residenza
- Direzionale / Attività da ufficio
- Trasporti e magazzino
- Officina riparazione veicoli
- Commercio
- Formazione industriali / Ingresso
- Enti / Servizi pubblici (scuole, chiesa...)
- Attività manifatturiera
- Servizi / forniture di pubblica utilità
- Alberghi e ristorazione
- Edifici multifunzionali
- Attività in via di definizione
- Ufficio connesso ad un'attività
- Concessionari
- Attività gestita da isolati
- Cantieri di singoli edifici
- Cantieri su interi isolati

LA Z.A.I. ...

Il rilievo delle funzioni in ZAI ha rivelato che vi sono aree e usi specifici attività e funzioni (commercio, logistica, residenza...) tendono a raggrupparsi, poiché trovano un appiglio nell'organizzazione urbanistica o una pianificazione comune alle loro esigenze: queste aree hanno quindi una propria vocazione funzionale. L'assetto generale risulta comunque disordinato, con le attività industriali e artigianali diffuse anche in aree ormai non più idonee ad accoglierle, poiché gravemente attorniate da ambienti diversi (per funzioni ed esigenze) (Piano direzionale/commerciale del Canal, la residenza del quartiere limitrofo...). Ciò influisce negativamente anche sull'immagine urbana della ZAI, scarsamente legittimata dalla parte di "altre" e "istantanei", i cui pochi segni di riconoscimento sono le torri per uffici allineate lungo l'autostrada, e il lungo rettilineo del Canal.

...E I CASI STUDIO

Nel caso studio riportato, l'assetto funzionale prevede in linea di massima sempre un mix funzionale fatto di residenza, attività commerciali, uffici e attività servizi e attrezzature pubbliche. Le attività commerciali e i servizi si collocano lungo le arterie principali, e più interne le abitazioni. Il settore produttivo e artigianale è in genere allontanato (eccetto il Piano Scariole) in quanto la zona oggetto di riqualifica non può più rispondere alle sue esigenze di spazi e infrastrutture. Le differenze tra i casi si possono riscontrare nei diversi modi in cui il mix funzionale viene ottenuto: creando più zone a carattere prevalentemente mono-funzionale collegiate tra loro (vd. Piano Scariole) o zone di mix funzionale in cui prevalgono alcuni settori (commercio e uffici nelle zone più infrastrutturate, servizi e attrezzature nelle zone abitate...)

LUGANO - PIAN SCARIOLE

stato di fatto
Il Piano Scariole è una valle montana personal da un'autostrada, che ne ha segnato la vocazione commerciale e artigianale.

progetto
Il recente progetto di riqualifica (2010) conferma tali vocazioni, ma organizzazione i comparti in fasce ben delimitate, per:
-valorizzare la roggia Scariole con un parco;
-evitare interferenze tra le grandi superfici commerciali e i luoghi abitativi sui pendii.
L'asse ordinatore è la strada cantonale, da cui sono legibili i nuovi landmark urbani: prevalentemente mono-funzionale collegata tra loro (vd. Piano Scariole) o zone di mix funzionale in cui prevalgono alcuni settori (commercio e uffici nelle zone più infrastrutturate, servizi e attrezzature nelle zone abitate...)

NANTES - ILE DE NANTES

L'Ile de Nantes è un'isola sul fiume Loira, a sud del centro storico di Nantes. Il progetto di riqualifica (Berthelme / Chermont) parte dalla zona degli ex cantieri navali, a ovest, che diviene il nuovo "cuore pulsante" dell'isola. Qui sono concentrate le attrezzature pubbliche, i servizi maggiori e i centri di ricerca e sviluppo, nuovo volano economico della città.

Il progetto non si occupa però di definire un assetto funzionale, bensì di disegnare gli spazi pubblici e la divisione tra questi e gli spazi privati. Lo spartito su cui avviene quindi il punto di partenza su cui poi innestare le iniziative dei singoli privati. Viene comunque garantito un mix di residenza e attività economiche compatibili (commercio, direzionale, centri di ricerca...)

LONDRA - DOCKLANDS

Docklands sono le anse del Tamigi che fino agli anni '80 costituivano l'area portuale di Londra. Tra il '80 e il '70 questa attività cessa, lasciando un territorio desertico e con alti tassi di disoccupazione.

Negli anni '90, il governo Thatcher attua una politica liberista, incoraggiando gli investimenti privati sull'area con detassazioni e deregolazioni. In particolare, viene scelta una enterprise zone nella zona di Canary Wharf, il che porta un forte flusso di capitali in quell'area, su cui sorge un nuovo distretto finanziario, con alti grattacieli. Nelle restanti zone si insediano le residenze e i servizi connessi.

L'assetto funzionale deriva quindi dai diversi regimi fiscali applicate nelle singole zone.

QUADRANTE EUROPA

Il Quadrante Europa è un'interpolo, una zona per la gestione e movimentazione delle merci, gestita dal Consorzio ZAI.

A partire dagli anni '70, ha accolto queste funzioni in tempo collocate nella ZAI (zona intermedia) mercato alimentare, scalo merci) che col tempo erano state inglobate nel tessuto minuto delle case-bottega e della residenza, rendendo insostenibile la gestione.

Il Quadrante Europa, al contrario, nasce in un'ottica di sviluppo come luogo di lavoro altamente specializzato nel suo settore (la logistica), da cui è esclusa la residenza. La scelta della sua collocazione è dovuta alla vicinanza agli grandi infrastrutture (scoperta autostradale e ferroviaria, aeroporto).




EX SCALO MERCI: OGGI... ..E DOMANI



Lo scalo merci rappresenta oggi un ingombrante ostacolo al collegamento tra la ZAI e i quartieri a nord. Ne consegue che i poli-nodi di collegamento sono nodi, creati dalle espressioni: solo 3 strade raccolgono il traffico veicolare delle 7 strade, traffico che da sud transita in ZAI per arrivare in centro a Verona.

Lo scalo merci, in via di dismissione, è un insieme di blocchi di edifici che occupano i ha di superficie. Segna (spiccatamente) tra nord e sud dell'abitato veronese, in particolare il quartiere di Santa Lucia dal centro storico di Verona. Nel suo punto di maggiore larghezza (la parte est, assistita lungo Viale Piave) raggiunge i... metri.

DESCRIZIONE
Lo scalo merci (funzione da trasferire presso l'interpolo Quadrante Europa) lascia il posto ad un vasto parco urbano, dove convergono da una zona di completamento edilizio del quartiere Santa Lucia.

La stazione dell'Alta Velocità è relativa qualità di accessibilità e viabilità per la più intensa di collegamento tra Carlo e breccia della tangenziale ovest.

CONSIDERAZIONI
L'intervento aggraverà il forte peso dello scalo merci sul quartiere di Santa Lucia, con cui ora si relaziona unicamente tramite un lungo muro di cinta. Sarà facilitato l'accesso ciclo-pedonale alla parte nord del territorio comunale, e il quartiere integrerà la sua scarsa dotazione di spazi verdi.

INQUADRAMENTO

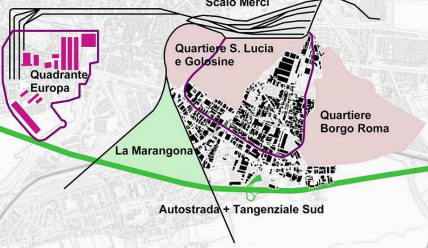
Scalo Mercè

Quartiere S. Lucia e Golesine

Quartiere Borgo Roma

La Marangona

Autostrada + Tangenziale Sud



QUARTIERE S. LUCIA / GOLOSINE

I quartieri residenziali di Santa Lucia e Golesine, costituiscono un insediamento urbano chiaramente "indivisibile", essendo dai limiti ben definiti, a nord lo scalo merci, a est il Parco, a ovest il centro storico e a sud la linea ferroviaria per Modena e Bologna. Limiti in genere scarsamente permeabili (nel caso dello scalo merci si tratta di una vera e propria barriera di 2 km tra i quartieri) e il centro storico a nord, che forma un'isola di spazio residenziale una sorta di enclave racchiusa da infrastrutture e lotti "indivisibili".

A sud il passaggio tra l'abitato e la ZAI è filtrato da una "cintura verde" profonda 200 metri, un'eccezione dal PRG del '76, su cui negli anni si sono sviluppati servizi "indivisibili" e verde attrezzato, ma per buona parte tale cintura è ancora lottizzata all'incirca. A sud-est, la zona PEEP della Golesine, si caratterizza per un "elevato livello di abitatività", ma del sistema viario che dalle parti edificata l'adozione di tipologie edilizie in completa proferenza alla strada e al contesto, contribuisce a creare un ambiente privo di qualità urbana.



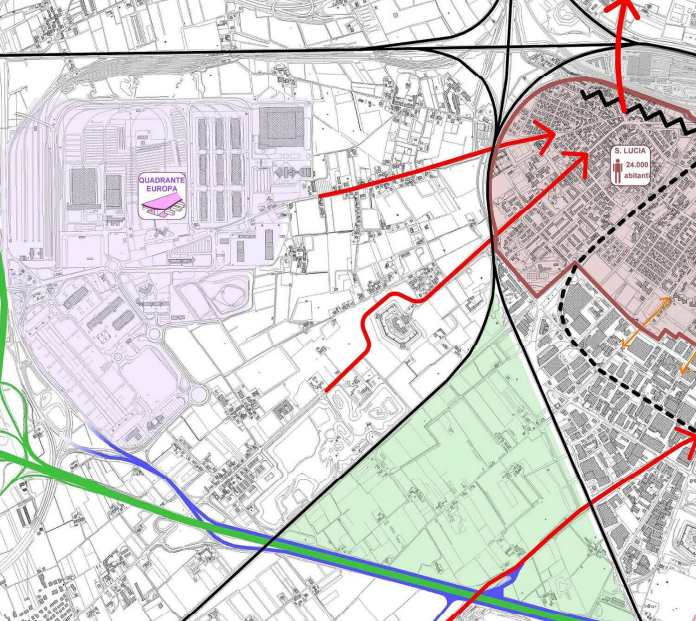




QUADRANTE EUROPA

S. LUCIA
24.000 abitanti

BORGO
24.000 abitanti



QUARTIERE BORGO ROMA

Il limite est della ZAI è costituito, per tutte le sue porzioni, dall'abitato del quartiere Borgo Roma. Buona parte di questo limite coincide con il tracciato dell'anello ferroviario di Marocco, che come lungo Viale del Commercio, è un'ampia sezione di questa strada, che divide le abitazioni dalla strada di scorrimento e dal vecchio sedime ferroviario. Il forte edificio che si prospetta lungo Viale del Commercio è regitato e copulato un limite fisico valutabile esclusivamente logico, costituito da tipologie a "bocco" con pianta quadrata.

Come nei vicini lotti artigianali della casa bottega, anche nei lotti abitati attestati lungo Viale del Commercio si fa ampio uso della pedana, e copulando un limite fisico valutabile esclusivamente logico, costituito da tipologie a "bocco" con pianta quadrata.

In corrispondenza dell'ex mercato ortofruttorio, il confine tra i due ambiti diventa una linea irregolare.




LA MARANGONA: OGGI... ..E DOMANI

Il "triangolo" della Marangona è un territorio agricolo racchiuso dalle linee ferroviarie per Bologna e Padova e dall'autostrada, proprio la presenza del limite ferroviario ha determinato la conservazione della Marangona, che dal PRG del '76 è composta da un'isola di espansione di disposizione della ZAI.

La campagna della Marangona risulta tutt'oggi attinta e coltivata (sono presenti ancora corsi agricoli e spazi).

Il progetto suscita perplessità per la vasta estensione di campagna che in poco tempo si andrebbe a smantellare (comunque l'attuale situazione di sofferenza di molte imprese della ZAI e i frequenti casi di dismissione di terreni più opportuni rispetto ai suoi costi del patrimonio ZAI, la zona di margine a contatto con l'autostrada, attualmente insediata all'incirca, in che prevediamo l'inevitabile acquisizione di una nuova identità attraverso l'ingresso sulla città di Verona.

DESCRIZIONE
Da progetto, il futuro Parco Scientifico Tecnologico (una nuova polo produttivo "rigni retti") occuperà l'area della Marangona. L'idea del Parco reale ormai a circa trent'anni fa, ma ancora non ha il solo fatto reale. Comprendeva laboratori, edifici per la didattica, i servizi e le esposizioni. Capirà attività ad alto valore aggiunto, oltre in ricerca e sviluppo.

CONSIDERAZIONI
Il progetto suscita perplessità per la vasta estensione di campagna che in poco tempo si andrebbe a smantellare (comunque l'attuale situazione di sofferenza di molte imprese della ZAI e i frequenti casi di dismissione di terreni più opportuni rispetto ai suoi costi del patrimonio ZAI, la zona di margine a contatto con l'autostrada, attualmente insediata all'incirca, in che prevediamo l'inevitabile acquisizione di una nuova identità attraverso l'ingresso sulla città di Verona.





CARDO: OGGI... ..E DOMANI

Il nuovo Cardo dovrebbe diventare un'asse del trasporto pubblico e dei servizi, grazie a:

- riduzione del traffico in sede dedicata;
- il percorso casello-stazione P.Nuova;
- insediamento di funzioni commerciali (piani terra) e direzionali (piani superiori).

Oggi il Cardo (V.le delle Nazioni - V.le del Lavoro - V.le Piave) è un'asse la cui principale funzione è consentire l'accesso veicolare dall'autostrada al centro di Verona. Gli spazi pedonali sono minimi, e si rischia di non riuscire a modificare l'attuale situazione critica della mobilità verde, i cui spazi dedicati sono scarsi per estensione e qualità.

CONSIDERAZIONI
Il positivo che si privilegia il trasporto pubblico e dei servizi, grazie a:

- riduzione del traffico in sede dedicata;
- il percorso casello-stazione P.Nuova;
- insediamento di funzioni commerciali (piani terra) e direzionali (piani superiori).

Oggi il Cardo (V.le delle Nazioni - V.le del Lavoro - V.le Piave) è un'asse la cui principale funzione è consentire l'accesso veicolare dall'autostrada al centro di Verona. Gli spazi pedonali sono minimi, e si rischia di non riuscire a modificare l'attuale situazione critica della mobilità verde, i cui spazi dedicati sono scarsi per estensione e qualità.

CONSIDERAZIONI
Il positivo che si privilegia il trasporto pubblico e dei servizi, grazie a:

- riduzione del traffico in sede dedicata;
- il percorso casello-stazione P.Nuova;
- insediamento di funzioni commerciali (piani terra) e direzionali (piani superiori).




GRANDE VIABILITA': OGGI... ..E DOMANI

Il sistema viabilistico fornito dall'insieme di autostrada e tangenziale sud costituisce il limite sud della ZAI, dividendola da un territorio prevalentemente agricolo, sebbene alcuni "insediamenti" (artigiani, industriali e logistici) siano presenti anche oltre tale limite.

L'accesso alla ZAI e ai vicini quartieri è garantito da 4 svincoli e dal casello di Verona Sud, che costituiscono, insieme a Viale Piave a nord, i principali accessi veicolari di Verona Sud. L'attuale casello "vestito" della ZAI, in una zona in cui si sono diffusi i palazzi per uffici.

Il casello autostradale verrà "liberato" dall'autostrada e sarà collegato direttamente alla tangenziale. Attualmente lo scambiatore (le due strade) può avvenire solo attraverso parte della ZAI.

L'area del nuovo casello capiterà:

- il capolinea del nuovo filobus;
- un parcheggio scambiatore da 5.000 posti, collegato al capolinea del filobus.

La superstrada SS 434 (Transpolesana), che dal sud-est veronese giunge a nord, la tangenziale sud a est della ZAI, sarà fatta proseguire verso nord. Ciò consentirà di arrivare in centro a Verona senza passare dalla ZAI.

CONSIDERAZIONI
L'intervento è valutato positivamente in quanto renderà più agevole lo scambio tra autostrada e tangenziale, e ridurrà il traffico veicolare in ZAI, soprattutto quello in entrata (turisti); lo spazio dell'attuale casello, porrebbe diventare la nuova porta d'ingresso alla città di Verona, valorizzando la vocazione di zona espositiva.




VIABILITA'



GERARCHIA STRADALE

Manca una gerarchia stradale, che assorgi a ciascuna strada la sua funzione. Vi sono pochi sensi unici, soprattutto la maggior parte dei tratti stradali sono di solo servizio ai lotti, e il parcheggio a bordo strada è in larga parte non regolamentato.

La rete stradale è organizzata su una maglia regolare, leggermente a ventaglio, disegnata da Piero Maronchi aprova la definizione di una gerarchia stradale.

MOBILITA' LENTA e VERDE



MARGAPIEDI

I servizi per la mobilità lenta sono molto scarsi, sia per estensione che per qualità. Non vi sono piste ciclabili, e i marciapiedi, laddove presenti, sono frammentati e ridotti al minimo. In generale, il bordo strada soffre di un uso promiscuo in cui le utenze deboli (pedoni e ciclisti) sono fortemente svantaggiate. Il verde attrezzato è marginale, ai confini con i quartieri abitati. Il sito di Forte Azzano presenta velle critiche, che la rendono non ospitale al pubblico: degrado del manufatto storico, presenza di campo rom e di un poligono di tiro.

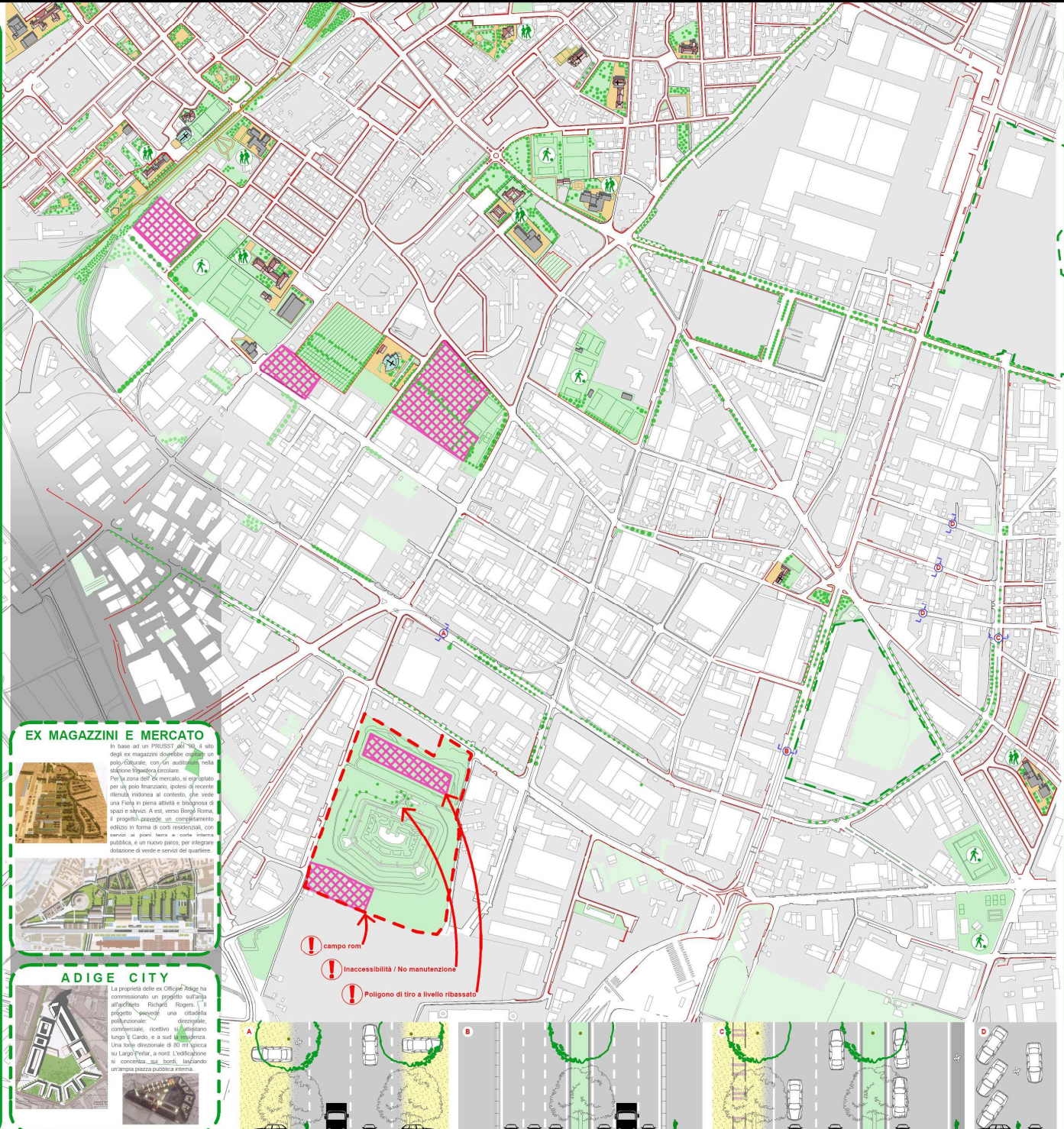
I viali principali sono quasi tutti pantanosi con continuità. Via ZAI e il quartiere Santa Lucia è un fascio di marciapiedi (75) non edificata, e parcheggiata destinata a servizi di riparto in disuso. Il sito di Forte Azzano, se adeguatamente ripulito, potrebbe diventare un polmone di verde pubblico per la ZAI.

RETE AUTOBUS e AREE SERVIZI



RETE AUTOBUS e AREE SERVIZI

Le reti di trasporto pubblico coprono solo alcuni tratti maggiori (Clivio, Fiera, Via del Penari). Solo la Fiera è servita da più di una linea, mentre la zona artigianale pubblica è solo non la è affatto. Non sono presenti spazi riservati ai mezzi pubblici (corsie, piazzole di fermata). I servizi a lavoratori e utenti sono scarsi, concentrati solo ai maggiori nodi stradali.



EX MAGAZZINI E MERCATO

si basa su un PREESISTENTE sito degli ex magazzini dovrebbe ospitare un polo culturale, con un auditorium nella estrema pianificazione. Per la zona dell'ex mercato, si è progettato un polo finanziario, ipotesi di recente ribatuta, indovina al contesto, che vede una Fiera in piena attività e bisogno di spazi e servizi. A est, verso Borgo Roma, il progetto prevede un complesso edificio in forma di cordi residenziali, con servizi ai piani terra e sotto sistema pubblico, e un nuovo parco per integrare dotazione di verde e servizi del quartiere.

ADIGE CITY

La proposta dello ex Officina Adige ha commissionato un progetto sull'area all'architetto Richard Rogers. Il progetto prevede una cittadella polifunzionale: disgregata, commerciale, ricettiva su un'isola lungo il Canal, e in via di sviluppo. Una serie distrutturale di 80 mt tipica su Largo Penari, a nord. L'edificazione è consentita sui terreni, legittimando un'ampia piazza pubblica interna.

VIABILITA'

Viale del Commercio: vista da strada

Via Torricelli: vista da strada

Via delle Nazioni / Largo Penari: vista da strada

Via Torricelli / Largo Penari: bordo strada

Largo Penari: isola verde

Viale del Commercio: controviale

Via Ferrari: bordo strada

Viale del Lavoro: accesso carrabile e fermata

Largo Penari: incrocio strada

EX MAGAZZINI E MERCATO

campo rom

Inaccessibilità / No manutenzione

Poligono di tiro a livello ribassato

ADIGE CITY

VIA TORRICELLI

VIALE DELLE NAZIONI

VIALE DEL COMMERCIO

SENSO UNICO TIPO

LA Z.A.I. ...

Gli spazi pubblici della ZAI corrispondono per lo più alla rete viabilistica. Gli unici spazi verdi di una certa dimensione sono marginali e lasciati all'incuria. Forte Azzano, con il campo rom e il poligono di tiro, la fascia verde ai lati del quartiere PREP della Colonna. La criticità più evidente è data dalla mancanza dei marciapiedi in molte delle sezioni stradali, il bordo strada è quindi utilizzato a parcheggio "selvaggio", obbligando pedoni e ciclisti a circolare pericolosamente vicini ai veicoli in movimento. Il trasporto pubblico non è capiente, solo le zone artigianali (Fiera, Via Torricelli) e quelle più abitate (Penari) sono servite da un esiguo numero di linee di bus. In conclusione, non esiste una vera e propria rete di spazi pubblici.



... E I CASI STUDIO

Nel caso studio riportato, la rete di spazi pubblici per la mobilità "lenta" assume sempre un aspetto di rilevanza fondamentale. Praticamente tutti i progetti prevedono di agevolare il traffico ciclo-pedonale a discapito di quello veicolare. E questo realizzando una rete di spazi pubblici, piazze e percorsi, frequentati e di buona qualità, implementando il trasporto pubblico, più capiente e più frequente, gerarchizzando le strade, concentrando in poche il traffico di trasporto, mentre le altre fungono da strade a servizio dei singoli fondi, e quindi a basso traffico.

RETE SPAZI PUBBLICI

MOBILITA' "LENTA"

TRASPORTO PUBBLICO

GERARCHIA STRADALE

NANTES - ILE DE NANTES

Nel progetto dell'île de Nantes, il tema principale è stato il recupero del rapporto tra la città e fiume Loire. I margini del fiume, un tempo occupati dai cantieri navali, sono diventati passeggiaggio ciclo-pedonale, molti edifici industriali sono stati convertiti in pubblici esercizi e luoghi ricreativi.



BARCELONA - @22, POBLENOU

Il Poble Nou è il vecchio quartiere industriale di Barcellona, impostato come il resto della città moderna sulla maglia ortogonale di isolati quadrati (113 mt di lato) di Gracia. Il progetto, in corso di realizzazione, sfrutta la regolarità della maglia per gerarchizzare le strade, quasi tutte a senso unico, riservando ampi spazi ai pedoni, con marciapiedi di circa 7 metri. L'Avinguda Diagonal, asse centrale con sezione di 45 metri, ne riserva solo 10 al traffico veicolare: gli altri 27 si dividono tra i marciapiedi laterali e quello centrale, che ospita anche la linea del tram.



BILBAO - ABANDOIBARRA

L'area dell'ex cantiere navale Euzobaldina (bilbao negli anni '80), lungo il fiume Nervion a Bilbao, è divenuta, da fine anni '90 ad oggi, un polo turistico e congressuale. E' stata un'occasione per ampliare il rapporto della città con il fiume. I lavori sono durati in corso, ma il più è stato fatto nell'ultimo decennio. Il lungofiume è diventato un parco lineare, comodo alla linea del tram, con spazi ricreativi attrezzati e passeggiaggio e pista ciclabile. La visibilità veicolare e lenta è il più possibile separata da quella "lenta", e si privilegia la circolazione a senso unico. Un ponte ciclo-pedonale collega il parco del lungofiume con la zona universitaria sovrastata sponda del fiume.



RUHR - EMSCHER PARK

La Ruhr è un'area ex industriale del nord-ovest della Germania, di matrice siderurgico-estiva. Il progressivo smantellamento delle fabbriche, tra il 1980 e il 1985, ha lasciato in eredità un forte problema di inquinamento. Grazie alle bonifiche e al recupero degli spazi industriali, è stato realizzato il Ruhrpark, lungo il fiume Escher, che si estende su 200 haq in 17 comuni, riunibili sotto la direzione regionale, per realizzare questo progetto di recupero ambientale. Molti edifici ex industriali e tecnologici industriali sono stati convertiti come landmark, elementi del paesaggio come memoria storica del luogo.



ASSI PRINCIPALI
 Il lungo e rettilineo asse del Cardo percorre la
 l'asse principale per essere una via spaziosa, prospettica
 fortemente caratterizzata e riconoscibile. L'attuale
 fronte edilizio è invece disomogeneo, con edifici non
 allineati, altezze molto diverse tra loro, e forti vuoti.
 Via Torricelli è l'altro asse importante della ZAI,
 disegnata da Manzoni nel 1900 con 10°. Il suo
 andamento leggermente curvo serve a compensare la
 necessità dell'anello ferroviario con la presenza
 garbata.

RECINTI e SPAZIO EDIFICATO
 La quasi totalità dei lotti privati della ZAI sono
 ricintati. Il recinto è un elemento che caratterizza
 fortemente la ZAI, i cui spazi sono quindi in larga
 parte non percorribili.
 Al recinto come ostacolo fisico, si associa l'edificato
 come ostacolo visivo. Gli edifici della ZAI in genere
 non superano i due metri e mezzo (eccezioni) 10-15 metri di
 altezza, ma il rapporto di copertura è spesso elevato,
 soprattutto negli anelli della casa-bottiglia, in cui
 si raggiungono picchi del 70%.
 Lo spazio privato risulta quindi molto chiuso in se
 stesso, con un'atmosfera inibitrice.
la casa bottiglia
 Nel panorama delle tipologie edilizie, una peculiarità
 della ZAI sta nella forte presenza della casa-bottiglia.
 Tipica della piccola impresa artigianale a conduzione
 familiare, la casa-bottiglia compone un tessuto
 edilizio a griglia fine. Solitamente riconoscibile per le
 sue caratteristiche di base che si ripongono in volte,
 formando interi isolati.
 Lotti di base da 20-30 o 60 metri.
 un edificio di civile abitazione posto sul fronte
 stradale, alto da 1 a 3 piani e dotato a questo un
 capannone lungo e più basso.

LANDMARK URBANI
 Verona e la ZAI si caratterizzano per un edificato
 basso. In ZAI, gli edifici più alti raggiungono i 30-35
 metri, sono palazzi per uffici, posizionati lungo l'asse
 del cardo, soprattutto attorno al casello autostradale.
 Altri edifici significativi sono quelli storici, risalenti al
 periodo precedente l'istituzione della ZAI (ad
 esclusione del forte Azzaro che risulta del tutto
 inavvertibile in quanto circondato da un loggion pendio
 alberato). In particolare, l'ex stazione ferroviaria e
 l'edificio dell'ex mercato ortofrutta. L'ex stazione
 figurativa si avvertiva a piazza circolare con tesa a
 cupola, l'edificio del vecchio mercato si caratterizza
 invece per le arcate paraboliche dei prospetti.
 Entrambi sono visibili da Viale del Lavoro, da Viale
 del Commercio e dal vicino quartiere Tombetta,
 costituendo un forte punto di riferimento visivo.

PISTA CICLABILE
 L'unico percorso ciclo-pedonale della ZAI prende
 una porzione dell'ex anello ferroviario, e collega via
 Torricelli con il quartiere di Santa Lucia.



LA ZAI...

La percezione che si ha, transitando attraverso la ZAI, è
 quella di un'immagine urbana scarsamente leggibile.
 Concorre a ciò il disordine, dato dai contesti insediativi
 differenti che, avendo originato di spazi e modi d'uso
 diversi, interferiscono tra loro, inoltre manca del tutto una
 rete di spazi pubblici di qualità, che consentirebbe alle
 utenze destri pedoni e ciclisti di muoversi agevolmente
 all'interno della ZAI, condizione indispensabile per
 riuscire a leggere gli elementi della città come un insieme
 ordinato.
 L'elemento ordinatore principale è il lungo rettilineo del
 Cardo, la cui immagine è però svilita da un fronte
 prospettico incorniciato e disomogeneo.
 Dall'altro lato, la ZAI si avvia per la zona disomogenea
 gravitante attorno al casello autostradale, con palazzi per
 uffici alti fino a 30 metri, visibili dalle grandi arterie stradali
 a sud.

... E I CASI STUDIO

La questione dell'immagine urbana è centrale nei
 progetti di recupero, poiché da questi ci si aspetta che
 conferiscano una nuova identità all'area in oggetto. Ciò
 avviene solitamente recuperando alcuni aspetti
 caratteristici e basati del passato industriale: i vecchi
 bacini storici di un porto, il tracciato di un sedime
 ferroviario, gli edifici di produzione e stoccaggio delle
 merci, la regolarità della griglia stradale
 preesistente. Tutti questi elementi sono riutilizzati in base
 alle nuove esigenze. Integrazione dei servizi al cittadino,
 migliori spazi per funzioni e attrezzature pubbliche. Il
 valore che innesca il processo di recupero può però
 anche venire da una funzione speciale, o un edificio
 caratteristico (un landmark) che si sceglie di collocare in
 una zona per attirare nuovi amici e investimenti.

MILANO - BICOCCA

Il progetto di Gregotti per l'area Pirelli ha
 mantenuto la griglia organizzativa della vecchia
 fabbrica, una maglia ortogonale di isolati quadrati
 da 140 metri di lato. Al loro interno, i nuovi
 imponenti edifici si dispongono con modalità
 differenti (corti, linee, blocchi), ma la regolarità del
 tracciato stradale e dei percorsi pedonali ne
 permettono una facile lettura e riconoscibilità in
 qualsiasi punto dell'area.

MANCHESTER - SALFORD QUAYS

Il porto di Manchester, come molti altri porti storici
 inglesi, tra gli anni '60 e '70 perde la sua funzione
 per il fenomeno della containerizzazione, che
 privilegia porti nuovi e più spaziosi. Nell'ultimo
 decennio, il porto si è popolato di funzioni diverse,
 tra queste spiccano avveniristici musei e la
 nuova sede della rete televisiva BBC. I vecchi
 blocchi sono stati mantenuti, creando così spazi
 pubblici ed un'immagine suggestiva della zona,
 ma non gli edifici portuali, sostituiti da landmark
 urbani.

PARIGI - RIVE GAUCHE

Paris Rive Gauche è un ex area industriale del
 13°arrondissement parigino, racchiusa tra la linea
 ferroviaria della gare Austerlitz e il fiume Senna.
 Nel 1996 viene edificata la Biblioteca Nazionale di
 Francia, che lunge da volano all'arrivo nella zona
 di nuove attività e residenze negli anni a seguire.
 Gli edifici facenti parte del patrimonio di
 archeologia industriale (tra cui un mulino
 industriale, un magazzino di stoccaggio della
 farina e una fabbrica di aria compressa) viene
 adattato per ospitare l'Università Paris Diderot e
 una scuola di architettura.

NANTES - ILE DE NANTES

L'Ile de Nantes, abbandonata i cantieri navali, punta ora sull'economia della conoscenza. Dal
 punto di vista urbanistico e architettonico, ciò si traduce anche nella realizzazione di un
 Distretto delle Arti Creative, proprio in una di quelle zone prima occupate da cantieri. Il nuovo
 Distretto si pone come simbolo della nuova economia dell'isola, grazie ad edifici ad alto valore
 figurativo, come il Murey building (a destra).