

POLITECNICO DI MILANO
POLO TERRITORIALE DI MANTOVA
SCUOLA DI ARCHITETTURA E SOCIETA'



CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA

TESI DI LAUREA MAGISTRALE

Verona e il suo fiume
Progetto di valorizzazione del Parco dell'Adige Nord

Relatore
Matteo Gambaro

Laureando
Sebastiano De Zuani
m.770177

2013

INDICE

	Pag.
01 ABSTRACT	4
02 CONTESTO	6
02.1 STORICO	6
02.2 SISTEMA INSEDIATIVO	14
02.3 SISTEMA INFRASTRUTTURALE	21
02.3.1 PROGETTO PER IL TRAFORO DELLE TORRICELLE	23
02.3.2 PROGETTO PER LA METROPOLITANA DI SUPERFICIE	27
02.4 SISTEMA AMBIENTALE	30
03 SISTEMA DELLE REGOLE	37
03.1.1 ITER PER LA CREAZIONE DEL PARCO DELL'ADIGE	49
03.2 PTCP : PIANO TERRITORIALE DI CORDINAMENTO PROVINCIALE	40
03.3 PAT : PIANO ASSETTO TERRITORIO	49
03.3.1 DIRETTIVE STRATEGICHE del PAT	49
03.3.2 NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE del PAT	51
03.4 PI : PIANO INTERVENTI	52
03.4.1 NORME TECNICHE OPERATIVE NTO, DIRETTIVE STRATEGICHE del PI	53
03.4.2 INDICAZIONI NORMATIVE PER IL PAESAGGIO DEL PI	54
03.5 VAS : VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	59
03.6 PPC : PIANO PISTE CICLABILI	63

04 CASI STUDIO	Pag. 69
04.1 PIANO AMBIENTALE PARCO DELL'ADIGE 2007	69
04.2 PARCO DELL'ADIGE NORD - CONCORSO IDEE DEL 2002	77
04.3 TEMA PROGETTUALE	97
05 PROGETTO	100
05.1 CRITICITÀ E POTENZIALITÀ	100
05.1.1 CRITICITÀ	101
05.1.2 POTENZIALITÀ	108
05.2 MASTERPLAN	116
05.3 ZOOM 1	136
05.4 ZOOM 2	143
05.5 ZOOM 3	148
05.6 ZOOM 4	154
06 INDICE DELLE FIGURE	159
07 INDICE DELLE TAVOLE	162
08 BIBLIOGRAFIA	163

01 ABSTRACT

Il percorso svolto in questa tesi ha voluto approfondire una piccola parte di Verona, il Parco dell'Adige Nord, partendo da una ricostruzione storica, un'analisi del territorio e dell'area di progetto, uno studio dei Piani Urbanistici vigenti per giungere ad un'ipotesi progettuale di valorizzazione fruitiva dell'area.

L'area presa in esame dalla Tesi si compone di un sistema insediativo, infrastrutturale e ambientale molto complesso, dove gli spazi sono stati disegnati nel corso dei secoli dal lavoro dell'uomo che ha bonificato i terreni, regimentato le acque con una fitta rete di canali irrigui e creato un paesaggio prevalentemente agricolo.

Allo stato di fatto attuale, il paesaggio è insidiato da attività industriali, e compromesso dall'abbandono delle zone agricole, del fiume, degli edifici anche di pregio e penalizzato dalla continua espansione delle infrastrutturali automobilistiche.

L'ipotesi progettuale è partita dalla necessità di proteggere le emergenze naturalistiche distribuite lungo il corso del fiume Adige e il territorio circostante e contemporaneamente valorizzare le numerose risorse storiche, architettoniche sparse sul territorio.

L'analisi dei piani e programmi di livello sovralocale, dei piani regolatori comunali vigenti e delle proposte progettuali del Concorso di Idee, ha permesso di individuare le criticità e gli elementi territoriali da valorizzare e di definire le necessità progettuali.

La proposta progettuale si compone di un Masteplan di Progetto che comprende tutta l'area compresa nel Parco dell'Adige Nord e di N°4 Zoom che prendono in esame con un maggior dettaglio le zone più significative del territorio e dove sono stati inserite le principali funzioni a servizio del Parco.

La proposta progettuale illustrata nelle tavole seguenti è solo una possibile risposta alle esigenze che hanno motivato il lavoro svolto, nella consapevolezza che alcuni temi potrebbero essere ulteriormente approfonditi giungendo ad un livello superiore di dettaglio.

02 CONTESTO

02.1 STORICO

L' Adige è, per lunghezza km 410, il secondo fiume d'Italia, il terzo per la superficie del suo bacino km² 12.200. Segue un percorso per metà circa alpino, seccando trasversalmente la catena delle Alpi nella sua sezione più ampia, mettendo in comunicazione spazi e mondi diversi, facendosi direttrice di storia e di grandi comunicazioni culturali.

L' Adige è una via di collegamento tra l'Europa centrale e lo spazio Mediterraneo.

Verona ha sempre avuto un posto storicamente e geograficamente importante, città dello sbocco alpino dell'Adige, città di mediazioni regionali



Fig. 1 Verona e il fiume Adige - L'Adige, il fiume, gli uomini, la storia

importanti. Tale ruolo è testimoniato dalla storia della città, dalle sue pietre romane, dai suoi monumenti medioevali, dalle sue sovrastrutture venete e dalle fortificazioni asburgiche e ai giorni nostri dai suoi raccordi stradali e ferroviari.

Il fiume non solo la percorre, ma la forma e la disegna con le sue anse.

La propria potenza storica è dovuta al suo ruolo di mediazione tra spazi alpini, germanici e spazi padani, ma anche tra oriente e occidente. Lungo la via dell'Adige la comunicazione tra mondo germanico centro europeo e mondo mediterraneo si è espressa nel tempo nei modi più vari. Dal nord Europa sono calati i cosiddetti Barbari, i Celti e i Longobardi alla ricerca di spazi solari meridionali. Non c'è animo più lieto di quello di certi viaggiatori, come Goethe, che sull'itinerario del Gran Tour scendevano da Bolzano e Trento verso Verona, scoprendo un mondo diverso sia in termini naturali che culturali.

Sono le stesse sensazioni che spingono al giorni d'oggi le migliaia di



Fig. 2 Verona e il fiume Adige, il Ponte Scaligero 1890 - L'Adige, il fiume, gli uomini, la storia

turisti che transitano lungo le sponde dell'Adige in direzione Nord o Sud. Ma non meno impressionante è il traffico commerciale che transita sull'Autostrada e sulla Ferrovia.

Verona è nata come centro fluviale, intimamente legato all'Adige, crescendo dentro o intorno all'ansa del fiume. Nel suo cuore infatti si ritrovano le testimonianze delle diverse epoche, dall'età romana, alla Verona Longobarda, a quella scaligera, veneta, asburgica. Nonostante questi sviluppi la città non ha perso il contatto con il suo fiume fino al secolo novecento, quando si è espansa nella pianura e l'uomo ha iniziato a distaccarsi dalla natura, abbandonando i legami con l'Adige.

La navigazione sul fiume è morta verso la metà dell'Ottocento e con essa si sono estinte le attività fluviali come zattere, barche e le loro fabbriche, traghetti e porti e i barcaioi.

La via d'acqua Atesina era praticata quasi sicuramente dal Mesolitico, sembra che lungo essa scorresse, tra le altre merci, la selce delle Alpi



Fig. 3 Fiume Adige presso l' Isolo 1885 - L'Adige, il fiume, gli uomini, la storia

diretta ai mercati di pianura. Nonostante l'irruenza delle acque, in verità intervallata da lunghe pause tranquille la navigazione era assai intensa. I Romani privilegiavano il trasporto dei legnami alpini fino ai porti adriatici. I dazi e i pedaggi sulle merci in transito sul fiume erano appannaggio dei regnanti delle varie epoche, dei principi, dei monasteri e di altre alte autorità signorili. I "ripatici" veronesi sull'Adige erano, pure essi, appannaggio del vescovo della città e dei monasteri di San Zeno e di Santa Maria in Organo. Sul Ponte delle Navi c'era lo scarico delle merci che transitavano sul fiume. Una zattera carica di legname pagava, nel XIII secolo, 6 denari. Normalmente provenivano dalla zona alpina e servivano i cantieri veronesi oppure venivano avviati a quelli padani e veneziani.

Dall'elenco della tariffe imposte, sia a Trento che a Verona, è possibile ricostruire il volume, la quantità, il prezzo delle merci in transito sul fiume. Si trattava di derrate alimentari, manufatti, legname, carbone da legna, pece, minerali, armi e così via. Si utilizzavano, per esercitare un maggior controllo tributario, robuste catene in ferro che venivano tese



Fig. 4 Fiume Adige, ramo dell'acqua morta 1890 - L'Adige, il fiume, gli uomini, la storia

notte tempo da una sponda all'altra dell'Adige, come a Porto Catena a Verona.

Un tempo Verona e i borghi che si affacciavano sul fiume avevano un'economia collegata direttamente alla presenza dell'acqua: lungo le sue rive venivano lavorati i blocchi di marmo e il legname che venivano poi trasportati sulle sue acque. Sorgevano cantieri navali, numerosi mulini galleggianti, idrovore, depositi merci, piccole industrie e attività artigianali. Il fiume formava alcuni rami secondari, oggi non più esistenti: presso il teatro romano si staccava sulla sinistra il canale dell'Acqua Morta, così detto per il lento fluire delle sue acque che nelle epoche successive a quella romana persero progressivamente di portata e velocità, che si ricongiungeva al ramo principale presso il ponte Navi, formando il cosiddetto Isolo, un'isola fluviale costituita da sedimenti ghiaiosi, e l'Adigetto, che era invece un largo fossato ampliato in età medievale a scopo difensivo, che si separava dall'Adige poco prima di Castelvecchio e costeggiava a sud le mura comunali, congiungendosi all'Adige poco a valle dell'odierno Ponte Aleardi.

Caratteristici erano i mulini, costruiti su di una piattaforma o pontone galleggiante, in modo da potersi adattare al variare del livello delle



Fig. 5 Alluvione fiume Adige presso l' Isolo 1882 - Una Città e il suo Fiume, Verona e l'Adige

acque. Sul pontone si trovavano la ruota a pale e un capanno di legno che ospitava la macina, mentre un ponticello detto peagno li collegava alla riva. Documentati fin dal Medioevo, molti di essi erano controllati dai vari monasteri locali, che anticamente avevano il diritto di sfruttamento delle acque del fiume; gruppi di mulini si trovavano in particolare presso San Zeno, San Giorgio in Braida e Sottoriva. Il loro numero aumentò nei secoli fino a superare le 400 unità nel corso del XIX secolo, per poi calare sensibilmente a causa della crescente industrializzazione di Verona, fino alla totale scomparsa all'inizio del Novecento.

Il fiume è stato protagonista di alcune devastanti alluvioni. Già in epoca romana la sua idrografia subì una variazione: Plinio il Vecchio; non cita più il Po di Adria perché l'Adige aveva subito una rotta ed era confluito nella Filistina e in altri due canali, chiamati il Fossone e la Carbonaria. Successivamente la rotta della Cucca, la catastrofica alluvione del VI secolo, secondo le cronache di Paolo Diacono, provocò morte e distruzione a Verona e nelle campagne. La notizia di altri fenomeni di questo tipo in passato: tra i più recenti e gravi sono le inondazioni del



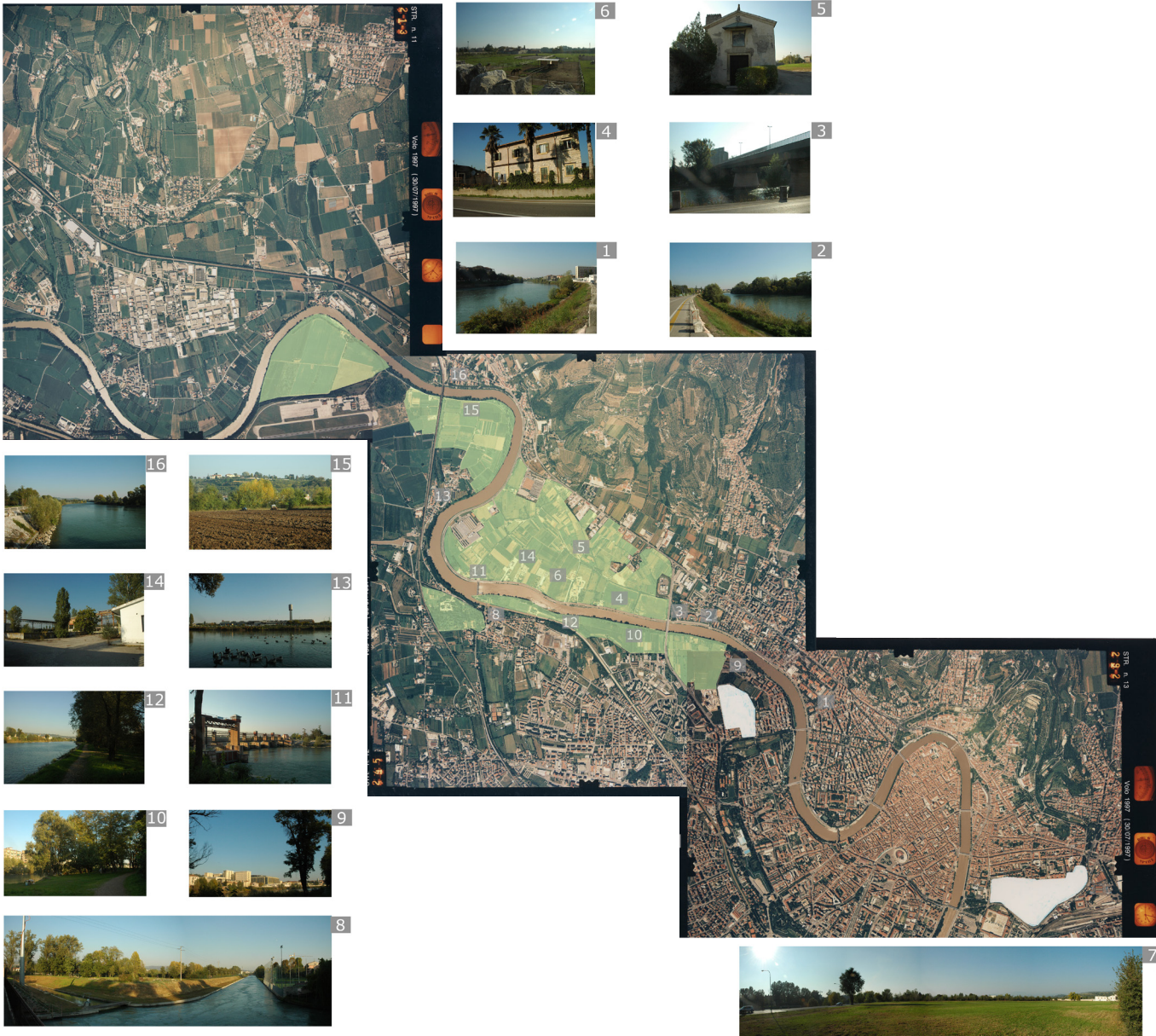
Fig. 6 Alluvione fiume Adige, lungoadige Sanmicheli 1966 - L'Adige, il fiume, gli uomini, la storia

1882, del 1966 e del 1981.

Nel settembre 1882 il fiume ruppe gli argini in 9 punti a Bolzano e San Michele all'Adige, e inondò la parte nord della città di Trento; la piena provocò anche una alluvione a Verona e una alluvione in Polesine. Proprio per salvare la città di Verona da possibili inondazioni, nella prima metà del XX secolo fu progettato, costruito e completato nel 1959 un tunnel scolmatore, Galleria Adige – Garda, che congiunge l'Adige in località Mori, in provincia di Trento, con il lago di Garda in località Nago-Torbole e che è in grado di convogliare le acque in eccesso dal fiume al lago. A causa della notevole differenza di temperatura e qualità delle acque, si fece ricorso al travaso delle acque molto raramente, soltanto se strettamente necessario. Il tunnel venne usato infatti soltanto 11 volte tra il 1960 ed il 2002: 1960, 1965, 1966 (tre volte) 1976, 1980, 1981, 1983, 2000 e 2002.

Inoltre l'utilizzo dello scolmatore deve essere coordinato con il livello del lago di Garda e del fiume Mincio per evitare problemi

L'Adige oggi scorre a Verona all'interno di possenti muraglioni, argini costruiti dopo l'alluvione del 1882, per proteggere la città da altre piene. La piena del 16 settembre 1882, che invase buona parte della città distruggendo centinaia di case, due ponti e causando diverse vittime, costrinse a modificare profondamente l'assetto dei corsi d'acqua; molte di queste opere furono costruite nel periodo 1882-1895 e mutarono per sempre l'aspetto della città. L'alveo dell'Adige fu ampliato e ripulito, vennero edificati i cosiddetti muraglioni lungo tutta la città mentre furono chiusi l'Adigetto e il ramo dell'Acqua Morta. Per deviare una parte delle acque si realizzò il canale industriale Camuzzoni, che partendo dal quartiere Chievo, dove nel 1923 sarà realizzata anche un ponte pedonale e diga, percorre 7,5 km in direzione sud-est fino a rientrare nell'Adige a valle della città.



LEGENDA FOTO

- 1 - LUNGADIGE ATTRAGLIO DIREZIONE NORD
- 2 - LUNGADIGE ATTRAGLIO DIREZIONE SUD
- 3 - PONTE UNITA' D'ITALIA
- 4 - LUNGADIGE ATTRAGLIO 41
- 5 - CHIESA VIA DELLA DIGA
- 6 - CORTE MOLON MANEGGIO
- 7 - CORTE MOLON
- 8 - CANALE CAMUZONI

- 9- LUNGADIGE DESTRA IDROGRAFICA
- 10- LUNGADIGE DESTRA IDROGRAFICA
- 11 - DIGA DEL CHIEVO
- 12 - LUNGADIGE DESTRA IDROGRAFICA
- 13 - VIA G. BARUCCHI
- 14 - EDIFICI INDUSTRIALI ABBANDONATI LUNGOADIGE ATTRAGLIO
- 15 - CAMPI AGRICOLI VIA G. BARUCCHI
- 16 - PARONA

02.2 IL SISTEMA INSEDIATIVO

L'attuale assetto insediativo della città di Verona, è il risultato di un lungo processo storico condizionato dalle caratteristiche geomorfologiche del sito nel quale si colloca, dagli interventi di tipo infrastrutturale e dalle scelte di carattere economico-insediativo.

Questi fattori hanno contribuito non solo a definire, per ampliamenti successivi, l'attuale assetto della città, ma ne hanno anche definito e caratterizzato le sue parti.

Il sistema insediativo della provincia di Verona è stato condizionato storicamente dall'assetto morfologico. La presenza a nord dei rilievi montuosi, a sud delle grandi valli e delle zone acquitrinose e di corsi fluviali anche importanti come l'Adige, divaganti liberamente nella pianura fintanto che non furono regimentati lungo quasi tutto il loro corso planiziale, hanno limitato la zona insediabile per lunghissimo tempo. L'assetto distributivo di Verona è stato anche influenzato dal ruolo

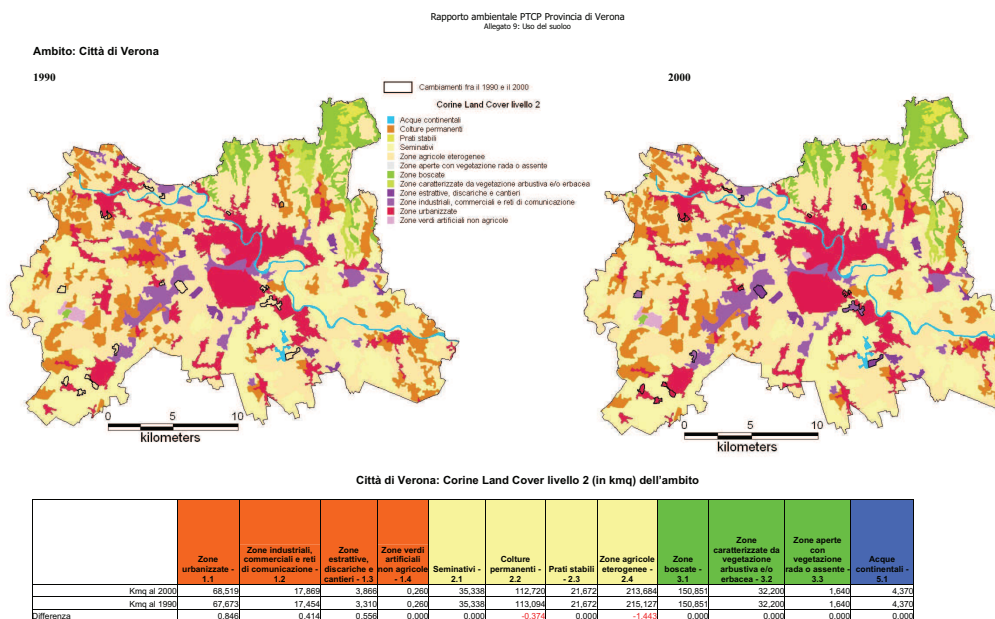


Fig. 7 VAS, Uso del Suolo, Rapporto Ambientale

strategico militare che ha avuto fino al periodo austriaco. L'espansione industriale di Verona ha tratto origine principalmente dalla creazione della ferrovia Venezia Milano, con le connessioni con il sistema produttivo europeo, con la vocazione polare e nodale rispetto alle città regionali della pianura padana e con la vocazione agroalimentare provinciale; queste caratteristiche hanno creato numerose industrie tessili, manifatturiere, agroalimentari che hanno prodotto sia in città che nelle zone rurali profondi mutamenti.

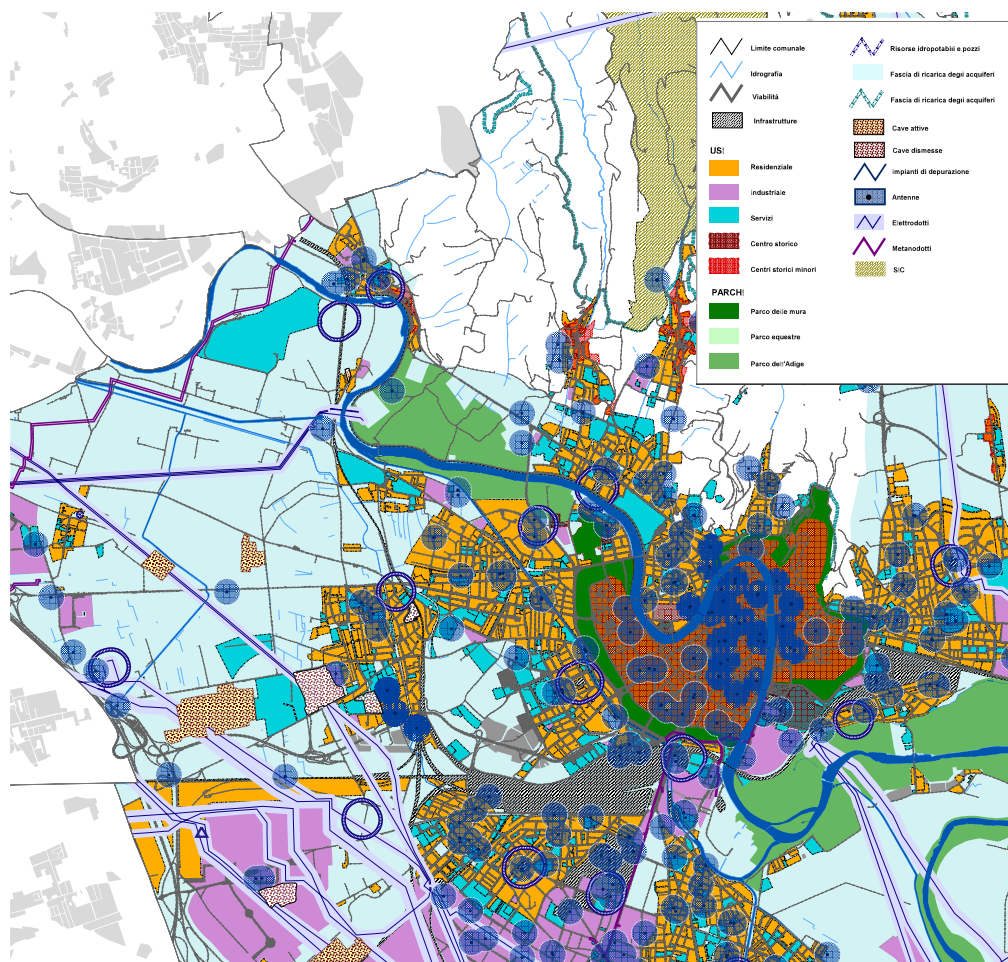


Fig. 8 Carte dell'Uso del Suolo, PAT Verona, stralcio

A Verona il sistema produttivo viene rafforzato con la costruzione di canali (Milani e Camuzzoni): sorge la prima zona industriale a ridosso degli stessi nei primi decenni del '900; la città si amplia e sorgono i primi quartieri operai (S. Michele, Borgo Venezia, Porto S. Pancrazio) ed i primi insediamenti borghesi (Borgo Trento, Valdonega); si forma parallelamente alla ferrovia la cosiddetta "circonvallazione esterna" corredata da insediamenti con tipologia a villini e funzioni importanti lungo il suo tracciato. La Verona dei primi del secolo scorso assume l'aspetto di "città giardino" tutto intorno alle mura veneziane ed austriache, non solo per la diffusa presenza di interi quartieri disegnati sul modello urbanistico di tale tipologia di città (Borgo Trento Valdonega Porto S. Pancrazio) e per la presenza di "fabbriche", ma anche per la presenza di viali alberati contenenti linee di trasporto "metropolitano" su ferro (tram).

Il decentramento produttivo e la congestione urbanistica delle zone limitrofe alla città antica hanno prodotto la tracimazione della città verso i comuni vicini e la formazione dell'hinterland veronese, la creazione di una città liniare come per esempio lungo la strada della Valpolicella, con diramazioni verso Fumane e Negrar in un continuo urbano-rurale con gli insediamenti di Verona città.

L'area metropolitana di Verona, costituita da Verona capoluogo e dai comuni, tenderà ad essere sempre più organicamente collegata ai sistemi del corridoio medio padano generando necessità sempre maggiori di coordinamento spaziale, infrastrutturale, di servizi.

In rapporto a questo quadro, la rete ecologica e il sistema dei parchi sono intesi come elementi qualificanti il territorio, come elementi di identificazione e di distinzione delle varie zone capaci di dare qualità allo spazio urbano della Verona metropolitana.

Nello specifico dell'area del Parco Nord dell' Adige, il sistema insediativo vede la presenza principalmente di corti rurali, ville e industrie puntuali.

A livello geomorfologico, la caratterizzazione fondamentale discende dalla grande alluvione atesina per mezzo e all'interno della quale il fiume, in epoche successive, ha segnato il suo corso. Si sono così formati diversi terrazzamenti, modificati dall'uomo in epoca storica ma soprattutto a partire dalla fine del XIX secolo con l'escavazione della serie di canali a finalità irrigatoria, industriale ed elettro-irrigua (Alto Agro Veronese, Camuzzoni e Biffis).

In riva sinistra l'ansa del Saval (anche se il toponimo, già presente nell'iconografia storica, "Sa val" – la sua valle, la valle del fiume – vale sia per la destra che per la sinistra Adige) è definita, oltre che dal fiume, dal tracciato di via Brennero, cioè l'ex strada romana Claudia Augusta. Fino alla prima metà del secolo scorso era considerata la campagna urbana di Verona ("la Campagnola", toponimo rimasto nell'identificazione del lungadige).

Di questa connotazione sono rimaste ancora numerose presenze: diverse corti rurali, tra cui corte Molon, corte Marini e la corte collegata al Mulino terragno (purtroppo la ristrutturazione di pochi anni fa ne ha cancellato i caratteri specifici) che serviva a recuperare l'acqua per irrigare la "campagna superiore".

Sono evidenti anche i caratteri rurali di questa zona: coltivazioni a mosaico, molto differenziate e articolate nei prodotti, e scoli irrigui, ancora in terra e ricchi di vegetazione spondale, con le piccole "chiuse" a memoria dei vecchi metodi di governo dell'acqua.

Le trasformazioni sono avvenute in modo più marcato lungo via Brennero: sia in destra che in sinistra si sono collocate attività prima produttive, ora commerciali, con i relativi magazzini all'aperto. Le aree si sono man mano costipate, impedendo la percezione di trovarsi tra collina e fiume, e quindi la possibilità di osservare lo stretto rapporto tra l'Adige e il territorio.

Anche lungo il fiume si sono insediate attività industriali di grande consistenza. Alcune già dismesse, o in fase di dismissione, propongono il tema (molto interessante) della loro riconversione attraverso progetti che inseriscano maggiormente questi siti nel paesaggio fluviale e del loro riutilizzo anche in funzione del Parco.

Dell'antica presenza del Bosco del Mantico (bosco ceduo, fondamentalmente a roverella e farnia, bosco allodio cioè terreno utilizzato liberamente dalla popolazione e che venne poi ceduto al monastero dei Benedettini di San Zeno, ai Domenicani, agli Scaligeri e quindi al Comune di Verona) si possono ancora riscontrare solo alcuni esemplari di roverella, soprattutto in contiguità al terrazzo alluvionale che chiude il territorio alto, non esondabile dall'area di divagazione sottostante, ora occupata da un'unica grande azienda agricola.

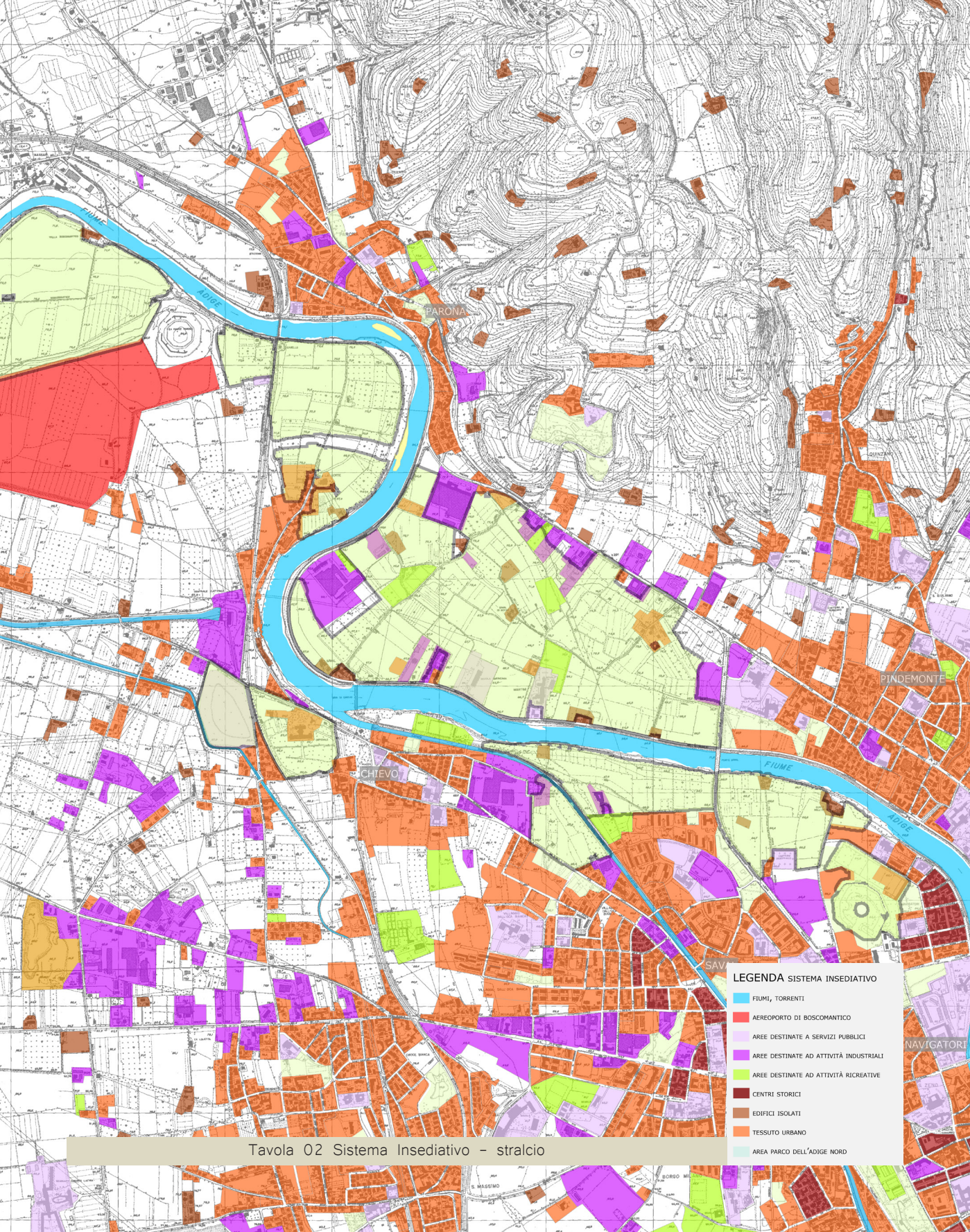
I due forti (Parona e Chievo) posti all'estremo ovest della piazzaforte militare di Verona, entrambi contigui al fiume, individuano a poca distanza due esempi differenti di manufatti militari: il forte Parona è l'unico campo trincerato ad avere le difese distribuite su 360°, mentre in quello del Chievo sono a 180° verso la pianura. Forte Chievo è in buono stato di conservazione, l'altro invece abbisogna di un lavoro di recupero molto

importante, essendo per la gran parte ricoperto da detriti di varia origine e da vegetazione ruderale.

La Villa Pullè, con il suo parco e il vicino edificio dell'ex Sanatorio (ora scuola alberghiera) individuano un'altra risorsa fondamentale per il Parco Nord dell'Adige:

- sovrasta il fiume pur essendo prossima ad esso ed è, per la presenza della Diga, facilmente raggiungibile anche dalla riva sinistra;
- da qui (la riva destra è a quota più alta rispetto alla sinistra con dislivelli che variano da 3 a 6 m) si può avere una visione panoramica su tutto l'arco collinare della Valpolicella, fino alla città. Non a caso la villa ha ospitato personaggi illustri e il parco è stato particolarmente curato per tutti gli anni di massimo splendore;
- è legata ad un quartiere come il Chievo, popoloso e senza soluzione di continuità con Borgo Milano;
- è un nodo fondamentale per il Sistema del verde urbano e peri-urbano (la rete di aree verdi tra città e campagna).

Particolarmente importante è pure la fascia di terreno posta tra il Canale Camuzzoni e l'Adige, parte di proprietà pubblica e parte in fase di acquisizione: rappresenta la naturale congiunzione lungo il fiume tra il parco Nord, la cinta dei forti di pianura – attraverso il Forte San Procolo – e quindi le mura magistrali e la passeggiata urbana.



LEGENDA SISTEMA INSEDIATIVO

- FIUMI, TORRENTI
- AEREOPORTO DI BOSCOMANTICO
- AREE DESTINATE A SERVIZI PUBBLICI
- AREE DESTINATE AD ATTIVITÀ INDUSTRIALI
- AREE DESTINATE AD ATTIVITÀ RICREATIVE
- CENTRI STORICI
- EDIFICI ISOLATI
- TESSUTO URBANO
- AREA PARCO DELL'ADIGE NORD

Tavola 02 Sistema Insedativo - stralcio

02.3 IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Il Veneto, e Verona in particolare, costituiscono il punto di intersezione fra la direttrice est-ovest Transpadana, che unisce l'Europa occidentale e la Penisola Iberica con i Paesi Balcanici, e la direttrice nord-sud Transalpina, che unisce l'Europa centro-occidentale con il Mediterraneo, attraverso il Corridoio Adriatico. L'evoluzione del sistema produttivo ed economico mondiale ha comportato una intensificazione dei flussi di merci e persone. In particolare, le dinamiche economiche europee hanno consapevolmente indicato nel territorio veronese un importante nodo della costituenda rete infrastrutturale di collegamento europea.

Oltre al traffico che si sviluppa nei grandi corridoi europei bisogna considerare quello regionale e locale. L'aumento di tutte queste componenti di traffico ha contribuito ad aumentare gli effetti negativi sull'ambiente e sulle persone.

Analizzando i vari Piani si riscontra che è previsto un'intensificazione del traffico veicolare privato che se non contrastato con una mobilità alternativa all'auto, promuovendo sistemi efficienti di trasporto integrato pubblico-privato, potenziando la rete delle piste ciclabili, porterà ad una congestione della rete stradale a Verona con un aumento dell'inquinamento, degli incidenti, del rumore e dei costi per la collettività.

Nello specifico dell'area del Parco Nord dell'Adige, il Sistema Infrastrutturale è composto dalla strada statale 12 che delimita il parco sia a Sud che ad Est, strada molto trafficata che collega Verona alla Valpolicella. All'interno del parco si trova la strada comunale, denominata lungadige Attiraglio, che costeggia il fiume Adige e che risulta non congestionata, anche se sicuramente costituisce un elemento pericoloso per le persone e la fauna che utilizzano il parco, oltre ad un elemento di separazione tra il fiume e le zone pianeggianti retrostanti. Sulla

destra idrografica del fiume Adige si trova la strada comunale che collega Verona al paese di Bussolengo. Le restanti zone del parco sono composte da strade di collegamento poco utilizzate, che uniscono le corti rurali attraversando zone agricole. Nella parte nord del parco si trova la linea ferroviaria del Brennero, che attraversa il fiume Adige con un ponte poco dopo l'abitato di Parona. La diga del Chievo è l'unico attraversamento ciclo-pedonale che permette di collegare le due sponde del fiume Adige.

In riva destra sono i tracciati di varie infrastrutture che hanno modificato profondamente sia il fiume che il territorio contiguo.

Innanzitutto, in ordine temporale, il tracciato della ferrovia del Brennero (Verona-Ala) attivata nel 1855, il ponte, iniziato a costruire nel 1853 è stato successivamente consolidato dopo la fine del secondo conflitto mondiale.

Il Canale Camuzzoni (su progetto di Enrico Carli e fortemente voluto dal sindaco Giulio Camuzzoni per contrastare la crisi economica seguita allo smantellamento della piazzaforte austriaca) ha qui l'incile (in località Segà, toponimo dovuto alla presenza di vecchie segherie di marmo) ed entra in funzione nel 1887.

Il canale Biffis (opera della prima metà del novecento) entra in Adige subito dopo l'abitato della Sorte, dopo aver azionato la Centrale del Chievo. Il canale Alto Agro Veronese, che accompagna per il tratto montano e pedemontano il Biffis, qui si stacca per circondare il forte Chievo e poi proseguire verso Borgo Milano.

L'aeroporto di Boscomantico (località celebre perché vi morì, durante un'esercitazione a cavallo nel 1916, Umberto Boccioni) insiste su un'area che era stata già privata dell'originario bosco, per esigenze

militari, a seguito della costruzione nel 1861 del Forte Parona (Albrecht).

Fu prima aeroporto militare, poi successivamente civile, per piccoli aerei da diporto.

02.3.1 PROGETTO PER IL TRAFORO DELLE TORRICELLE

Il Passante Nord, meglio conosciuto come Traforo delle Torricelle, è un collegamento stradale, per il completamento dell'anello circonvallatorio a nord, di 11 Km e 600 metri, di cui 4 Km e 600 metri in galleria naturale o artificiale.

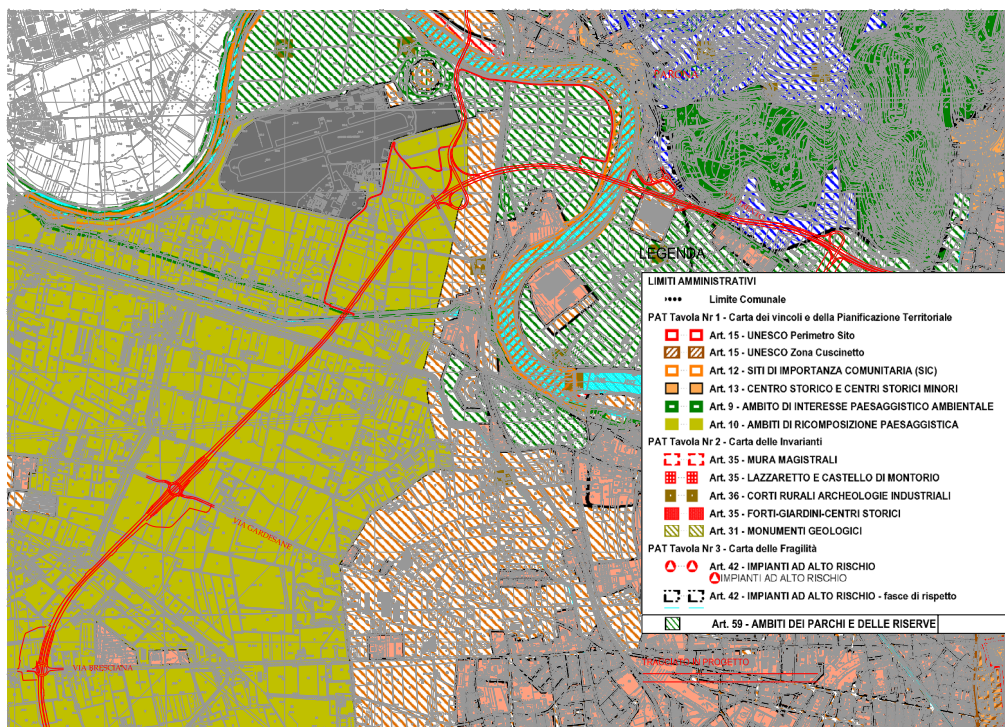


Fig. 9 Traforo delle Torricelle, stralcio Carta delle Aree Protette

Tale infrastruttura garantisce sia la funzione di circonvallazione nord della città, per i traffici di provenienza extraurbana, sia una funzione prettamente “urbana”, attraverso il collegamento diretto tra Via Fincato e Via Mameli, ormai indispensabile per risolvere gli attuali problemi di traffico di attraversamento delle aree urbane di Veronetta, Borgo Trento, Valdonega, Via Mameli e Via Ca’ di Cozzi.

Sono previsti diversi svincoli in corrispondenza delle principali arterie di attraversamento:

ad est, Via Fincato, a nord, la Statale del Brennero e la Valpolicella, attraverso la bretella di collegamento con la S.P.1A, ad ovest, l’omonima Tangenziale, la S.R. 11 (Svincolo Via Bresciana) e la S.P. 5 (Svincolo Via Gardesane), Via Preare (Svincolo Via Preare).

Attraverso la lettura della relazione ambientale allegata al progetto si possono leggere le proposte che il progetto propone per la mitigazione delle criticità ambientali che possono nascere con la realizzazione dell’opera.

La relazione rimarca che l’intervento si inserisce nel sistema infrastrutturale del capoluogo, sul quale pesano importanti criticità legate all’elevata congestione veicolare, con l’obiettivo primario di soddisfare le crescenti esigenze di mobilità di persone e merci, rendendo il sistema viario più snello e agile. Inoltre, la scelta di spostare importanti volumi di traffico dall’ambito urbano della situazione attuale alla periferia meno densamente abitata, migliorandone sensibilmente le condizioni di scorrevolezza e fluidità, apporta indiscutibili benefici sia dal punto di vista delle emissioni di rumore che per il rilascio di inquinanti in atmosfera

(soprattutto perché si riduce il numero di persone interessate dall'impatto generato, ma anche perché, diminuendo i tempi di permanenza in strada e rendendo più scorrevole il percorso, si abbassano le emissioni);

Per le criticità con il sistema idrogeologico e il sottosuolo il progetto prevede di non creare situazioni a rischio di contaminazione delle acque profonde. In aggiunta sono stati previsti degli impianti per l'accumulo e il trattamento delle acque di prima pioggia, studiati per l'abbattimento del carico inquinante contenuto nelle acque dilavate dal manto stradale nei primi minuti di precipitazione e validi anche come sistema di protezione nei confronti dello sversamento accidentale di sostanze liquide nocive.

Per quanto riguarda la fauna, il progetto prevede di eliminare l'"effetto barriera" normalmente associato alla realizzazione di nuovi tratti stradali, creando appositi sottopassi faunistici, opportunamente dimensionati e curati nei materiali, per non ostacolare gli animali nei loro spostamenti da una parte all'altra

dell'infrastruttura; inoltre, per ridurre al minimo il rischio di impatto tra gli animali e i veicoli in transito, è stata prevista l'installazione di una barriera bioselettiva ai margini dell'infrastruttura viaria che obblighi gli animali a servirsi dei sottopassi per l'attraversamento.

Laddove siano stati individuati dei corridoi di volo per gli uccelli, si è pensato alla realizzazione di fasce arboreo-arbustive ai lati delle strade per alzare la linea di volo degli uccelli e ridurre quindi i casi di impatto. La relazione spiega che l'impatto paesaggistico delle opere è stato ridotto preferendo un tracciato per la parte fuori terra più basso possibile sul piano campagna e a tratti completato con la cespugliazione delle scarpate del rilevato, che risulterà quindi assai poco visibile dal circondario;

saranno visibili solo gli attraversamenti su cavalcavia i quali si trovano, tuttavia, in corrispondenza alle zone già antropizzate adiacenti alle strade esistenti.

Anche leggendo la relazione ambientale si capisce come il progetto preveda la mitigazione delle criticità ambientali con una grande attenzione verso il sistema ambientale che attraverserebbe; il tracciato del Passante Nord interessa il Parco dell'Adige Nord, infatti questa parte nord del parco è attraversata dal progetto di un doppio viadotto che proseguirebbe dal traforo delle Torricelle proprio sull'ansa a sud di Parona attraversando un sito SIC IT3210043 denominato "Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest". Questo progetto, che è in fase di avanzamento, contraddice il significato stesso del parco basata sull'idea di restituire ai cittadini il rapporto con il fiume attraverso una serie di opere di tutela e valorizzazione dell'ambiente per la salvaguardia del fiume, della qualità delle acque e dei suoi ecosistemi, con il ripristino della naturalità delle rive e della loro vegetazione originaria, la riqualificazione delle aree degradate, la valorizzazione del paesaggio quale valore estetico, la creazione di aree di sosta e picnic e di passeggiate, andando a creare un'autostrada che attraversando il parco porterebbe un maggior inquinamento acustico e dell'aria, una probabile futura cementificazione delle zone limitrofe ai caselli e andando in contraddizione alle direttive di sostenibilità ambientale espresse dagli strumenti di pianificazione territoriale.

02.3.2 PROGETTO PER LA METROPOLITANA DI SUPERFICIE

La Provincia di Verona ha commissionato tra il 2007 e il 2008 due studi di fattibilità per la metropolitana di superficie provinciale.

Il primo studio riguarda l'area sud del lago di Garda connessa con la città di Verona e la Valpolicella elementi prioritari del sistema metropolitano; il secondo invece riguarda il potenziamento del tratto Legnago – Isola della Scala e del tratto Isola della Scala – Verona. Il tracciato Verona–Negrar risulta avere una lunghezza di circa km 9+860 mentre il tracciato Verona– Sant’Ambrogio risulta circa km 16+250.

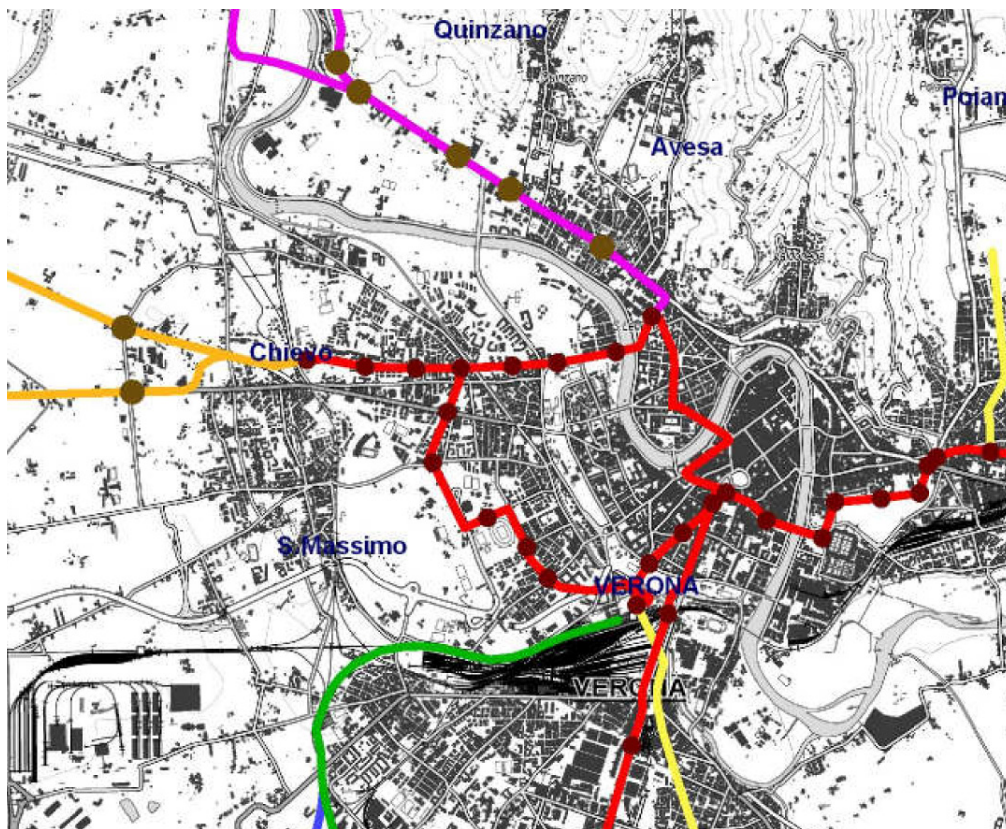
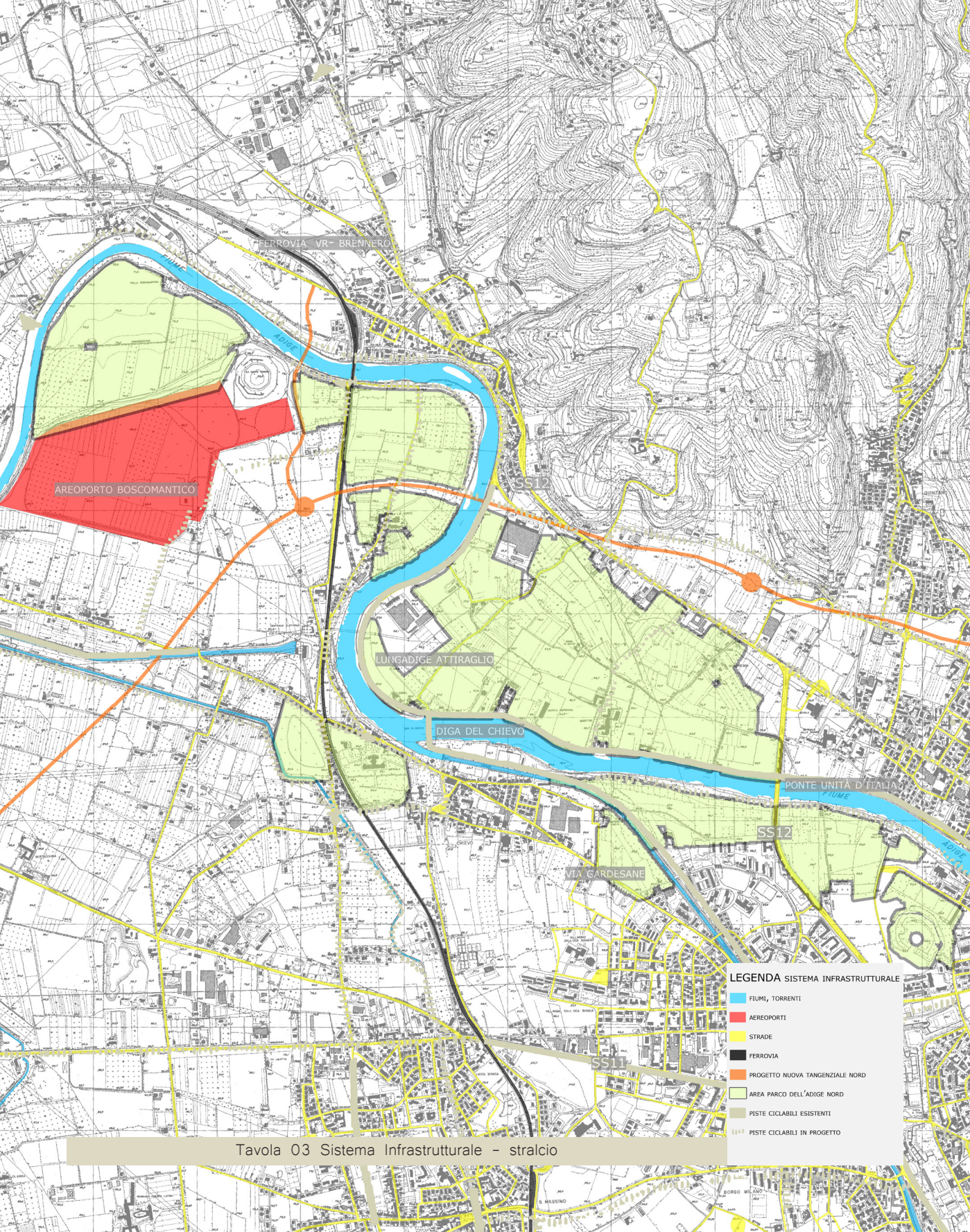


Fig. 10 Progetto metropolitana di superficie, stralcio Relazione PAT Sistema della Mobilità

Il percorso trova la sua collocazione più funzionale in prossimità dell'attuale sede stradale al fine di poter garantire la massima fruibilità dell'opera. L'allontanamento dai centri abitati ne limita la facilità di fruizione con il rischio di perdere attrattività rispetto all'auto.

I nodi critici più rilevanti sono posizionati a Parona, Pedemonte e San Floriano. Difficoltoso appare anche l'arrivo sull'asta est di Negrar in posizione prossima all'ospedale per la recente espansione del centro abitato. Di questo progetto non si trova più riscontro nei documenti di pianificazione territoriale più recenti, anche se potrebbe diventare una soluzione per diminuire il traffico privato su gomma.



LEGENDA SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- FIUMI, TORRENTI
- AEREOPORTI
- STRADE
- FERROVIA
- PROGETTO NUOVA TANGENZIALE NORD
- AREA PARCO DELL'ADIGE NORD
- PISTE CICLABILI ESISTENTI
- PISTE CICLABILI IN PROGETTO

Tavola 03 Sistema Infrastrutturale - stralcio

02.4 SISTEMA AMBIENTALE

Il comune di Verona ha una superficie di 206,64 km² e una popolazione di 264.535 abitanti che prendendo in considerazione l'area metropolitana diventano 482.000 abitanti.

Il territorio veronese si può divider in due grandi gruppi:

- gli elementi strutturali naturali del paesaggio di Verona che si possono individuare nel fiume, nei colli e nella pianura;

- _ gli elementi strutturali artificiali che hanno segnato indelebilmente il territorio sono la città antica, gli assi stradali storici, i centri storici minori e le corti rurali;

Il territorio che prendiamo in considerazione è attraversato completamente dal fiume Adige, che si distingue come elemento dominante e caratterizzante del paesaggio del territorio Veronese.

Il fiume Adige si sviluppa attraverso un percorso di 409 km tra il Trentino Alto Adige e il Veneto, attraverso quattro città.

Dopo un primo tratto caratterizzato da un tracciato torrentizio alpino, passate le chiuse di Ceraino, l'Adige diventa vallivo, un corso di pianura con pendenza del fondo che indica quota +79 s.l.m a Pescantina e +12 a Legnago.

La fisionomia orografica del bacino è caratterizzata da una grande ampiezza con affluenti torrentizi che lo definiscono come un fiume sensibile al variare delle precipitazioni atmosferiche.

Nel periodo primaverile-estivo, con lo scioglimento del manto nevoso e dei ghiacciai, si verificano il maggior numero di piene di carattere impetuoso (tra il 1500 e il 1800 il fiume ha rotto le arginature in maniera rovinosa per 182 volte).

Nella zona veronese, anche a causa dei numerosi canali che prelevano

l'acqua per ragioni irrigue, la pendenza limitata non consente alla corrente di trasportare tutto il materiale detritico, che tende a depositarsi nell'alveo, procurando esondazioni dal letto in caso di improvvise piene. Nelle descrizioni storiche l'Adige appare, oltre ch  fonte di vita, impetuoso, rapido, responsabile di danni e sciagure. Straordinaria, nell'impatto devastante, la piena del 1882 con lo sfondamento di tutte le difese frontali e con esondazioni per 17.000 ettari in riva sinistra e oltre 109.000 sulla riva destra.

In anni vicini a noi, la piena del 1966 non risult  per Verona cos  disastrosa, anche se l'acqua in citt  raggiunse m. 2,52 come invece era stato per tutto il territorio nazionale perch , nel frattempo, era stata aperta la Galleria Mori-Torbole che convogliava l'acqua dell'Adige dentro il lago di Garda.

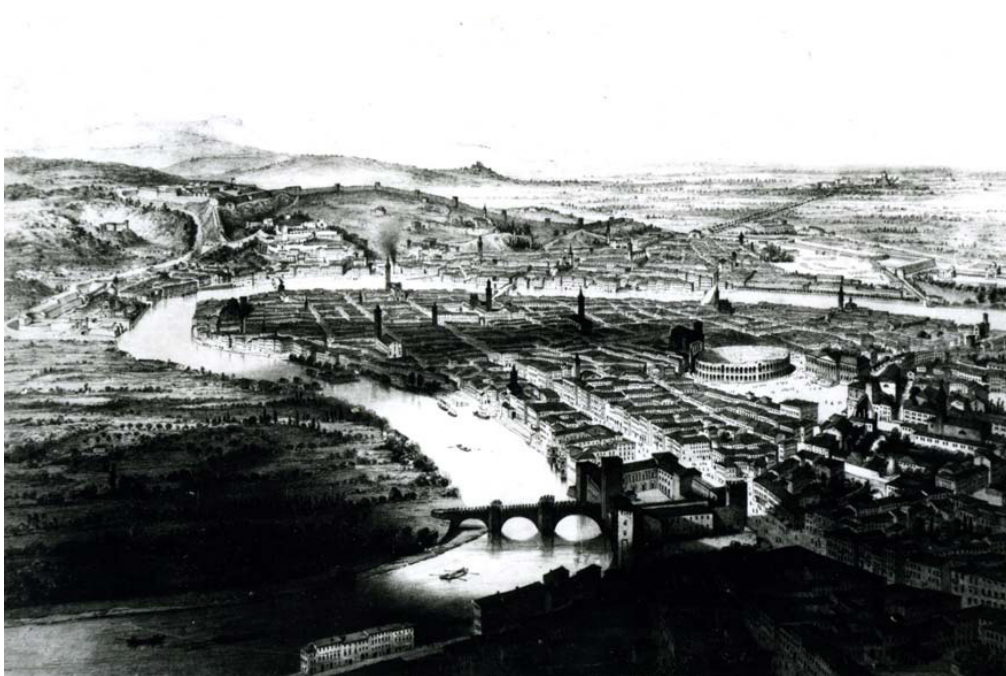


Fig. 11 Veduta di Verona; Litografia, 1850 c., A Guesdon (autore), Schultz (litografo), B.C.VR., Sez. Stampe I.d.10

Nel fertile territorio Veronese pedemontano, l'antropizzazione e le modificazioni ambientali hanno alterato la "naturalità", intesa come vegetazione spontanea, tipica delle rive fluviali. Le testimonianze storiche che descrivono la presenza, nelle aree golenali, di ombrosi boschi restano presenti solo in un immaginario fantastico, ma nella realtà odierna non ne rimane traccia. L'agricoltura ha completamente alterato il paesaggio e la vocazione originaria dei luoghi, presentandoci un territorio che nella sua consolidata omogeneità possiamo definire piacevolmente agreste.

In riva sinistra Adige, entro l'ansa del fiume a nord della città, delimitata a nord dalla Strada Statale n.12, a est dal ponte del Saval e a sud ovest dal fiume, si trova la zona che gli strumenti urbanistici in fase di approvazione destinano a "parco dell'Adige nord". Alla fine dell'800 la zona era chiamata "Campagnola", ovvero luogo di scampagnate, per l'uso che ne facevano i veronesi.

La naturalità delle rive fluviali è stata sostituita da una variegata e puntiforme distesa di coltivazioni legate strettamente alla città. La presenza di contrade e corti rurali, tra cui spiccava la monumentale Corte Molon ha incentivato lo sviluppo di una rete viaria particolarmente fitta, caratteristica e variegata di tipo perimetrale e di penetrazione: dalle strade asfaltate a quelle in terra battuta, dalle capezzagne ai sentieri rurali appena tracciati. Interessante e qualche volta attigua ai tracciati delle strade la rete irrigua, che si presenta con canalette di una certa dimensione, magari ancora funzionanti, e con segni solo "accennati" a testimonianza di una intensa attività agricola bisognosa d'acqua.

A servizio dell'attività primaria, sono ancora presenti e ben visibili le piantumazioni arboree, concentrate intorno ai nuclei urbani minori o a delimitazione delle proprietà. Ad una attenta osservazione si possono individuare alberi di varietà diverse (gelsi, aceri, "spina cristi")

ecc.) in buono stato di conservazione, considerata l'incuria subita negli ultimi anni; dovuta, principalmente, all'invecchiamento della manodopera rurale che coltiva la terra, la quale si limita a produrre lo stretto necessario (seminativo) e lascia le colture più impegnative in abbandono. Un ulteriore elemento di depauperamento è stato la scarsa capacità di rinnovamento imprenditoriale, con il conseguente allontanamento dei coltivatori allo scadere dei contratti d'affitto. Per le piante, che venivano periodicamente capitozzate sino ad una quindicina d'anni fa, l'abbandono ha rappresentato uno sviluppo selvaggio e disordinato.

Oggi giorno le coltivazioni agricole sono di tipo molto tradizionale: seminativo, orti, poche zone coltivate a filari di vite, rari appezzamenti boschivi; l'unica presenza, anche se poco florida, di coltivazione specializzata riguarda l'area del vivaio comunale, ora dato in concessione all'AMIA VR Spa (ex Azienda Municipale di Servizi).

Tutte le aree prospicienti al fiume presentano un assetto urbano senza affaccio diretto, e la presenza sulle arginature di una strada a larga carreggiata, riparata dal fiume da una scarpata in pietra, definisce un paesaggio con ampie viste su terreni pianeggianti e sul corso dell'Adige. L'area è fortemente connotata dalla presenza del fiume che separa la riva sinistra dalla destra: non essendo più possibile, ai giorni nostri, la balneazione ed essendo scomparsa la percorribilità fluviale, la "separatezza" diventa, come una barriera, un forte limite all'uso e alle potenzialità dei luoghi.

Il fiume Adige, con le sue rive, aree riparie e il suo territorio di influenza diretta sul fiume, rappresenta un sistema altamente vulnerabile e fragile. Pur partendo da un unico fattore geomorfologico (l'antica alluvione atesina), i successivi strati alluvionali portati dal fiume stesso, hanno prodotto quote altimetriche diverse tra riva destra e sinistra. Nell'ambito fluviale i fondali visivi sono diversi tra destra e sinistra orografica, tra essere a monte o a valle della città, tra essere vicini o lontani dal fiume.

A monte della città la scena prevalente in sinistra orografica è l'altra riva del fiume e i profili urbani. Per chi invece si pone in destra ha un primo fondale rappresentato dal crinale delle colline fino alla Valpolicella e quindi in successione i versanti dal Monte Pastello e del Massiccio del Baldo (con l'Altissimo) che segnano la Val d'Adige alla conclusione del suo tratto montano; tale profondità di campo si accompagna ad un ampio sguardo che può spaziare dai versanti collinari precedenti fino a quelli lessinei del Carega.

Quando si arriva in città i due scenari si fondono in un unico che va dal Monte Pizzocolo (riconosciuto da tutti come "profilo di Napoleone") sul versante bresciano del Lago di Garda fino al Corno d'Aquilio in piena Lessinia, in mezzo la cesura (ben percepibile) della Val d'Adige. Questo profilo è il segno della città, è il landmark di Verona in quanto viene ripreso, seppur con diverse sequenze da qualsiasi punto del territorio compreso l'ambito pianiziale. Anche l'iconografia storica lo ripropone con evidenza fin dalle più antiche rappresentazioni.

L' ambito paesaggistico fluviale è caratterizzato da corsi d'acqua naturali, tutti affluenti del fiume in sinistra orografica, molto spesso con sponde

completamente artificializzate e talvolta anche l'invaso. La loro visibilità è scarsa per la progressiva canalizzazione, per alcuni tratti sotterranea. La presenza di ville è limitata a pochi esempi tutti di grande valore storico-architettonico e inserite in parchi di notevole interesse botanico e forestale. Molte e sparse ovunque sono le corti rurali che possono distinguersi in due gruppi: quelle che organizzavano una proprietà di una certa consistenza rimasta tale fino alle più recenti urbanizzazioni e quelle che derivano da suddivisioni aziendali effettuate già nei primi decenni del secolo scorso.

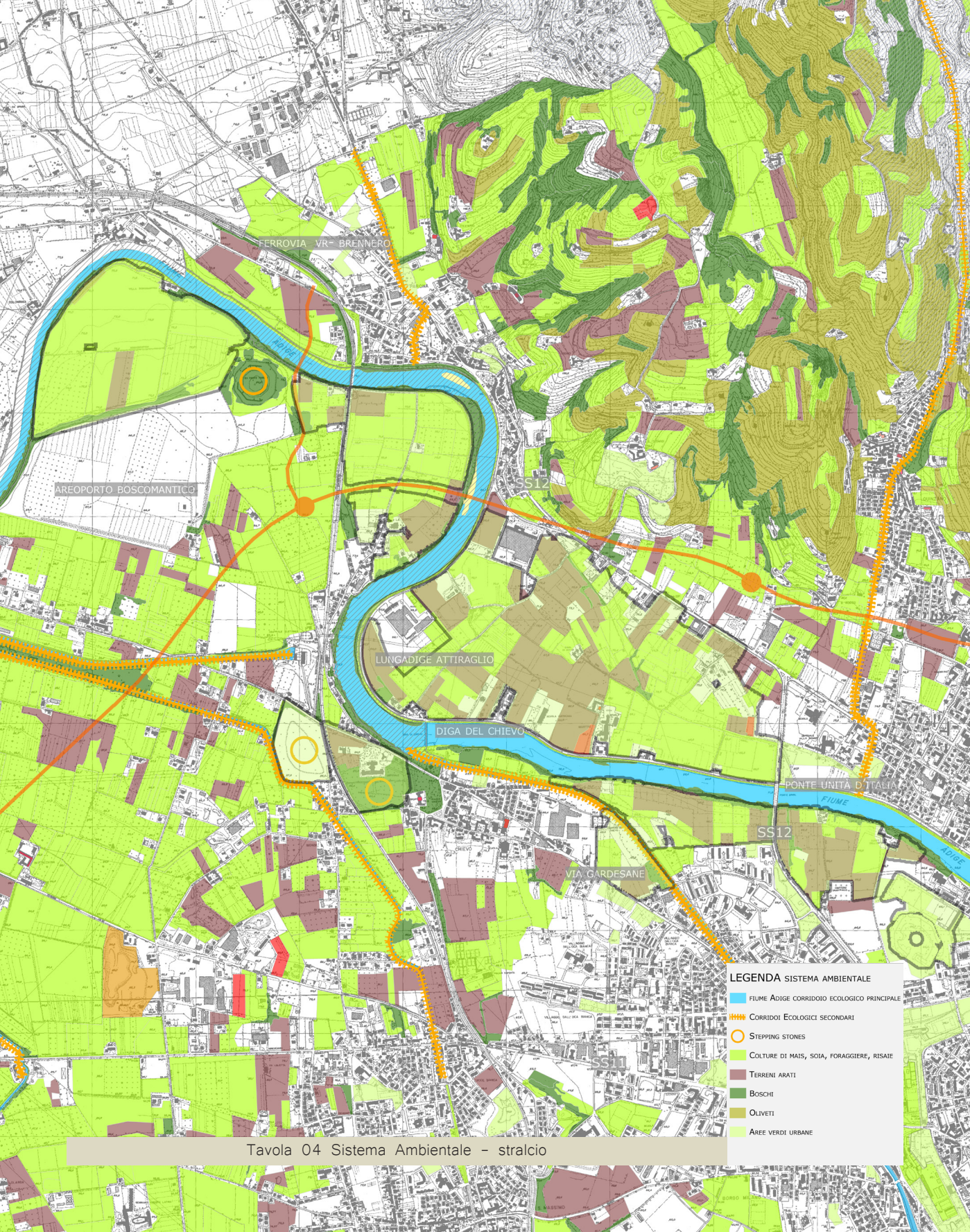


Tavola 04 Sistema Ambientale - stralcio

LEGENDA SISTEMA AMBIENTALE

- ▬ FIUME ADIGE CORRIDOIO ECOLOGICO PRINCIPALE
- ▬▬▬ CORRIDOI ECOLOGICI SECONDARI
- STEPPING STONES
- COLTURE DI MAIS, SOIA, FORAGGERE, RISATE
- TERRENI ARATI
- BOSCHI
- OLIVETI
- AREE VERDI URBANE

03 IL SISTEMA DELLE REGOLE

La Pianificazione Territoriale a Verona è composta da vari livelli e strumenti di pianificazione. Il primo livello è il PTCP, cioè il Piano Territoriale di Cordinamento Provinciale della Provincia di Verona che definisce l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali, specificando le linee di azione della pianificazione regionale.

Mentre la pianificazione territoriale comunale è composta dagli strumenti del Piano Regolatore Comunale (PRC), articolato in disposizioni strutturali, PAT Piano di Assetto del Territorio e disposizioni operative, PI Piano degli Interventi.

Il PAT è lo strumento per la pianificazione territoriale e fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni ammissibili ed è redatto dal Comune di Verona, sulla base di previsioni decennali.

03.1.1 ITER PER LA CREAZIONE DEL PARCO DELL'ADIGE

L'iter per la creazione del Parco dell'Adige è stato molto lungo ed è iniziato con l'affidamento dell'incarico all'architetto Anna Braioni nel 1989, unitamente al Prof. Sandro Ruffo, per la parte naturalistica-faunistica, e alla dott.ssa Beatrice Sambugar, per la parte naturalistica di didattica ambientale, quale consulente di Bonifica, per seguire la parte urbanistica del piano.

Per la stesura della Variante al P.R.G., parliamo del 1989, l'incarico prevedeva lo studio del sistema del verde del Comune di Verona e quindi: Adige, Collina, Mura, Forti, Cave. Erano, in questo caso, stati posti in evidenza i collegamenti esistenti tra Forti-Cave, Adige Nord-Adige Sud, Mura, Collina; il tutto inserito nella "Variante Vittoriani" e recepito in pieno nel progetto Preliminare adottato nel '93.

Durante l'Amministrazione Sala", assessore all'ecologia De Robertis, viene dato l'incarico per la redazione del piano ambientale del Parco dell'Adige da redigersi nelle scale dal 5000 al 2000 con individuazione di punti maggiormente definiti.

L' esame è stato impostato prevedendo e delimitando l'area nord, l'area sud, la passeggiata ed ipotizzando un piano finanziario di realizzazione a stralci.

Il piano ambientale dell'Adige è stato approvato dalla Giunta (assessore all'ecologia Amadio), prevedendo per la sua costituzione un importo di spesa pari a zero lire. Era inoltre prevista la costituzione di un Ufficio per la realizzazione e gestione di tale piano.

La Var 93 prevedeva, quale sperimentazione per il "Parco dell'Adige", la stessa prevista dal piano ambientale. Nella "Variante Polo" l'area sud subisce un ridimensionamento comportato dalle rimostranze dei contadini. Si deve tener presente che nelle zone agricole interne all'area del piano non era previsto l'esproprio bensì lo sviluppo di coltivazioni biologiche.

Nella Variante "Mancuso" viene ripresa la perimetrazione del Parco dell'Adige Nord iniziale, Adige Sud ed il collegamento con le mura. Attualmente non è mai stato istituito l'Ufficio di Promozione del Parco con il compito di seguire l'evoluzione dei progetti attuativi, curare i rapporti con i residenti nel parco, ricercare gli sponsor per la realizzazione dei singoli interventi.

Il 28 febbraio 2005 il Consiglio Comunale ha formalmente istituito il Parco dell'Adige quale "area naturale protetta di interesse locale", su una superficie comunale e demaniale di quasi 2 milioni di metri quadrati.

Nel piano ambientale, l'Adige viene inteso quale asse di un reticolo spaziale che mette in comunicazione elementi diversi del territorio: la città, la collina, la cinta muraria scaligera con i valli, la prima e la seconda cintura dei forti austriaci e la pianura coltivata.

È stata individuata la vocazione dominante di ogni parte di territorio che entra in connessione con il fiume concedendo e incentivando in queste aree solamente le attività compatibili con la vocazione individuata: conservazione, educazione ambientale, ricreazione, sviluppo agricolo. Rendendo così possibile determinare una strategia di interventi dilazionabili nel tempo e proponendo una tutela attiva attraverso il rapporto norme/incentivi.

Gli obiettivi posti dal progetto sono: salvaguardia del fiume come corso d'acqua, salvaguardia e ripristino delle naturalità delle rive, la riqualificazione delle aree degradate, uso agricolo del territorio, uso del paesaggio ambiente, uso didattico-ricreativo.

Il Parco Nord ha una consistenza di 426 ettari e comprende: l'area di Boscomantico, Forte Chievo, il fondo Saval, l'area di Forte Procolo, Nel Parco Nord sono concentrate le principali strutture per l'uso didattico mentre nel Parco Sud prevalgono gli usi ludico-ricreativi e di tempo libero. Il collegamento tra le due aree è previsto attraverso un percorso pedonale e ciclabile a partire dalla diga del Chievo sino al Boschetto. L'impegno finanziario previsto era sui 40 miliardi di vecchie lire.

03.2 PTCP - PIANO TERRITORIALE DI CORDINAMENTO PROVINCIALE 2007

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Verona considera la totalità del territorio provinciale ed è lo strumento di pianificazione territoriale che definisce l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali, specificando le linee di azione della pianificazione regionale.

Esso parte da una analisi della morfologia del territorio veronese, del sistema infrastrutturale, ambientale e insediativo, per poi definire delle azioni e degli obiettivi per la pianificazione e il governo del territorio della Provincia di Verona.

Il PTCP prende come primo obiettivo la difesa del suolo e degli

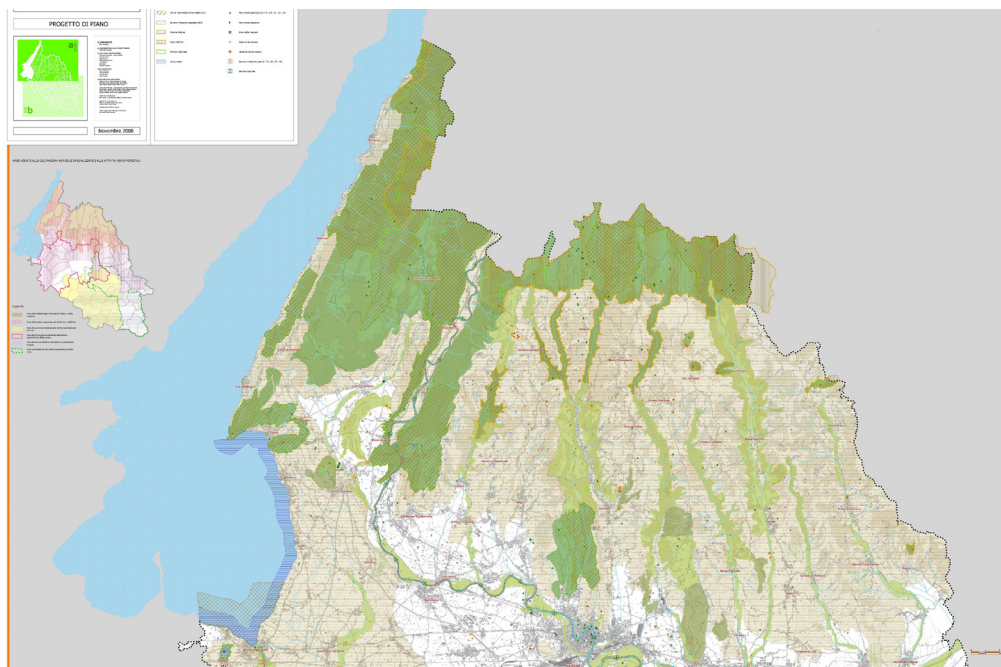


Fig. 12 Stralcio del PTCP - Carta del Sistema Ambientale

insediamenti ovvero la sostenibilità dello sviluppo, definendo la rete ecologica come strumento che può portare qualità alle aree urbane e rurali e sostenere lo sviluppo del territorio di Verona.

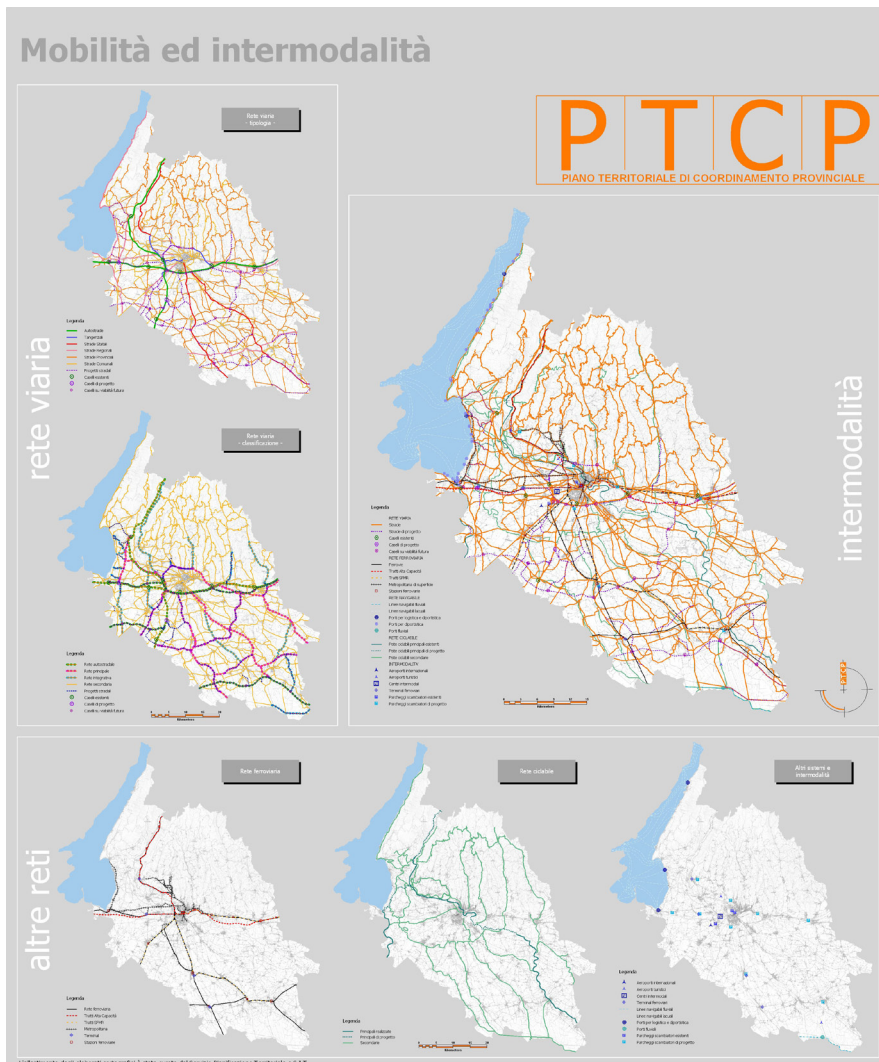


Fig. 13 Stralcio del PTCP – Carta della Mobilità

La rete ecologica provinciale comprende biotopi, aree naturali, fiumi, aree di risorgiva, percorsi a valenza culturale e fruitivi e tutti gli altri elementi naturali che caratterizzano il territorio.

Nello specifico la rete ecologica provinciale è costituita da:

- aree nucleo - aree già sottoposte e/o da sottoporre a tutela, ove sono presenti biotopi, habitat naturali e seminaturali, ecosistemi terrestri ed acquatici caratterizzati da un alto contenuto di naturalità costituenti l'ossatura principale della rete.
- isole ad elevata naturalità - aree naturali o seminaturali, con

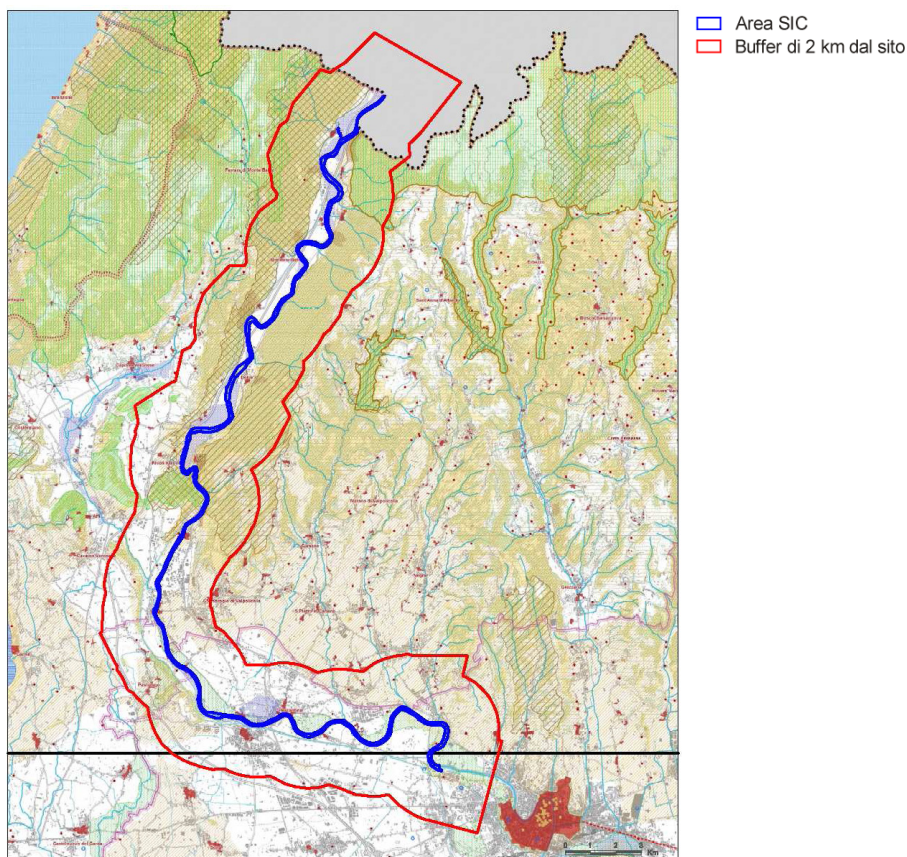


Fig. 14 Stralcio del PTCP Area SIC - Sito IT3210043

collocazione geografica e caratteri morfo-strutturali atti a favorire trasferimenti di organismi fra le aree nucleo.

- corridoi ecologici - elementi lineari con struttura a naturalità superiore della matrice in cui sono collocati. Essi sono atti a favorire la permeabilità ecologica del territorio e, quindi, il mantenimento ed il recupero delle connessioni fra ecosistemi e biotopi.

- aree di connessione naturalistica - aree contigue alle aree nucleo ed essenziali per la migrazione e lo scambio genetico fra le specie significative delle aree nucleo. Esse svolgono una funzione di protezione ecologica sulle specie e sugli habitat limitando gli effetti negativi dell'antropizzazione

- aree di rinaturalizzazione - ambiti prevalentemente dedicati all'agricoltura intensiva, con presenza di elementi naturali relitti.

Tenuto conto che la provincia di Verona si estende su una superficie territoriale pari a 2.930.700.000,00 mq, le reti ecologiche rapportate a tale superficie sono pari ad oltre il 50% del territorio stesso, contro una percentuale del 10% dell'area preesistente nella Rete Natura 2000.

Il PTCP, analizzando il sistema turistico, considera anche per gli alberghi, non solo in zona turistica, la necessità di puntare sulla qualità, assegnando direttive ai Comuni finalizzate ad incentivare la realizzazione di nuovi impianti solamente se qualificati anche dal punto di vista ambientale ed ad investire sul turismo ambientale con il recupero di tutti i fabbricati storici a fini ricettivi.

Nel sistema Infrastrutturale, analizzato dal PTCP, risulta quello che causa

i maggiori problemi e che necessita di politiche non solo locali per risolverli.

E' indubbia ed assodata la necessità per il futuro di dover far affidamento alle modalità alternative alla gomma per evidenti problemi di spazio, oltre che di sempre più elevato inquinamento e congestionamento delle attuali strade.

Verona può essere il punto di scalo e di connessione per il cambio di modalità da ferro a gomma per tutte le merci che debbono raggiungere mete situate in un raggio di circa 200 km.

Nel PTCP è inoltre inserito un nuovo concetto per l'individuazione della distanza di edificabilità dalle strade, non più solamente stringente con quello individuato dal codice della strada, che detta fasce di rispetto per la strada, ma bensì strutturato sulla base di studi condotti con ARPAV e le strutture sanitarie al fine di proteggere gli umani dalle strade, per l'emissione dei rumori e di sostanze tossiche in atmosfera.

La permanenza prolungata per oltre sei ore in situazioni determinate dalle strade di maggiore flusso di traffico risulta particolarmente deleterio per la salute umana e pertanto è stata individuata una distanza maggiore per le costruzioni su alcuni tipi di strade che sono percorse da elevati flussi di traffico.

Il PTCP pone come obiettivo il potenziamento della rete ferroviaria e in particolare della direttrice Milano-Trieste, nel raddoppio della direttrice del Brennero e nel completamento della tratta Verona-Bologna, come priorità necessarie per dare funzionalità operativa al sistema dei corridoi infrastrutturali.

L'importanza della direttrice del Brennero che fa di Verona il nodo

principale per i traffici con il centro Europa determina l'attenzione della Provincia al potenziamento funzionale ed ambientale della stazione di Porta Nuova, fulcro esplicito delle interconnessioni ferroviarie internazionali che interessano Verona.

La stazione del Quadrante Europa ed il nuovo scalo merci di Verona, sono i mezzi strumentali con cui può essere realizzato il trasporto intermodale a servizio nazionale e interregionale.

Il Veneto sarà nel prossimo futuro sempre più un'area di transito per crescenti flussi, soprattutto di merci.

Le strade maggiormente interessate dai flussi di traffico, oltre alle autostrade, sono la strada statale 11(SR) Padana Superiore, la strada provinciale 12 Dell'Aquilino, la strada statale 62 Della Cisa e la strada provinciale 27A Napoleonica. In particolare si registra un flusso consistente di veicoli pesanti sulle strade SP 7 Padovana, SS 11(SR) Padana Superiore e SP 27A Napoleonica con più di 900 veicoli pesanti al giorno.

Lo sviluppo della cosiddetta "mobilità sostenibile" è il principale mezzo per diminuire il traffico e di conseguenza l'immissione di inquinanti ad esso legati nell'atmosfera. La possibilità di usufruire di mezzi alternativi all'automobile privata, per gli spostamenti quotidiani è fortemente legata, in particolare nell'ambito urbano, allo sviluppo di infrastrutture adeguate che garantiscano in particolar modo la sicurezza.

In questa ottica rientrano anche le piste ciclabili che negli ultimi 4 anni, nell'ambito comunale di Verona, sono passate da 7 km a 25 km, con un incremento del 250%.

Nonostante questo incremento l'estensione delle piste ciclabili è ancora

inferiore a quella presente in altre città italiane in cui da parecchi anni si persegue una politica volta a incentivare la mobilità sostenibile.

Il PTCP individua sul proprio territorio la rete ciclabile principale esistente e di progetto della quale a sua volta fanno parte i principali percorsi nazionali, internazionali e provinciali di seguito elencati:

- La ciclopista del Sole, dall'innesto con la Pista dell'Adige – Sole al confine con la

Provincia di Mantova in Comune di Peschiera del Garda

- la ciclopista dell'Adige
- la ciclopista delle Risorgive
- la ciclopista del Tione e Tartaro, tra Castelli e ville della Bassa
- la ciclopista delle Valli Grandi
- la ciclopista dell'Adige
- la ciclopista delle città murate
- la ciclopista della Val d'Alpone
- la ciclopista della Val d'Illasi
- la ciclopista della Valpantena
- la ciclopista della Val Squaranto

La provincia considera fondamentale per la qualificazione degli spazi urbani e rurali il sistema di piste e percorsi ciclabili. Sono da considerarsi parte integrante del sistema dei trasporti intermodali sia per quanto riguarda la mobilità per lavoro, che quella a fini turistico ricreativi.

Nella Relazione Ambientale del PTCP, la provincia entra più nello

specifico nella ambito del paesaggio e della biodiversità del territorio veronese.

Nella relazione si può leggere che nel solo territorio del Comune di Verona, a fronte di un'area comunale totale di 198.88 kmq, si ha una dotazione di aree verdi pari a circa l'1.82% della superficie totale (3.61 kmq).

Nel 1992 il Consiglio delle Comunità Europee ha istituito la Rete Natura 2000, un progetto internazionale che ha lo scopo di promuovere la tutela e la conservazione della diversità biologica presenti nel territorio degli Stati membri.

La rete ecologica si compone di ambiti territoriali designati come Siti di Interesse Comunitario (S.I.C.), che al termine dell'iter istitutivo diverranno Zone Speciali di Conservazione (Z.S.C.), e Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.)

A ridosso della parte settentrionale del Lago di Garda si sviluppa il Parco Regionale della Lessinia, il cui Ente, gestito dalla Comunità Montana della Lessinia, è stato istituito nel 1990, con lo scopo di tutelare il ricco patrimonio naturalistico, ambientale, storico ed etnico del territorio veronese e copre un'area di oltre 10.000 ettari. Esso presenta particolarità geologiche e paesaggi con fenomeni di grande interesse scientifico.

Inoltre esiste il progetto "Carta Natura" che nasce con la Legge Quadro sulle aree naturali protette n° 394/91, che dispone la realizzazione di uno strumento conoscitivo dell'intero territorio nazionale con la finalità di "individuare lo stato dell'ambiente naturale in Italia, evidenziando i valori

naturali ed i profili di vulnerabilità”.

Il PTCP propone degli obiettivi per la qualità del paesaggio:

- Promozione della qualità di ogni tipo di paesaggio compresi i paesaggi della quotidianità come quelli degradati
- Promozione del ruolo attivo della popolazione nella trasformazione del paesaggio
- Miglioramento dell'informazione e della coscientizzazione sulle questioni relative alla diversità biologica e paesaggistica
- Aumento della partecipazione pubblica nelle azioni di conservazione e rafforzamento della diversità paesaggistica naturale e culturale
- Facilitazione del riconoscimento, della caratterizzazione, della conoscenza del paesaggio
- Facilitazione dell'integrazione della politica del paesaggio in altre politiche e della gestione sostenibile del paesaggio naturale e culturale
- Protezione e ricostruzione del paesaggio naturale e culturale
- Conservazione della varietà, unicità dei paesaggi come fonte di biodiversità e di ricreazione.

03.3 PAT - PIANO ASSETTO DEL TERRITORIO

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT), come definito dall'articolo 13 della legge regionale 11 del 2004, è lo strumento per la pianificazione territoriale e fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni ammissibili ed è redatto dal Comune di Verona, sulla base di previsioni decennali.

03.3.1 DIRETTIVE STRATEGICHE del PAT

Il PAT analizzando il Sistema Ambientale si pone quindi come obiettivo culturale importante realizzare l'integrazione tra la città e la campagna, tra l'ambito urbano, il sistema agricolo, la collina, i parchi e il fiume.

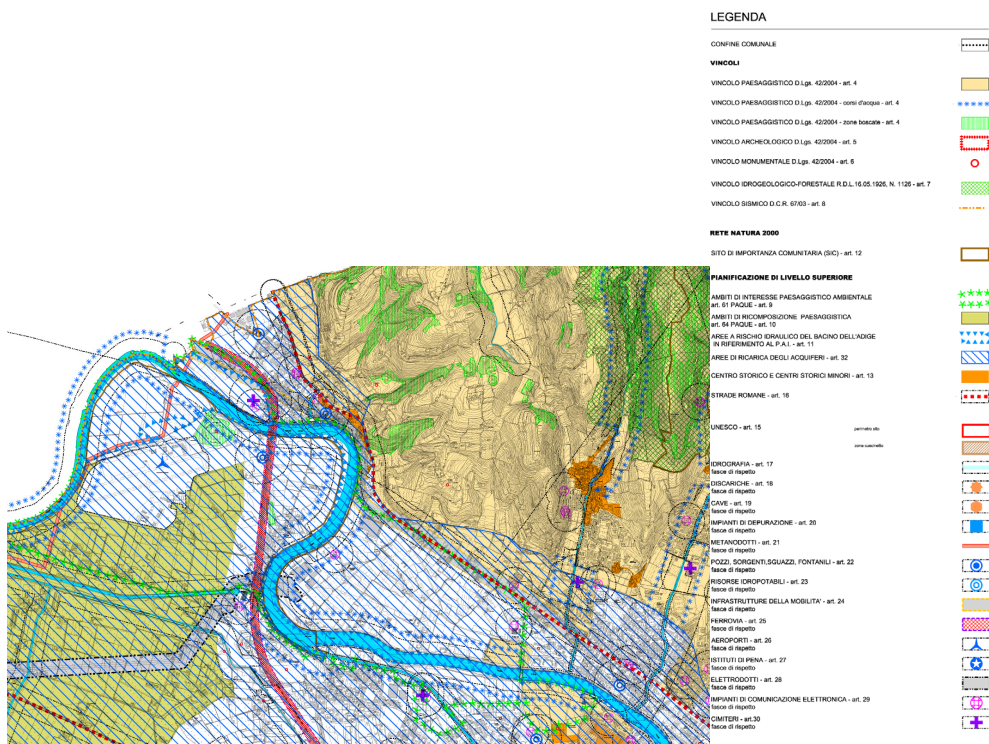


Fig. 15 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale - PAT Piano Assetto Territorio stralcio

Il PAT divide il territorio veronese in tre grandi gruppi:

- Le zone agricole, che sono una parte importante del territorio di Verona e coprono circa 76 kmq, un po' meno del 40% del territorio comunale. Esse si presentano con una varietà notevole di paesaggi, sia naturali che antropici, corrispondenti alla diversa posizione geografica.
- Zone di tutela naturalistico ambientale che corrispondono alla parte collinare del territorio comunale coprendo una superficie di circa 50 km quadrati, una parte quindi consistente in considerazione della superficie complessiva del territorio rurale che è valutata in circa 134 km quadrati. Questo ambito si caratterizza per il forte pregio ambientale e l'elevata naturalità delle aree, e nonostante l'omogeneità morfologica si differenzia in maniera evidente tra le parti dando origine a diverse unità di paesaggio con specifiche e ben definite caratteristiche.
- parchi, aree utilizzate anche per l'attività agricola, che per la loro localizzazione, le loro dimensioni e i caratteri naturali si prestano ad assumere un uso anche ricreativo in modo particolare nelle aree di proprietà pubblica.

La RELAZIONE GENERALE definisce le direttive progettuali per il Parco dell'Adige Nord.

Estensione: 315 ha di cui circa 32 ha sono di proprietà comunale.

Le aree interessate dal Parco Nord, che si sviluppa dai confini con il comune di Pescantina fino ai limiti del centro storico nel quartiere dei Navigatori, non costituiscono una unità territoriale ben identificabile, quindi secondo le direttive del PAT possono essere oggetto di interventi specifici e tra loro differenziati e complementari.

Area del Saval: Parco attrezzato per scopi ricreativi e impianti sportivi all'aperto

Area del Forte del Chievo: di proprietà pubblica, luogo di partenza dell'itinerario del sistema dei forti di Verona

Area della fascia dell'Adige fino al quartiere Navigatori: fruizione sociale da parte della popolazione urbana

03.3.2 NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE del PAT

59. Ambiti dei Parchi o per la formazione dei Parchi e delle riserve naturali di interesse comunale - Ambiti dei Parchi Nord e Sud fiume Adige

Direttive

- salvaguardia del "sistema fiume", anche attraverso la rinaturalizzazione delle rive e la tutela degli ecosistemi connessi,
- salvaguardia e valorizzazione degli usi agricoli presenti nel territorio incentivando le attività produttive biologiche e biodinamiche,
- salvaguardia degli edifici e degli elementi significativi del paesaggio agrario,
- incentivazione degli usi ricreativi degli ambiti non coltivati, creando percorsi pedociclabili, spazi per il relax, osservatori naturalistici, centri di didattica ambientale, ecc.
- promuovere l'allestimento di un campeggio comunale e/o aree per la sosta di camper.

03.4 PI - PIANO degli INTERVENTI

Piano degli Interventi è lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità. I temi progettuali che il PI analizza sono molteplici e riguardano tutti gli aspetti del territorio comunale e si sviluppa in vari piani tra cui quello del territorio costruito, quello del territorio aperto, quello delle opere pubbliche e infine quello delle piste ciclabili. Per ogni uno di questi piani il PI disciplina il piano Regolativo, il piano Operativo e il piano Programmatico.

Per il Piano del Territorio aperto il PI intende valorizzare e riqualificare, dove è necessario, il paesaggio aperto del territorio veronese, ponendo particolare attenzione alle azioni che danno impulso sia al ripristino, al recupero e, nello stesso tempo, all'evidenziazione dei caratteri naturalistico-ambientali assieme a quelli specifici storico-culturali, sia alla produttività e quindi alla redditività per le comunità umane presenti che qui vivono e lavorano.

In sintesi si sono posti i termini per governare le trasformazioni del paesaggio agricolo in relazione alla città e alle aree contermini di pianura e di collina, tenendo presente il grande valore che ora assume la biodiversità nella sua accezione più ampia e cioè non solo naturalistica, ma anche produttiva e socioculturale, e quindi, nella sua sistematicità paesaggistica.

Il Piano delle Opere Pubbliche ha come obiettivo il miglioramento dei livelli di fruibilità di verde e servizi, nuovi corridoi di connessione con il sistema dei parchi urbani, extraurbani e di cintura, la messa in rete del sistema delle aree verdi esistenti e previste nei nuovi ambiti di trasformazione, il rafforzamento delle centralità dei quartieri.

03.4.1 NORME TECNICHE OPERATIVE NTO, DIRETTIVE STRATEGICHE del PI

TUTELA DEL PAESAGGIO - Ambito fluviale Adige

- completare i percorsi pedo-ciclabili lungo il fiume, raccordandoli con i vari quartieri urbani compreso il centro storico
- incentivare la percorribilità trasversale e longitudinale del fiume realizzando attraversamenti da riva a riva o mediante passerelle o

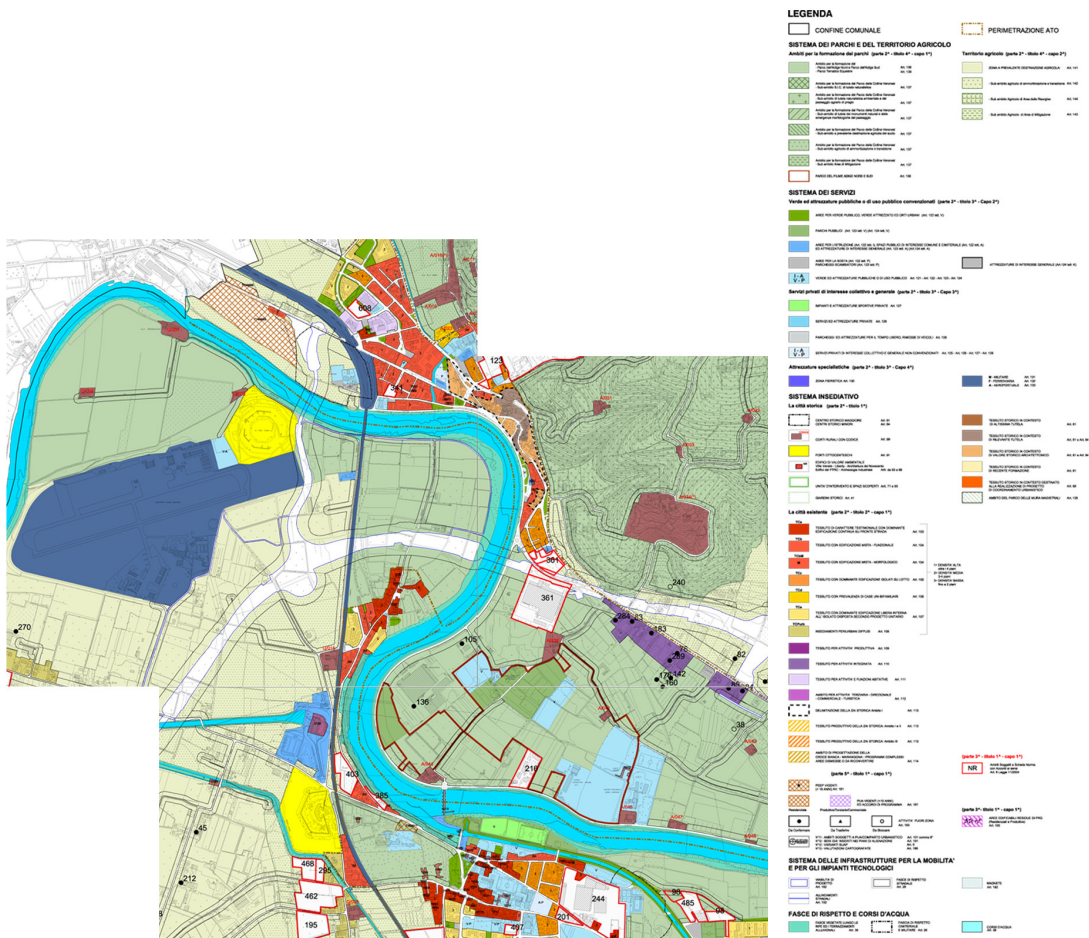


Fig. 16 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale - PAT Piano Assetto Territorio stralcio

traghetti pedo-ciclabili

- ogni intervento di trasformazione non deve precludere i convisivi verso il fiume

- recupero e valorizzazione dei segni storici del paesaggio rurale

Valorizzare le attività agricole basate sulla filiera corta: vendita diretta dei prodotti agricoli e prodotti lavorati secondo saperi tradizionali

- eliminare gli elementi di degrado attraverso opere di mitigazione, riqualificando gli spazi aperti con interventi adeguati sia per funzione che per forma

03.4.2 INDICAZIONI NORMATIVE PER IL PAESAGGIO DEL PIANO DEGLI INTERVENTI

Le rive e l'alveo del fiume nel tratto a nord e a sud della città sono SIC (Siti di Interesse Comunitario) per effetto della Direttiva Natura 2000 così come recepita dalla Regione Veneto, in tutto il corridoio fluviale dell'Adige, a partire dalle aree contigue al fiume, non è consentito proporre situazioni di degrado ambientale quali attività di escavazione e di stoccaggio all'aperto di qualsiasi materiale.

L'ambito per la sua gran parte è stato considerato nel PAT area a parco e ambito per la formazione di un parco. Il rimanente fa parte di un territorio per gran parte urbanizzato: è quindi vietata la caccia ed è ammessa solo la pesca amatoriale controllata.

Lungo tutto il corso del fiume è vietato l'uso di natanti a motore sia per il rumore che producono, sia per le possibili fuoriuscite di combustibili e lubrificanti. Inoltre nelle direttive del PAT si legge che deve essere

incentivata la navigazione con gommoni a remi e canoe proponendo lungo tutto il corso del fiume attracchi che però non devono impedire o peggiorare lo stato di naturalità delle rive.

Per i canali artificiali con fasce naturalizzate, oltre agli interventi per la ricostituzione della rete ecologica, possono essere realizzate strutture ed infrastrutture per l'eventuale supporto ad attività ricreative.

Per le aree contaminate, bonificate e/o recuperate, le azioni da mettere in atto devono essere solo quelle dedicate alla riqualificazione ambientale. Il recupero degli elementi di degrado puntuali, può essere previsto da un progetto che ne preveda la mitigazione, oppure la demolizione e ricostruzione in loco o in altro loco; le norme di zona o le schede-progetto (per le situazioni più consistenti) devono specificare quale delle tre opzioni è preferibile.

I tracciati viabilistici di nuova realizzazione e, ove possibile, anche quelli esistenti, destinati a viabilità motorizzata interquartierale o di collegamento tra la città e i comuni contermini, nonché le linee ferroviarie, devono avere una fascia alberata della profondità minima di m 5 per lato di protezione. Inoltre le strade devono prevedere un percorso ciclabile parallelo. Anche le aree intercluse negli incroci o negli svincoli di infrastrutture lineari devono inserirsi correttamente nel paesaggio e nella rete ecologica grazie alla messa a dimora di un idoneo apparato vegetale

La percorribilità delle strade interne al Parco dell'Adige con veicoli motorizzati deve essere regolamentata per fasce orarie giornaliere, fatte salve le esigenze dei residenti e le emergenze, nonché le necessità tecniche o per lavori.

La realizzazione o l'adeguamento delle piste ciclo-pedonali deve prevedere bordi stradali con ampia fascia di vegetazione erbacea, arborea ed arbustiva, pavimentazioni permeabili e illuminazione a basso impatto.

Le zone agricole inserite nel Parco Nord dell'Adige sono prevalentemente frazionate in piccole aziende a coltura estensiva anche specializzata. Il Parco è stato istituito anche per la funzione di presidio e manutenzione del territorio, nonché per il permanere dell'attività agricola.

L'edificabilità nelle zone agricole, così come gli interventi di trasformazione della destinazione d'uso e gli incrementi di volume sugli edifici esistenti, vista la particolare fragilità e il valore di queste aree, è soggetta ad una particolare attenzione rispetto alla qualità della progettazione, all'uso dei materiali, al trattamento degli spazi aperti. E' inoltre vietata ovunque la realizzazione di nuovi allevamenti zootecnici di qualsiasi tipo, fatto salvo l'allevamento di bovini da latte in aziende a ciclo chiuso.

Le corti rurali, rappresentano una testimonianza storica e tipologica preziosa per il Parco, e pertanto possono essere soggette solo a operazioni di restauro e di adeguamento tecnologico senza alterazione dei volumi e delle strutture con demolizione delle superfetazioni.

La trasformazione di destinazione d'uso deve essere finalizzato all'incremento dell'attrattiva turistica dell'area e della capacità ricettiva, incentivando la ricevità delle piccole strutture.

Su tutta l'area del Parco è per norma obbligatorio conservare l'integrità di nuclei boscati, filari, campiture, siepi, scoli e canalette irrigue.

La rete di viabilità minore, percorsi pedonali e ciclabili, deve essere possibilmente progettata anche come collegamento con le aree esterne al Parco utilizzando le connessioni costituite dalle fasce di continuità naturalistica e dai corridoi biologici esistenti o previsti.

Per una agricoltura imprenditoriale sostenibile il Piano degli Interventi raccomanda: la diversificazione produttiva nelle aziende agricole, lo sviluppo dell'agricoltura biologica a basso impatto ambientale, la vivaistica di specie autoctone, l'attività di compostaggio per il recupero e lo smaltimento dei residui di manutenzione del verde urbano.

Per lo sviluppo dell'Agriturismo, si devono prevedere interventi diretti al miglioramento dei servizi e alla creazione di nuovi, all'integrazione tra l'offerta delle diverse aziende, al miglioramento della qualità dell'offerta, alla vendita diretta con integrazione tra le attività delle aziende, allo sviluppo di azioni promozionali comuni. Inoltre il PI incentiva l'istituzione di fattorie didattiche e/o sociali e di aree agricole a disposizione di organizzazioni a finalità socioassistenziali.

Nel Piano degli Interventi si ritrovano anche indicazioni progettuali su aree ben definite come per esempio; l'area urbanizzata su via Preare-via Brennero dove si dovrebbe realizzare nella fascia tra la strada e gli edifici una pista ciclabile dotata di un filare di tigli, come rappresentazione dell'ingresso al Parco; e promuovere lo studio e la successiva realizzazione di un progetto di ristrutturazione urbanistica centrato su funzioni ricettive, commerciali e direzionali e che garantisca frequenti aperture verdi transitabili verso il Parco.

Per le due strutture residuali di attività produttive dismesse, collocate ad Ovest della ex scuola americana, il PI indica come destinazione d'uso l'accoglienza turistica.

RELAZIONE PROGRAMMATICA - il Piano del Territorio Aperto

- valorizzare e riqualificare i paesaggio
- far conoscere i luoghi del paesaggio aperto
- unità del paesaggio, ripristinare le relazioni interrotte
- riconversione delle aree degradate con ricettività diffusa e agricoltura BIO

La Rete Ecologica

- salvaguardare e migliorare la diversità biologica
- creare percorsi verdi
- creare la “green belt” la cintura verde
- Fiume Adige come corridoio verde principale

03.5 VAS: VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Il Vas è la Valutazione Ambientale Strategica che accompagna il PAT ed è stato redatto nel 2007 dal Comune di Verona.

È un rapporto di valutazione ambientale della sostenibilità delle scelte di piano attuate nel PAT, delle criticità evidenziate, degli impatti sull'ambiente e delle possibili mitigazione e alternative.

Sulla base della lettura del Rapporto Ambientale, le criticità e i temi emergenti riguardanti principalmente l'argomento della tesi sono:

- la insufficiente dotazione di aree verdi e in particolare l'assenza di Parchi Urbani propriamente detti;
- la situazione, le tendenze e le prospettive di congestione della rete viaria urbana con conseguenti effetti in termini di esposizione della popolazione al rumore e alle emissioni inquinanti, oltre che in termini di sicurezza;
- situazioni di criticità biologica riscontrabili negli ambienti acquatici dell'Adige, legate anche alla presenza di scarichi di acque reflue;
- le pressioni della crescita urbana sull'agricoltura, da considerare come risorsa da valorizzare, soprattutto nel territorio collinare e vallivo, con particolare riferimento ai temi di natura paesaggistica e alle reti ecologiche.

Inoltre la VAS indica come elemento di valore ma anche di fragilità, sia ambientale che culturale, il sistema fluviale dell'Adige, che potrebbe diventare il componente strutturante della rete ecologica comunale, assieme al Parco delle Mura e dei Forti e del territorio agricolo.

Altri aspetti di grande importanza riguardano il sistema idrico superficiale, in particolare, il fiume Adige, elemento di primo livello nel sistema storico-paesaggistico veronese, come in quello naturalistico; fiume che versa in condizioni di cattiva qualità sia per quanto concerne le acque, sia per le rive.

La VAS evidenzia che ormai sono lontani nel tempo gli studi riguardanti ambedue questi aspetti, come “ricerche sulla qualità delle acque dell’Adige: Museo di Storia naturale di Verona, 1986; Ricerche sulla qualità delle rive dell’Adige: Amministrazione Provinciale di Verona – Museo di Storia” naturale di Verona, 1992”.



Fig. 17 Sistema del Verde Urbano - VAS Valutazione Ambientale Strategica stralcio

Attualmente la funzionalità ecologica del fiume (Indice di Funzionalità Fluviale o IFF) non viene monitorata e quella biologica (Indice Biotico Esteso o IBE) è rilevata con sole due stazioni di prelievo in Comune di Verona e con scarsa frequenza di campionamento.

Le ricerche precedentemente citate potrebbero fungere da studi di riferimento per futuri piani di monitoraggio.

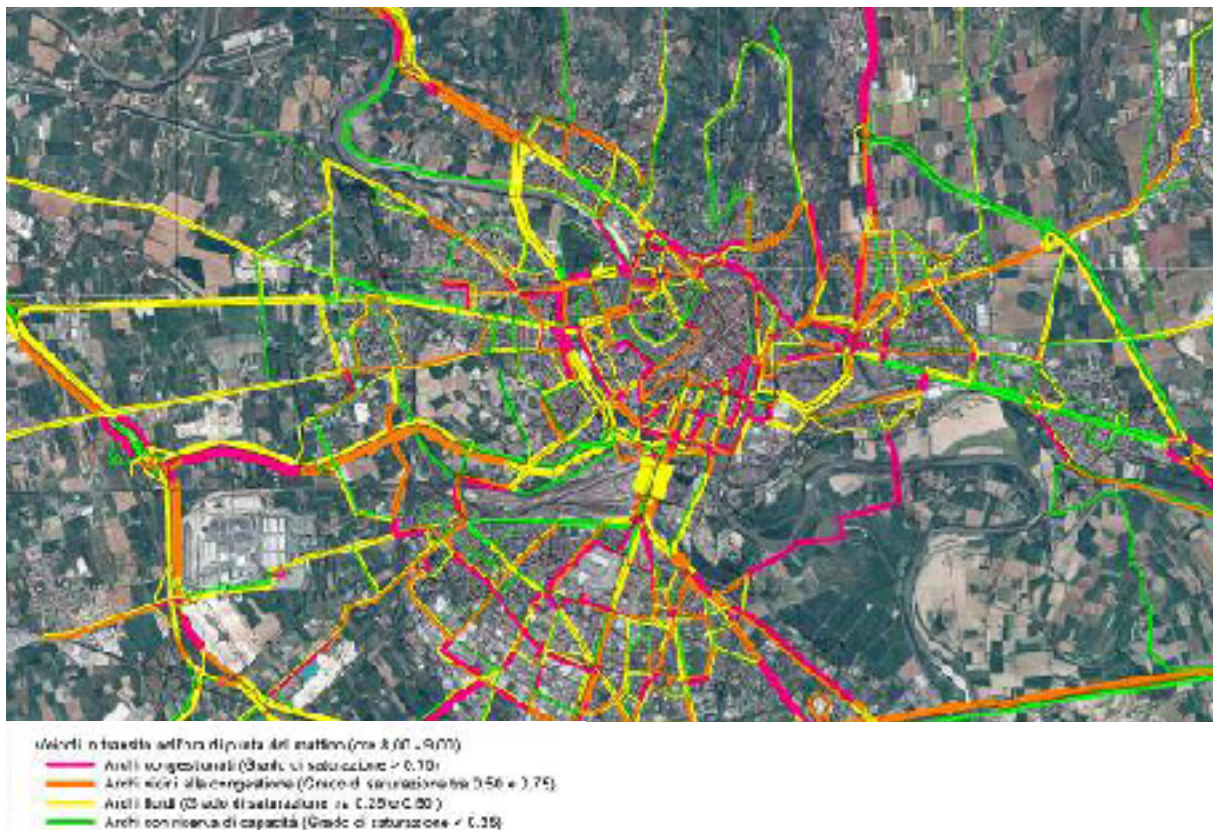
Il processo di VAS integrato al processo del PAT ha consentito a quest'ultimo di cogliere la mappa delle criticità e rispondervi attraverso l'assunzione di strategie, politiche ed azioni che trovano riscontro sia negli elaborati cartografici che nel dispositivo normativo. Ad esempio il PAT, a fronte di una iniziale carenza delle dotazioni di aree a verde, individua ora un sistema di parchi e spazi verdi esteso e connesso, articolato in Parchi territoriali (Parco Adige nord di 315 ha, Parco Adige sud di 535 ha, Parco delle Colline veronesi di 6.470 ha), Parchi urbani (Parco Mura Magistrali di 115 ha, Parco della Spianà di 115 ha) e Aree di ammortizzazione e transizione (di 1.030 ha).

Riguardo alla criticità della mobilità la VAS evidenzia che attualmente si registrano a Verona, nell'ora di punta, 84.900 spostamenti (esclusi pedoni e biciclette) di cui 70.800 (83%) effettuati con veicoli privati e prevede un incremento degli spostamenti nell'ora di punta fino a 115.000 al 2015, di cui 92.000 con mezzi individuali.

La VAS come soluzione, attraverso analisi e simulazioni, propone l'istituzione di almeno una linea di Tram come mezzo di trasporto pubblico.

La realizzazione di tale efficace trasporto pubblico di massa potrà

ridurre la componente privata della mobilità sino a meno del 70%, cioè a 80.000 spostamenti, ma anche dell'inquinamento atmosferico e dei danni e rischi conseguenti non solo per la popolazione, ma anche per il patrimonio monumentale della città.



03.6 PIANO PISTE CICLABILI

Il Comune di Verona, attraverso anche la redazione del Piano degli Interventi, intende rilanciare ed incrementare la mobilità sostenibile ed alternativa all'auto privata, valorizzando nel contempo il proprio territorio. Una direzione possibile per raggiungere questo traguardo è quella di aumentare le condizioni perché la mobilità pedonale, ma soprattutto quella ciclabile, si possano imporre effettivamente come mezzo sostitutivo all'auto.

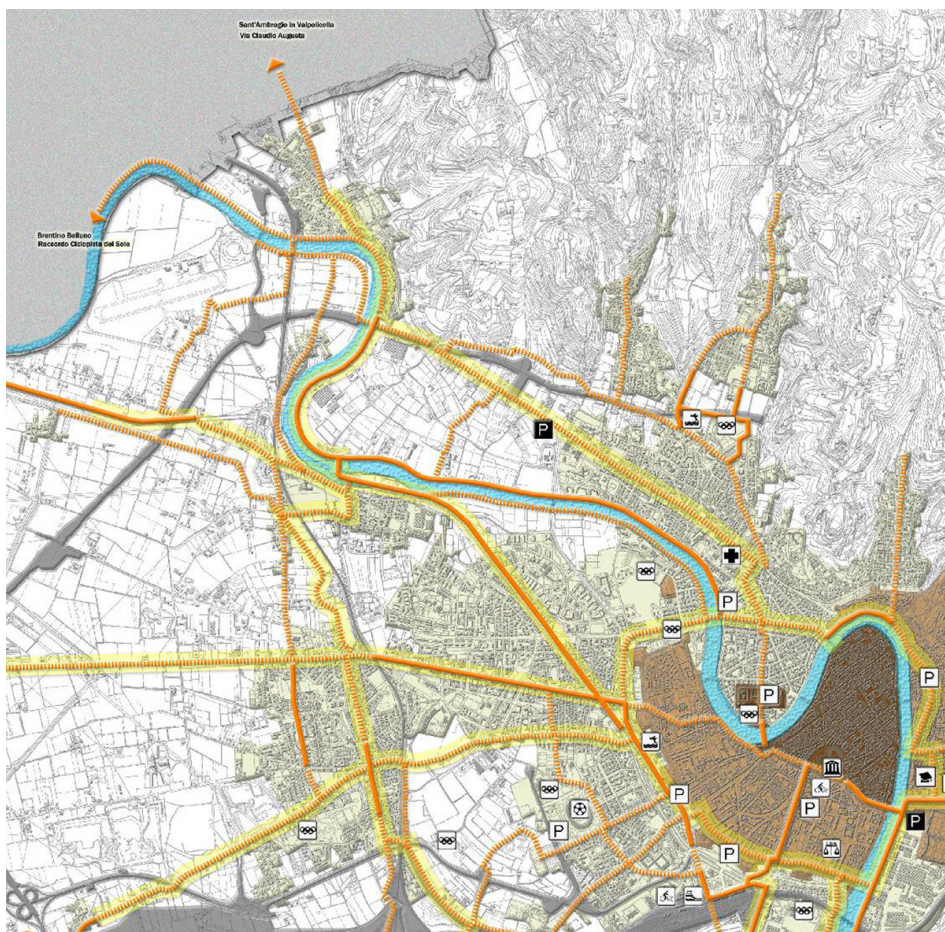


Fig. 19 PI Piano degli Interventi - Piano delle Piste Ciclabili

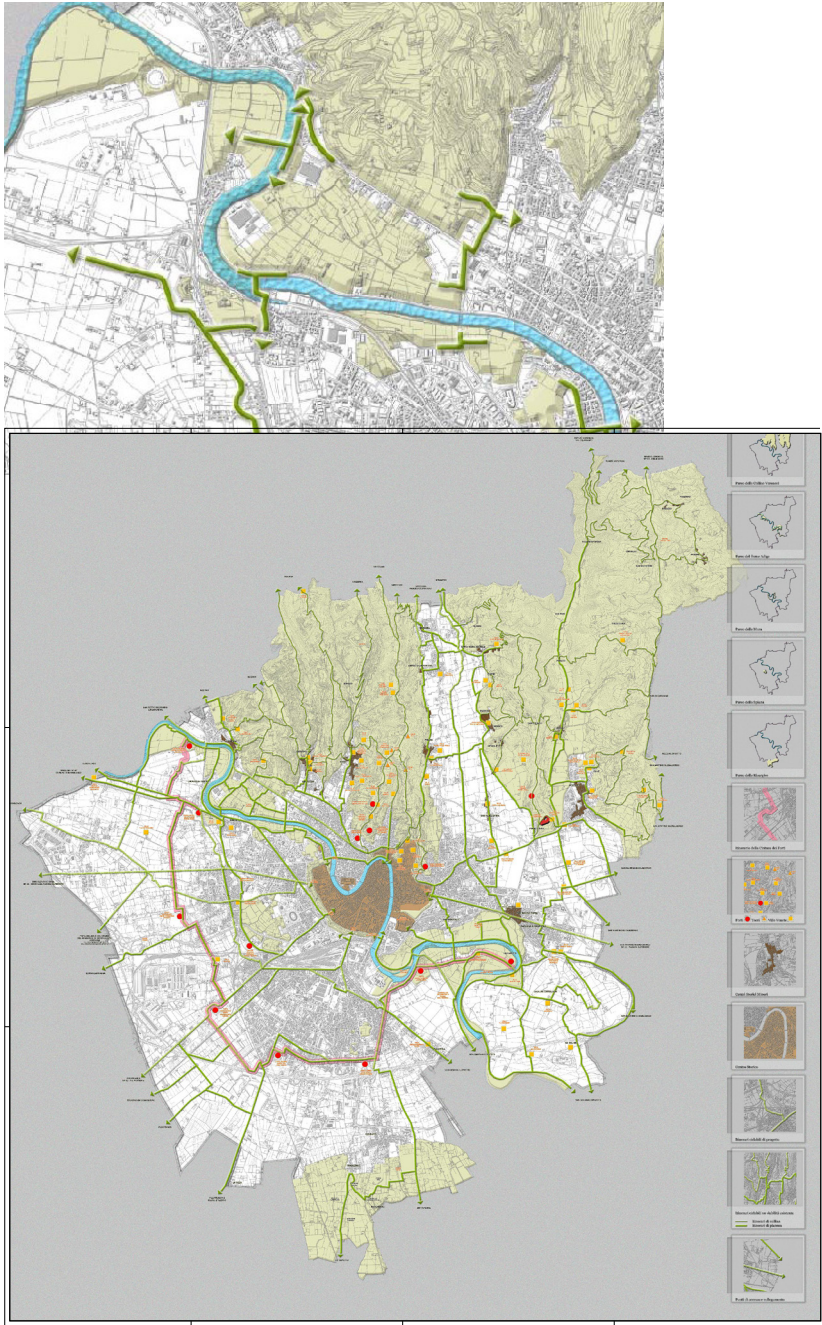
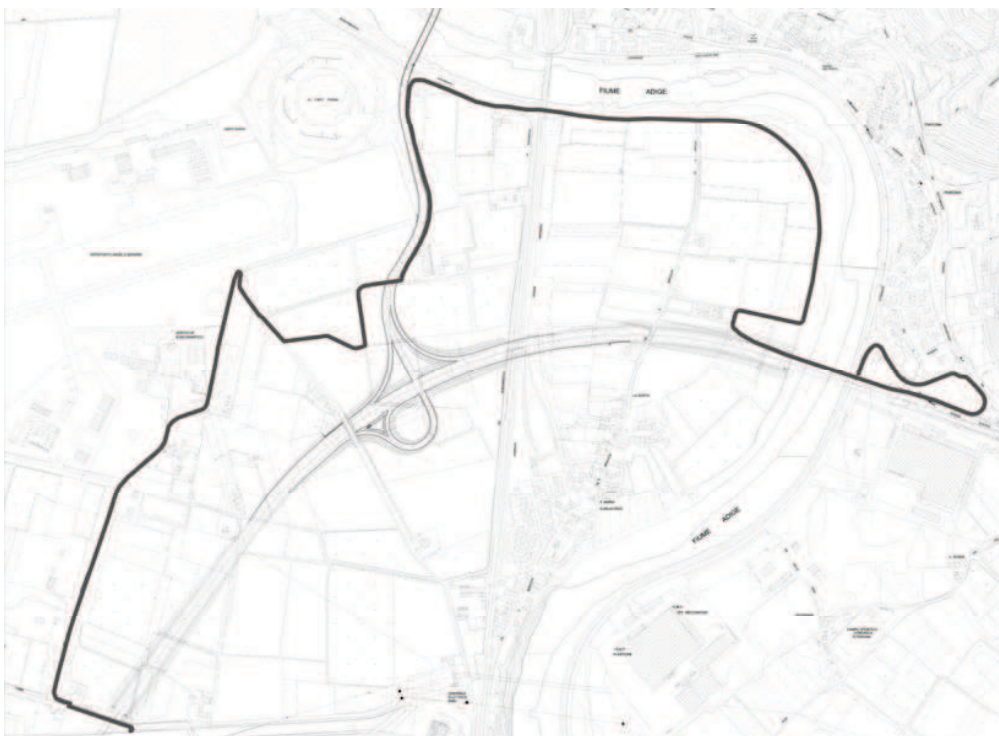


Fig. 20 PI Piano degli Interventi - Piano delle Piste Ciclabili - percorsi turistici ambientali

Questo obiettivo può essere raggiunto progettando e consolidando una rete di percorsi ciclabili estesa all'intero territorio comunale.

Il Piano degli Interventi da come direttive di progetto tre livelli di mobilità:

- 1) itinerari sovra comunali, da quelli provinciali sino a quelli di valenza Europea;
- 2) l'ambito urbano, la mobilità tra quartieri, da connettere con percorsi ciclabili come mezzi per raggiungere le scuole o il lavoro;
- 3) Verona, come città offerente bellezze storico-architettoniche ed



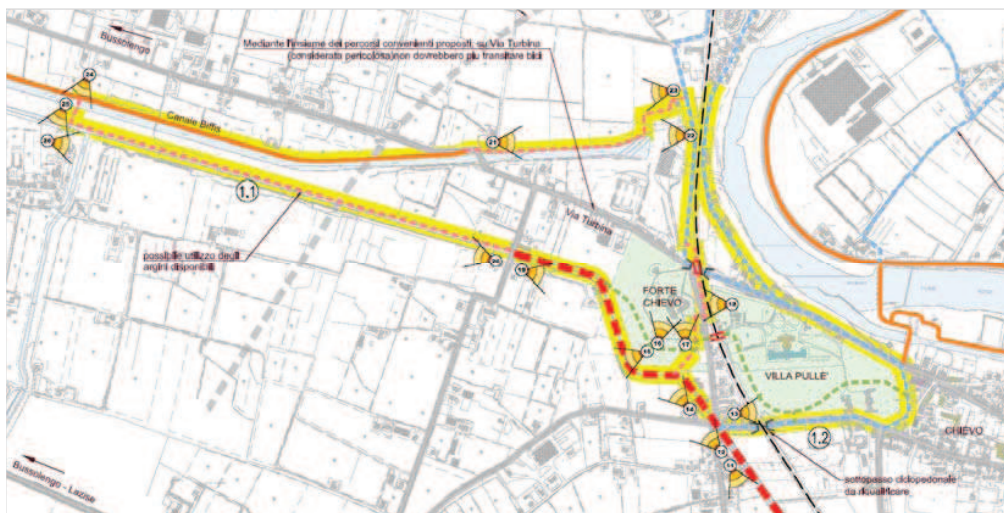
Pista ciclabile prevista nel Progetto Preliminare "Collegamento stradale per il completamento dell'anello circonvallatorio a nord – Traforo delle Torricelle"

Fig. 2.1 PI Piano degli Interventi - Piano delle Piste Ciclabili - stralcio

ambientali da far conoscere e mettere in connessione mediante una mobilità slow del tempo libero.

Verona è interessata da numerosi percorsi ciclabili nazionali e internazionali:

- itinerario EuroVelo n°7 da Capo Nord a Malta
- Ciclovia dell'Adige dalla sorgente in Val Venosta alla foce sul mare Adriatico
- Ciclovia Pedemontana Alpina che da Trieste si conclude a Savona, percorrendo le pianure più alte, collegando tutti i grandi laghi
- Via Claudia Augusta, l'antica strada romana che dalle pianure del Po e dall'Adriatico portava fino al Danubio



Il percorso sul Canale "Conagro" in rosso ed il collegamento con il Parco di Villa Pullè

Fig. 22 PI Piano degli Interventi - Piano delle Piste Ciclabili - stralcio

Riguardo l'ambito del Parco Nord del fiume Adige, nel Piano degli Interventi, si ritrovano le seguenti indicazioni progettuali:

- permettere un facile e sicuro accesso al Parco da parte degli abitanti dei quartieri limitrofi
- creare itinerari ciclabili turistico ambientali
- il Forte del Chievo come luogo di accoglienza per i cicloturisti provenienti da nord
- creazione di un ostello e di un campeggio

In particolare sono previsti due progetti per l'area del Parco dell'Adige Nord:

- nel previsto completamento dell'anello circonvallatorio a nord della città di Verona - Traforo delle Torricelle è stata prevista una nuova pista ciclabile collocata nell'ansa ad ovest dell'Adige, in prossimità del forte di Parona, che collega la frazione di Parona con la ciclabile del Biffis, passando in prossimità dell'aeroporto di Boscomantico.

- per risolvere il nodo critico di attraversamento del paese Chievo, è in progetto, attraverso il ponte sull'Adige della diga del Chievo e l'aggiramento o attraversamento del Parco di Villa Pullè, il collegamento ad un nuovo percorso che si potrebbe sviluppare sul sedime coperto del Canale di San Giovanni dalla ciclopista del Biffis, fino a via Gardesane, Corso Milano e la Spianà.

Sulla trasformabilità del Canale di San Giovanni di proprietà dei Consorzi Riuniti di Verona è stato eseguito uno studio di fattibilità dal Consorzio stesso che prevede appunto la sua copertura per associare alle funzioni irrigue anche funzioni di produzione di energia elettrica. Detto studio prospetta anche l'utilizzo ciclopedonale dei sedimenti di notevole larghezza che rimarrebbero liberi ed in particolare approfondisce la valorizzazione dei

due compendi di forte Chievo e di Villa Pullè.

L'anello ciclabile di qualità attorno a Villa Pullè, i raccordi con il Biffis e la passerella su via Turbina creerebbero un percorso più vantaggioso per i ciclisti che potrebbero evitare di transitare su via Turbina che è stretta e pericolosa.

04.1 PIANO AMBIENTALE PARCO DELL'ADIGE 2007

Con deliberazione n. 5 del 28 febbraio 2005 il Consiglio Comunale di Verona ha istituito ufficialmente il Parco dell'Adige, ma già nel 1992 aveva incaricato il prof. S. Ruffo, A. Braioni, B. Sambugar di redigere un Piano Ambientale per il Parco dell'Adige. Nel 2006 l'Amministrazione Comunale decide di continuare l'esperienza del precedente piano ambientale, incaricando gli stessi professionisti del 1992 di redigere un nuovo Piano Ambientale; uno strumento che costituisce dunque l'aggiornamento e l'approfondimento necessario di dettaglio, di carattere tecnico-operativo del precedente Piano.

Il Piano comprende sia l'area del Parco Nord sia l'area del Parco Sud, quindi i progettisti dividono le funzioni da insediare nei due parchi.

Il Piano Ambientale per la zona del Parco Nord propone i seguenti obiettivi e le seguenti azioni progettuali divise in quattro punti fondamentali:

1. Risorsa Acqua e Sistema fiume (alveo, rive e corridoio fluviale).
 - Azione prioritaria: una stazione di monitoraggio bioecologico a monte della città, che sia in grado di osservare:
 - la funzionalità ecosistemica della vegetazione ripariale, in riva sinistra limitata al fragmiteto e al saliceto a pelo d'acqua per la presenza dell'opus prismata (tipologia ormai storica nella costruzione delle difese spondali); in riva destra, invece, la vegetazione sarà potenziata sia sul pendio di ripa (per consolidare la riva stessa), sia nella fascia retroriparia;

- la verifica della relazione fra stato di qualità delle rive e stato di qualità delle acque;
- il controllo del deflusso minimo vitale necessario al mantenimento dell'ecosistema fluviale;
- la valutazione degli effetti delle attività antropiche attuali e gli effetti potenziali per quelle future; ciò per facilitare l'applicazione normativa delle V.Inc.A.

Se la stazione venisse adibita – anche in un secondo tempo – alla misurazione di portata e di portanza (cioè la misura della sezione fluviale), si potrebbero effettuare studi più mirati sul rischio idraulico a monte della città di Verona. La stazione di monitoraggio consentirebbe

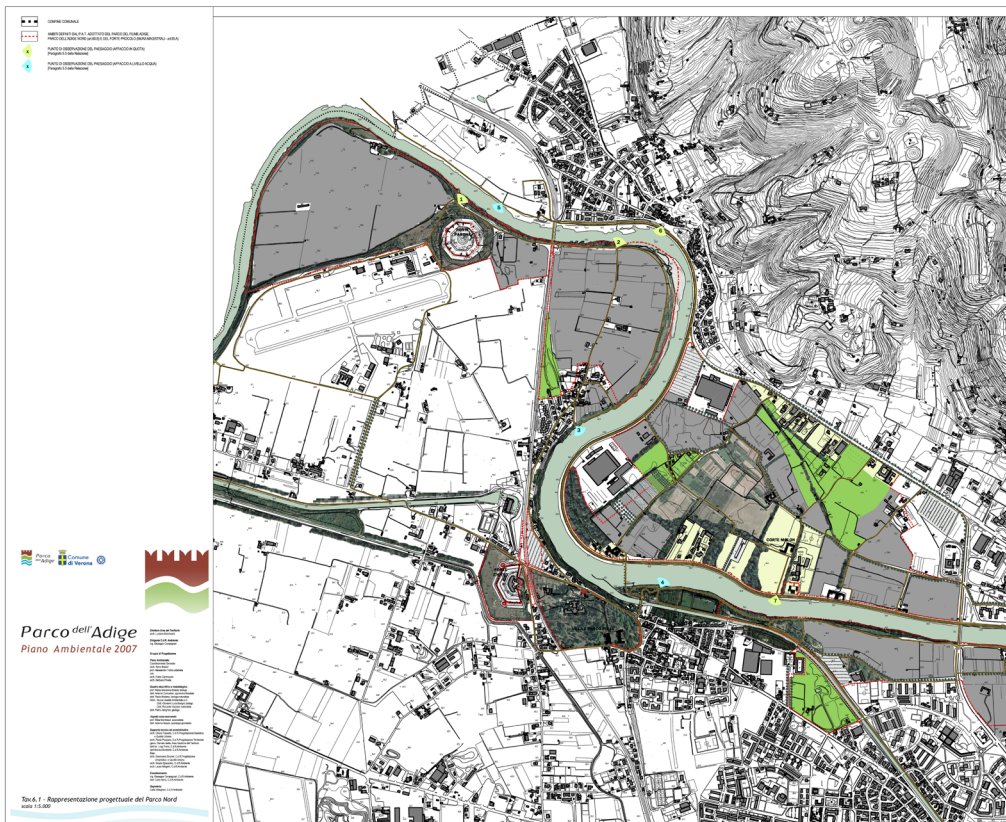


Fig. 23 Piano Ambientale Parco dell'Adige 2007 - Tavola di Progetto - Comune di Verona, Arch. Anna Braioni

più in generale valutazioni precise degli scenari indotti dalle trasformazioni urbane, non solo per l'ambito fluviale (in destra e sinistra Adige), ma anche in altre zone della città.

La stazione potrebbe costituire, infine, un punto attrezzato per l'educazione ambientale, rivolto sia ai giovani in età scolare che alla collettività nel suo insieme.

2. Interconnessioni territoriali (paesaggistiche, ambientali, ecc.).

- Azione prioritaria: un viale alberato con pista ciclabile su via Preare-via Brennero rappresenta l'ingresso al parco sulla più importante direttrice di connessione interquartierale e, attualmente, anche extraurbana. Ove possibile è necessario recuperare alcune aree, seppur piccole, per rafforzare la rete degli spazi verdi (sosta, parcheggio, scambio auto/bici)) e di ingresso al parco.

- Altra azione importante: l'ampliamento della corsia pedonale del Ponte della Ferrovia a Parona (dall'attuale larghezza, m. 1, a m. 2,50) e la sistemazione delle pendenze su cui si snodano i percorsi di accesso, fondamentali per costruire tra Parona e Boscomantico una passeggiata circolare (con rientro dal passaggio della Diga) praticabile da tutti in un tempo di percorrenza tipico della passeggiata urbana (circa 90 minuti).

- Anche i percorsi lungo le rive possono ampliare la rete della viabilità alternativa alle strade carrabili. Essendo questi tracciati esistenti, basta assicurare la percorribilità e la loro periodica manutenzione.

- Piccoli pontili in corrispondenza delle discese a fiume permetterebbero l'accesso alle canoe, ai gommoni (rigorosamente a remi), in modo da consentire la visione del paesaggio urbano e naturale a pelo d'acqua per un numero sempre più grande di fruitori.

- Sono da prevedere anche alcune passerelle pedo-ciclabili che superino

alcuni nodi stradali difficili (via Berucchi ad esempio), esterni all'attuale delimitazione del Parco ma fondamentali per portare quartieri come San Massimo e Borgo Milano all'Adige.

- Altro intervento importante: aumentare le possibilità di raggiungere i luoghi con mezzi pubblici, le cui corse potrebbero intensificarsi in alcuni orari del fine settimana.

- Per tutelare il carattere rurale si mantengono le strade bianche e le capezzagne come percorsi pedonali e/o ciclabili di attraversamento. Le strade saranno aperte alla mobilità automobilistica solo per i residenti e per le altre categorie solitamente autorizzate.

- Anche la permanenza degli scoli irrigui in terra, con le loro sponde ricche di vegetazione, è fondamentale soprattutto lungo le capezzagne, in

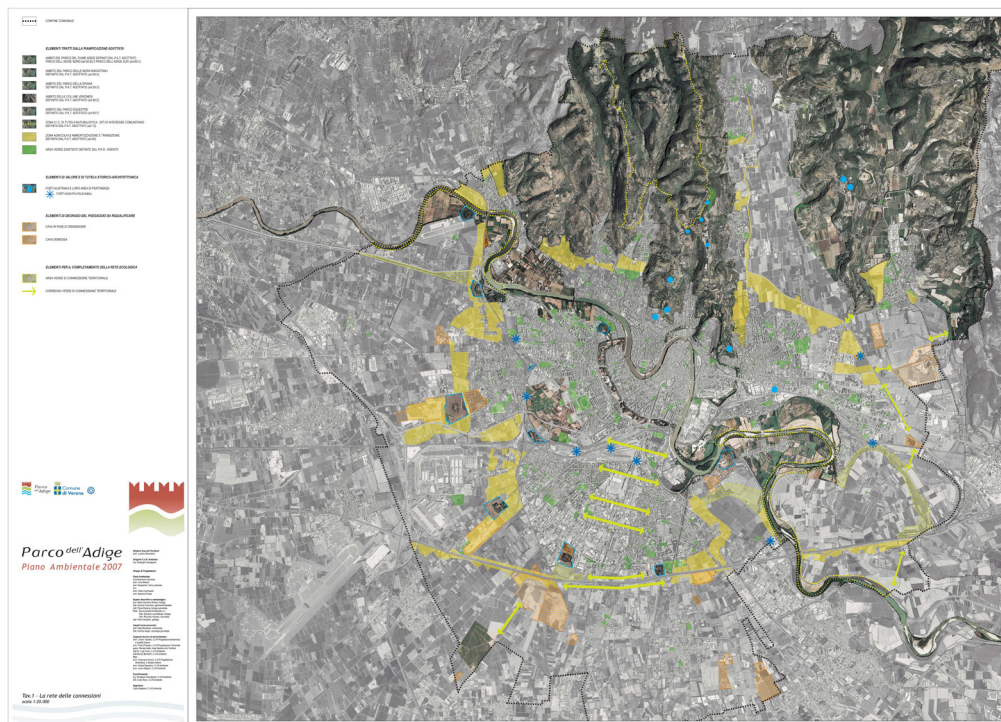


Fig. 24 Piano Ambientale Parco dell'Adige 2007 - Tavola di Progetto - Comune di Verona, Arch. Anna Braioni

quanto riflette un particolare momento dell'evoluzione agricola della prima metà del secolo scorso ed è fondamentale per garantire la biodiversità della rete ecologica.

- Il bosco ripariale sul primo terrazzo alluvionale in prossimità della Statale del Brennero e lungo il Canale Camuzzoni (l'altro terrazzo alluvionale in destra Adige) individuano due aspetti fondamentali sia per definire il paesaggio geomorfologico della "Sa Val" (Saval), sia per sviluppare la rete ecologica e quindi la biodiversità.

- Altrettanto importanti sono le profonde cortine arboree (pioppi, salici, aceri, querce), volumi vegetali, elementi trasversali che guidano lo sguardo verso il fondo valle, cioè verso il fiume, misurando e caratterizzando l'area. Nello stesso tempo esse schermano la presenza delle attività produttive più invasive e delle nuove costruzioni di scarso valore architettonico, possono rendere piacevole un percorso, accentuare prospettive verso il fiume, richiamare con la loro presenza il carattere speciale del luogo.

- Le fasce prative a ridosso dei terrazzamenti sono in grado di evidenziare i rispettivi paleoalvei come segni dell'evoluzione del paesaggio e permettere, nello stesso tempo, percorsi ludici (giochi liberi all'aperto) come già avviene lungo il canale Camuzzoni al Chievo. Anche al di sotto del terrazzo affacciato su via Preare-via Brennero, la fascia prativa può essere utilizzata per giochi su prato, compreso un campo prove per il golf.

- Per poter osservare sia il territorio di pianura che quello di collina, visto che si può accedere ad un'altezza di circa 15m si può realizzare

una torre panoramica nell'ex manufatto per la lavorazione della ghiaia presente nell'area prativa del Chievo tra l'Adige e il Canale Camuzzoni, già molto frequentata per la presenza dei nuovi percorsi pedonali e ciclabili che portano dal Chievo fino al popoloso quartiere di Borgo Milano e dei Navigatori.

3. Interconnessioni culturali.

- Azione prioritaria: Ripensare Corte Molon assieme alla ex scuola americana in modo che diventino un unico centro organizzatore di tutte le attività del parco. Si tratta di consolidare un centro organizzatore con finalità culturali e sportive nel parco: attività musicali, di scambio tra le culture a partire da quelle legate all'acqua, spazi espositivi all'aperto, interventi di land art, organizzazione del "museo diffuso" funzionale all'educazione ecologica, naturalistica, paesaggistica. Attività cioè che, a partire da quelle tradizionali, possano produrre una cultura più aperta all'accoglienza, allo scambio, alla comprensione delle diversità.
- L'area prativa di Corte Molon diventa il luogo per manifestazioni all'aperto.
- Un punto vendita (la "Bottega del Parco") dei prodotti locali, assieme ad altri prodotti di qualità, potrebbe essere qui allestito e dedicato a tutte le aziende agricole che liberamente vorranno associarsi a questa attività imprenditoriale.
- Una fattoria sociale con azienda agricola e vivaio annesso potrebbe promuovere l'integrazione tra attività culturali e attività produttive. Da tener presente che "la Campagnola" era il luogo delle coltivazioni orticole per

la città e delle passeggiate dei veronesi.

- Anche l'azienda agricola di Villa Pullè, seppure esterna al Parco, potrebbe partecipare a tale organizzazione, riuscendo così a diffondere tra altri imprenditori agricoli che già stanno producendo nel settore biologico la qualità delle produzioni del Parco. Resta evidente la necessità di accompagnare questo processo con eventi culturali specifici.

- Il Parco di Villa Pullè, già luogo pubblico con funzione di Parco botanico, verrebbe così ad essere rilanciato anche come Orto botanico e vivaio collegato al Parco, consentendo cioè la sperimentazione di un'attività agricola che contempli modi e colture diverse.

- Il consolidamento dell'area sportiva già presente in via Diga, a patto di potenziarne le attività (tennis, palla a volo, pattinaggio, ecc.), può diventare il volano per una migliore e più ampia frequentazione del Parco nord. Importante sarebbe evitare di aumentare il traffico automobilistico sulle strade trasversali. Questo problema potrebbe essere risolto con un unico accesso carrabile, sia a servizio dell'area che delle serre comunali.

- Anche l'Aereoclub di Boscomantico potrebbe trarre vantaggio dall'afflusso di pubblico generato dal Parco: "i voli sul Parco" potrebbe diventare un appuntamento per la conoscenza del territorio e nel contempo promuovere le attività di volo.

- Il Forte Chievo, già completamente utilizzato come sede di diverse associazioni sportive e culturali, una volta recuperato sia negli spazi esterni che interni, può essere valorizzato ulteriormente diventando un caposaldo del percorso dei Forti austriaci.

- Il Forte Parona, di fatto inserito nell'area dell'aeroporto di Boscomantico, può essere utilizzato come museo di introduzione al percorso dei Forti.

4. Interconnessioni socio-economiche.

- Azione prioritaria: Ufficio del Parco con specifiche funzioni di organizzazione e recupero di finanziamenti per l'agriturismo, il turismo rurale e l'accoglienza in generale. Si tratta di localizzare in idonea sede, facilmente accessibile dall'esterno, uno sportello rivolto ai portatori di interesse, con personale in grado di fornire tutte le informazioni necessarie ad istruire le procedure per avviare nuove attività nelle aree del Parco. L'ufficio dovrebbe in particolare affiancare gli operatori interessati a intraprendere iniziative nel campo del turismo rurale e dell'agriturismo.
- Altra azione importante: vendita diretta dei prodotti con il marchio del parco e loro diffusione nei mercati regionali e nelle diverse attività di ristorazione che possono esporre il marchio del Parco.
- Attività vivaistica.
- Attività salutistica e del benessere.
- Le Guide del Parco, intese come attività editoriale e anche come organizzazione delle visite affidata a cooperative e associazioni onlus.
- Organizzazione di attività remunerative, manutenzione delle strutture e del verde del Parco riservate ai ceti sociali svantaggiati.

04.2 PARCO DELL'ADIGE NORD - CONCORSO IDEE DEL 2002

Il 26 marzo 2002 viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il bando di concorso indetto dall'Amministrazione Comunale: "Concorso di idee parco Urbano dell'Adige per la realizzazione di un'area verde pubblica e l'identificazione di linee progettuali per la zona racchiusa nell'ansa dell'Adige a nord della città".

Il concorso, come si legge nel bando, riguarda la realizzazione di un'area pubblica nell'ansa dell'Adige a nord della città, più precisamente l'area delimitata a nord dal muro di confine del brolo di Corte Molon, a sud dal Lungadige Attiraglio ad est dal Centro Mons. Carraro, un area molto limitata del Parco Nord dell'Adige che non prende in considerazione le aree circostanti e l'altra sponda del fiume.

Il Concorso ha per oggetto il progetto dell'area verde e indicazioni di linee progettuali.

Ai concorrenti è richiesta una proposta progettuale coerente, che permetta la definizione, in un progetto guida, delle possibili trasformazioni dell'area racchiusa nell'ansa del fiume.

Il forte interesse destato dal Concorso, si intuisce dal numero, ben 54 gruppi, e dalla provenienza degli iscritti che risultò essere non solo di gruppi di architetti locali ma con provenienza da tutta l'Italia.¹

La zona del Parco Urbano interessata dal Concorso:

Il concorso come già detto prende in considerazione una piccola parte del totalità del Parco dell'Adige Nord, infatti riguarda quella zona in riva sinistra Adige, entro l'ansa del fiume a nord della città, delimitata a nord dalla Strada Statale n.12, a est dal ponte del Saval e a sud ovest dal fiume.

1 - ARCHITETTI VERONA n°63 - Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Verona - pag. 33

Alla fine dell'800 la zona era chiamata "Campagnola", ovvero luogo di scampagnate, per l'uso che ne facevano i veronesi.

Allo stato attuale la naturalità delle rive fluviali è stata sostituita da una variegata e puntiforme distesa di coltivazioni legate strettamente alla città. Numerose sono le contrade e le corti rurali, la più importante sicuramente è Corte Molon. Il sistema infrastrutturale è formato da una rete viaria particolarmente fitta, caratteristica e variegata di tipo perimetrale e di penetrazione: dalle strade asfaltate a quelle in terra battuta, dalle capezzagne ai sentieri rurali appena tracciati. Vi è presente poi una fitta rete irrigua, che spesso corre parallela alla rete viaria, composta da canalette, alcune ancora funzionanti, o con segni solo "accennati" a testimonianza di una intensa attività agricola bisognosa d'acqua.

A servizio dell'attività primaria, sono ancora presenti e ben visibili le piantumazioni arboree, concentrate intorno ai nuclei urbani minori o a delimitazione delle proprietà.

Ad una attenta osservazione si possono individuare alberi di varietà diverse (gelsi, aceri, "spina cristi" ecc.) in buono stato di conservazione, considerata l'incuria subita negli ultimi anni; dovuta, principalmente, all'invecchiamento della manodopera rurale che coltiva la terra, la quale si limita a produrre lo stretto necessario (seminativo) e lascia le colture più impegnative in abbandono.

Un ulteriore elemento di depauperamento è stato la scarsa capacità di rinnovamento imprenditoriale, con il conseguente allontanamento dei coltivatori allo scadere

dei contratti d'affitto. Per le piante, che venivano periodicamente capitozzate sino ad una quindicina d'anni fa, l'abbandono ha rappresentato uno sviluppo selvaggio e disordinato.

Oggi giorno le coltivazioni agricole sono di tipo molto tradizionale:

seminativo, orti, poche zone coltivate a filari di vite, rari appezzamenti boschivi; l'unica presenza, anche se poco florida, di coltivazione specializzata riguarda l'area del vivaio comunale, ora dato in concessione all'AMIA VR Spa (ex Azienda Municipale di Servizi).²

Tutte le aree prospicienti al fiume presentano un assetto urbano senza affaccio diretto, e la presenza sulle arginature di una strada a larga carreggiata, riparata dal fiume da una scarpata in pietra, definisce un paesaggio con ampie viste su terreni pianeggianti e sul corso dell'Adige. L'area è fortemente connotata dalla presenza del fiume che separa la riva sinistra dalla destra: non essendo più possibile, ai giorni nostri, la

2 - Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo, Daniela Vedovi, Cierre Edizioni 2003 - pag. 19

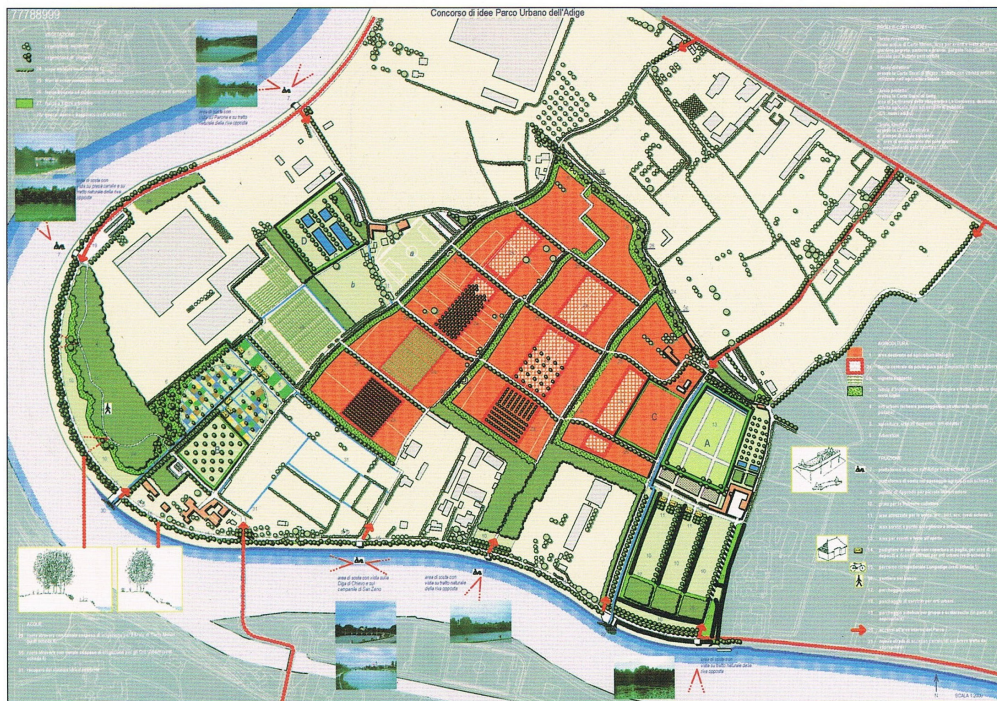


Fig. 25 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Darko Pandakovic - stralcio

balneazione ed essendo scomparsa
 la percorribilità fluviale, la “separatezza” diventa, come una barriera, un
 forte limite all’uso e alle potenzialità dei luoghi.

Composizione della Giuria

- Prof.ssa Maria Pia Cunico, esperto, geografo, Politecnico di Milano,
- Prof. EugenioTurri, esperto, paesaggista, Università di Venezia,
- Dott. Sergio Zerbini, esperto. Direttore scuola di agraria di Monza,
- Arch. Nicola Bortolaso, rappresentante Ordine degli Architetti, Ing.

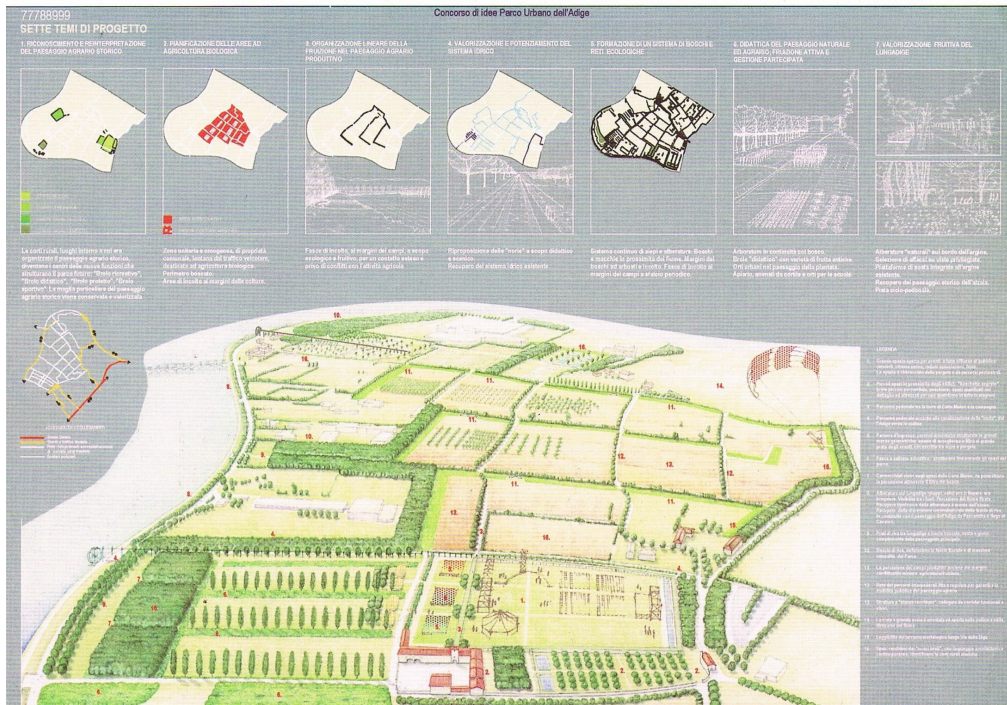


Fig. 26 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Darko Pandakovic - stralcio

- Pierpaolo Modonesi, rappresentante Ordine degli Ingegneri,
- Dott. Silvano Filini, rappresentante Ordine degli Agronomi,
- Dott.ssa Tatiana Basso, responsabile del procedimento in rappresentanza dell'Amministrazione Comunale. ³

3 - ARCHITETTI VERONA n°63 - Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Con-

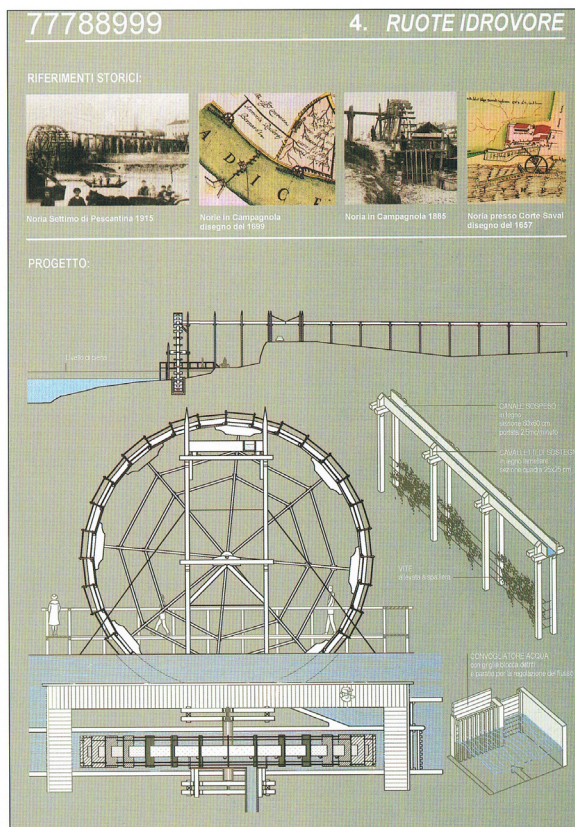


Fig. 27 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Darko Pandakovic - stralcio

Progetto Vincitore

Progettisti:

Arch. Darko Pandakovic (capogruppo)

Arch. Angelo Dal Sasso

Arch. Piero Mazzoli

Arch. Silvia Lambertini

Provenienza Gruppo: Como

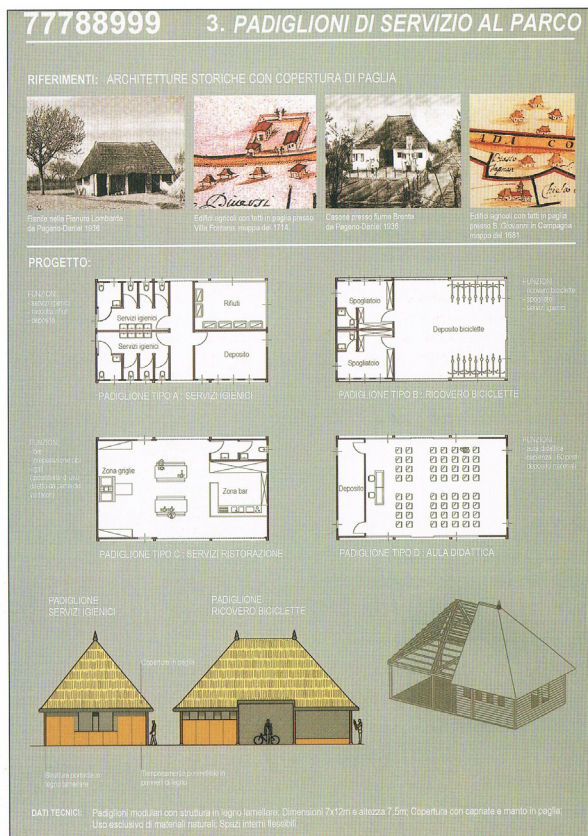


Fig. 28 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Darko Pandakovic - stralcio

Descrizione progetto:

Il Parco è stato organizzato secondo una “ struttura paesaggistica principale”, a maglia larga, fatta da masse vegetali, di macchie e boschi, ed elementi lineari, siepi, filari, fasce boscate.

Tale struttura è ortogonale ed è orientata verso le colline ed il fiume; segue e riassume l'andamento della parcellizzazione della rete idrica e della maglia viaria storica.

I filari costeggiano un solo lato i percorsi paralleli al fiume, da Ovest ad Est: infatti sono disposti in modo da ombreggiare i passanti; le siepi sono disposte prevalentemente su un solo lato dei percorsi nella direzione fiume-collina; le fasce boscate più consistenti segnano la presenza del terrazzo fluviale lungo la via della Diga.⁴

Tutte le macchie boscate sono connesse ai prati adiacenti con fasce di rispetto di valore ecologico, organizzate ad incolto da sfalciare periodicamente o a saliceto arbustivo.

La fascia parallela al fiume viene arricchita con boschi e macchie; il Lungadige viene piantumato con una striscia irregolare di vegetazione in modo da accentuarne la naturalità. Il Lungadige viene ridefinito da percorso veicolare a ciclo-pedonale. L'affaccio ed il contatto con l'acqua avvengono solo in alcuni punti privilegiati, dove si trovano apposite piattaforme, consentendo così di vedere i tratti più significativi della riva opposta.⁵

4 - Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo, Daniela Vedovi, Cierre Edizioni 2003 - pag. 21

5 - Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo, Daniela Vedovi, Cierre Edizioni 2003 - pag. 24

Nel progetto vengono indentificati 4 broli, Corti Rurali, principali:

- “Brolo ricreativo”: situato a ridosso di Corte Molon e costituito da una grande area libera per eventi e feste, da un giardino segreto, un parterre fiorito, una grande pergola perimetrale, un frutteto. Il disegno dell’area riprende i moduli della parcellizzazione agricola.
- “ brolo didattico”: situato presso la Corte Saval di Mezzo, è costituito da un frutteto con varietà antiche, gli orti pubblici inframmezzati da filari di vite maritata e organizzati attorno ad un nucleo centrale di ricoveri per attrezzi; spazi per l’apicoltura, l’allevamento di animali domestici, orti per le scuole ed un “ arboretum” di essenze igrofile autoctone.
- “brolo protetto”: situato presso la Corte Saval di Sotto, destinato ad attività agricola e non accessibile al pubblico.
- “brolo sportivo”: situato presso la Corte Lendinara, costituito dal campo di calcio esistente, e da un “lido” con attrezzatura balneare distribuita entro una struttura arborea di tipo agricolo.

Vengono riproposte e recuperate le “norie” in legno, grandi ruote ad acqua che alimentavano l’antica rete idrica.

Le strutture di sosta e servizio sono proposte in legno con una copertura in paglia.

Motivazione:

La giuria ha apprezzato di questo progetto soprattutto il rapporto che si è stabilito tra il parco e il fiume e l'attenzione per la memoria di come il territorio è stato utilizzato e disegnato nel corso dei secoli. Nel progetto si è poi data adeguata spettacolarità all'elemento idrico, fluviale, con la proposta di costruzione di grandi "norie " per il sollevamento dell'acqua ai fini irrigui, come si usava un tempo e come documentato nell'iconografia storica.

C'è rispetto per il disegno agrario ereditato, sia pure in modi non rigidi. Si è anche apprezzata la leggerezza dell'impatto delle proposte progettuali, lasciando aperto il territorio a nuovi futuri usi, secondo le esigenze mutevoli dei tempi. Sono discutibili tuttavia la soluzione riguardante l'accesso a Corte Molon e la proposta delle fasce arboree, parallele alla sponda dell'Adige che riducono la percezione del fiume. ⁶

6 - Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo, Daniela Vedovi, Cierre Edizioni 2003 - pag. 51

Secondo classificato

Progettisti:

Arch. Luciano Lussignoli (capogruppo)

Arch. Fabrizio Bonomi

Provenienza Gruppo: Brescia



Fig. 29 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Luciano Lussignoli - stralcio

Descrizione progetto:

Il progetto adotta un numero volutamente limitato di elementi semplici di tipo vegetazionale; prati dalla forma regolare, boschi e macchie boscate, siepi, alberature poderali. Elementi tipici del paesaggio agrario del sito. Il parco viene organizzato attorno ad alcuni spazi e luoghi strategici, che ne divengono il fulcro percettivo e funzionale; vengono così creati quattro ampie fasce boscate che seguono le tracce dell'azione morfogenetica del fiume. Tra le fasce boscate si sviluppano spazi come, la Corte Molon, il principale ingresso al parco; degli ampi spazi prativi al centro del parco; una zona destinata allo sport a Corte Lendinara e un ambito didattico nella zona attuale del vivaio. ⁷

7 - Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo, Daniela Vedovi, Cierre Edizioni 2003 - pag. 51

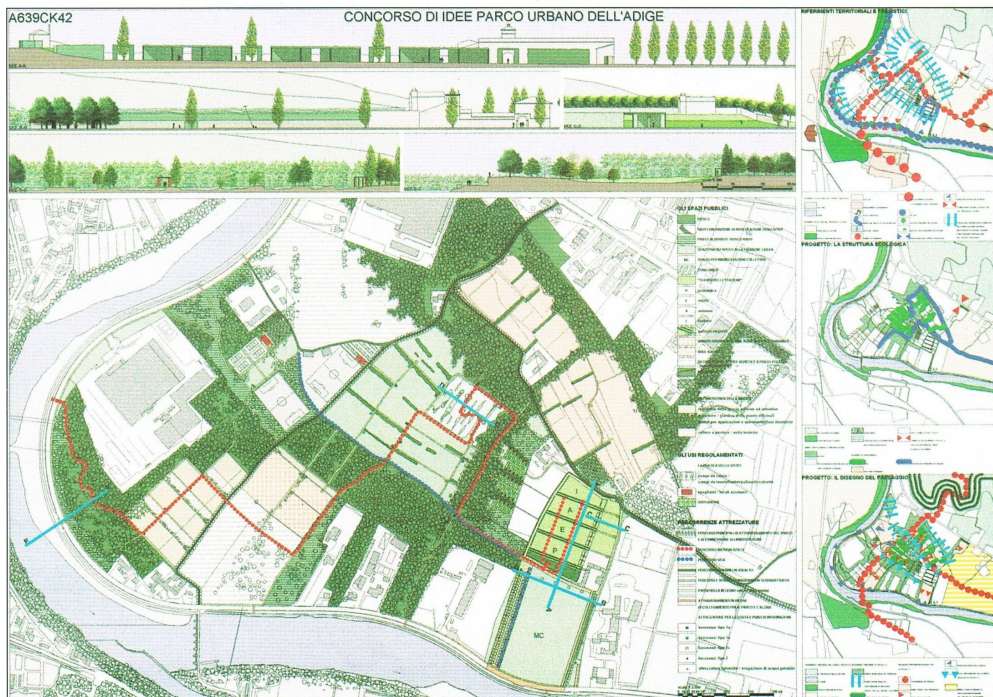


Fig. 30 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Luciano Lussignoli - stralcio

Corte Molon: viene mantenuto il prato fra il fiume e la Corte, delimitandolo sui lati da percorsi e spazi alberati che determinano una direzionalità percettiva verso l'Adige e le colline. Il brolo, attraverso l'uso di un sistema di siepi, dà origine ad un luogo più intimo e racchiuso con differenti specie di alberi da frutto.

Gli spazi prativi: spazi delimitati da fasce boscate che fungono da quinte visive, viene progettata poi una zona umida allagabile con alcune "isole", alcune praticabili e altre con potenzialità di rifugio faunistico.

Gli spazi sportivi: sono previsti campi da destinare a tennis, pallavolo, pallacanestro

Percorsi e attrezzature: il sistema delle percorrenze è basato su due livelli: il primo di attraversamento del parco e di collegamento con i quartieri residenziali; il secondo di scoperte dei diversi ambienti del parco.

Motivazione:

Si rileva nel progetto una buona adesione al disegno naturale, morfologico, del territorio del parco, con le fasce alberate, alternate ad ampie radure, secondo il digradare del territorio stesso verso la sponda fluviale. Si è valorizzata la corte Molon con l'ampio accesso prativo che la unisce al fiume e si è mantenuta la geometria del brolo, destinandolo a usi ricreativi.

Originale la tipologia della zona umida creata nel parco, anche se non sembra accettabile la sua collocazione al centro dell'area. Interessante infine è la proposta di accesso da est al parco con una strada alberata. Si ritengono eccessive e povere di proposte formali e botaniche le superfici boschive che limitano il rapporto, anche percettivo, con il fiume e le colline a monte. ⁸

8 - Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo, Daniela Vedovi, Cierre Edizioni 2003 - pag.51

Terzo classificato

Progettisti:

Arch. Arrigo Rudi (capogruppo)

Arch. Annamaria Braioni

Arch. Luigi Latini,

Arch. Carlo Libero Palazzolo

Arch. Cristina Rizzo

Arch. Simone Barnaba Rudi

Arch. Valerio Tinazzi

Dott.Agr. Marco Cei

Provenienza Gruppo: Verona

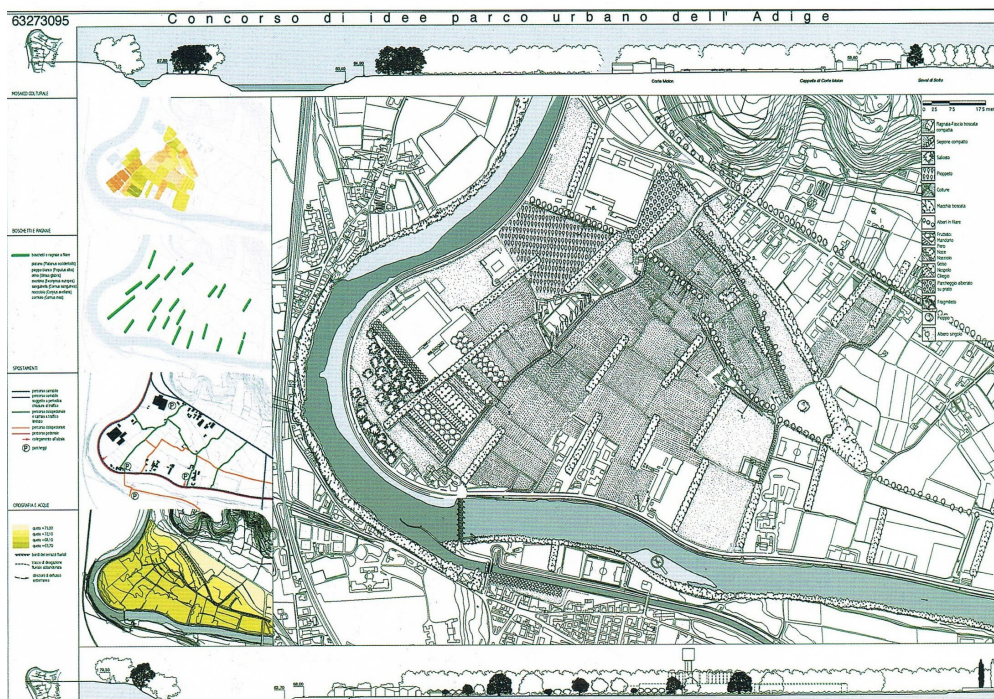


Fig. 31 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Arrigo Rudi - stralcio

Descrizione progetto:

il terzo progetto vincitore si delinea attraverso 3 temi base, che hanno come protagonista il fiume ma anche l'agricoltura:

Luogo di memoria:

Riconoscere antichi alvei, ricostruire il bosco ripariale sul primo terrazzo alluvionale individuando così le antiche sponde dell'ambito di divagazione dell'Adige; far emergere l'antico paleoalveo inserendo una fascia prativa come un "fiume d'erba".

Valorizzare i segni di una ruralità antica: mantenere i campi e il mosaico culturale, consolidare i muri di sasso e le siepi di confine, integrandole con nuovi impianti vegetali, ripristinare l'uso delle canalette irrigue e

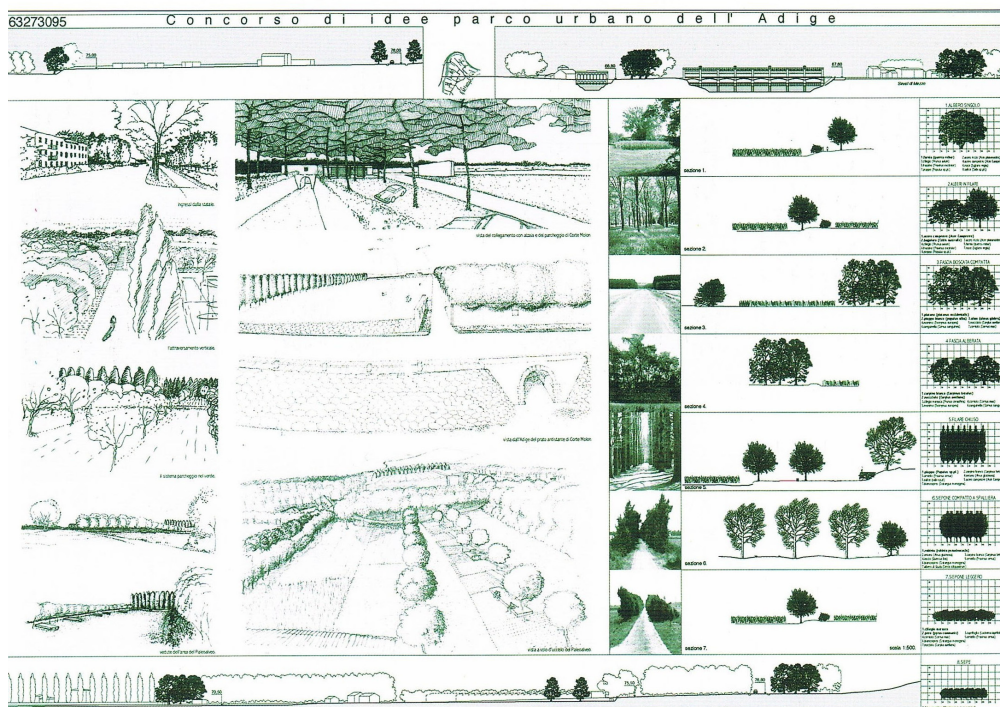


Fig. 32 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Arrigo Rudi - stralcio

restaurare le corti. ⁹

Luogo di conoscenza:

accentuare la naturalità della vegetazione riparia, mantenere il carattere rurale della viabilità secondaria, garantire la visibilità e l'evidenza dei luoghi

Luogo di accoglienza:

favorire l'accessibilità dell'area, collocare parcheggi "verdi" in prossimità degli accessi, rafforzare e completare la rete dei percorsi, riproporre il contatto con l'acqua, consolidare Corte Molon come centro organizzativo del parco, recuperare le situazioni di degrado come le ex Quacker con spazi a servizio del parco. Diversificare le attività sportive, realizzando nuovi impianti, una zona a prato per il gioco libero, percorsi salute e percorsi naturalistici didattici.

Motivazioni:

Si rileva l'armonico, felice adeguamento del disegno del parco al tessuto preesistente del territorio agrario e alla sua morfologia, digradante verso la sponda fluviale. Si apprezza l'inserimento delle fasce boscate che proiettano lo sguardo verso il fiume da una parte, le colline dall'altra. Tuttavia ci sono pochi elementi che sollecitano la fruibilità e gli usi ricreativi del parco essenzialmente affidati al suo uso come spazio scenograficamente organizzato sulla base delle richiamate quinte arboree.

9 - Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo, Daniela Vedovi, Cierre Edizioni 2003 - pag.32

La giuria ha poi deciso di menzionare altri 3 progetti per le proposte di qualità espresse dai progetti.

Menzione n° 1:

Arch Giovanni Cenna Verona

E' l'unico progetto che prende in considerazione una area più vasta di quella indicata dal Bando del Concorso. Infatti nel progetto si inserisce anche la riva destra del fiume. Il progetto prevede la creazione di due percorsi principali una sulla riva sinistra e uno sulla riva destra, così da costituire un anello.

Individua poi per la zona di Corte Molon le seguenti funzioni:

zona pubblica per concerti, sagre, manifestazioni varie, parcheggio

all'interno della ex Scuola Americana, dotazioni necessarie a servizio del



Fig. 33 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Giovanni Cenna - stralcio

parco, come punto informativo e ristoro e un ponte di barche che collega le due sponde.

Nella zona a nord di Corte Molon il progetto prevede una vasta area naturale, riproponendo il biotopo originale. I vivai comunali avranno come destinazione una funzione didattica. Mentre l'area sulla sponda destra chiusa fra l'Adige e il canale Camuzzoni, sarà il luogo dove godere e riscoprire il contatto con il fiume. ¹⁰

Motivazioni:

E' stata valutata positivamente la proposta di connettere al parco la sponda destra del fiume, collegando le due parti con un ponte di barche, che in sè assume anche una indubbia valenza spettacolare. Se tuttavia il pieno inserimento del parco nella territorialità veronese è stata apprezzata, risulta povero il preogetto relativo all'uso e al disegno della superficie interna del parco stesso, secondo le richieste del concorso. ¹¹

Menzione n°3:

Arch. Michele Berutti Milano

Questo gruppo di lavoro propone un parco che sappia rispondere a tre aspettative fondamentali: la dotazione di spazi e servizi per i cittadini visitatori; la memoria e il recupero del paesaggio agricolo; l'ideazione del nuovo come evoluzione.

Infatti il loro progetto propone le seguenti scelte operative:

10 - Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo, Daniela Vedovi, Cierre Edizioni 2003 - pag.39

11 - Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo, Daniela Vedovi, Cierre Edizioni 2003 - pag.52

Motivazione

Il progetto indica che gli autori hanno avuto chiaro il naturale disegno conoidale del territorio, adeguando a ciò il progetto stesso. Questo è povero di elementi e quindi lascia spazio ad un uso del territorio che rispetta la trama storica del paesaggio agrario, nella probabile convinzione della sua progressiva perfettibilità.

Lasciano perplessi tuttavia i modi in cui sono stati pensati gli usi di Corte Molon e del brolo annesso. Il portale d'accesso al parco è un elemento in sé apprezzabile, anche se proposto in modo discutibile. ¹³

13 - Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo, Daniela Vedovi, Cierre Edizioni 2003 - pag.52

04.3 TEMA PROGETTUALE

Il Parco dell'Adige si estende in territorio comunale per una superficie di 820.000 mq, un polmone verde nei pressi del centro città, che ben si presta a divenire luogo di abituale frequentazione per tutti i cittadini che gradiscano ritemparsi in un'incantevole ambiente naturale.

Il fiume Adige è sicuramente il principale elemento che caratterizza l'area del parco, esso è un elemento naturale positivo essendo la rete ecologica principale dell'area ma funge anche da separazione fisica tra le due rive. L'Adige ha strutturato la città, si relaziona costantemente con il territorio di collina e di pianura, e definisce nel suo percorso una evidente fisicità (le anse, i meandri, le diverse quote altimetriche tra le due rive opposte), fisicità modificata dagli interventi antropici che dall'epoca romana in poi si sono stratificati. ¹

Le rive fluviali degradate e poco utilizzate sono luoghi che contribuiscono al crescente allontanamento dalla natura di chi vive nelle città. I fiumi, un tempo fondamentali per la vita delle città, sono stati dimenticati, allontanati, murati e isolati.²

Il tema progettuale quindi ha come obiettivo principale la creazione di tutte quelle infrastrutture e servizi che permettano ai visitatori di rendere fruibile il Parco dell'Adige Nord, di tutti quelli interventi di riqualificazione ambientale per ripristinare e mantenere l'area come un polmone verde nei pressi del centro città.

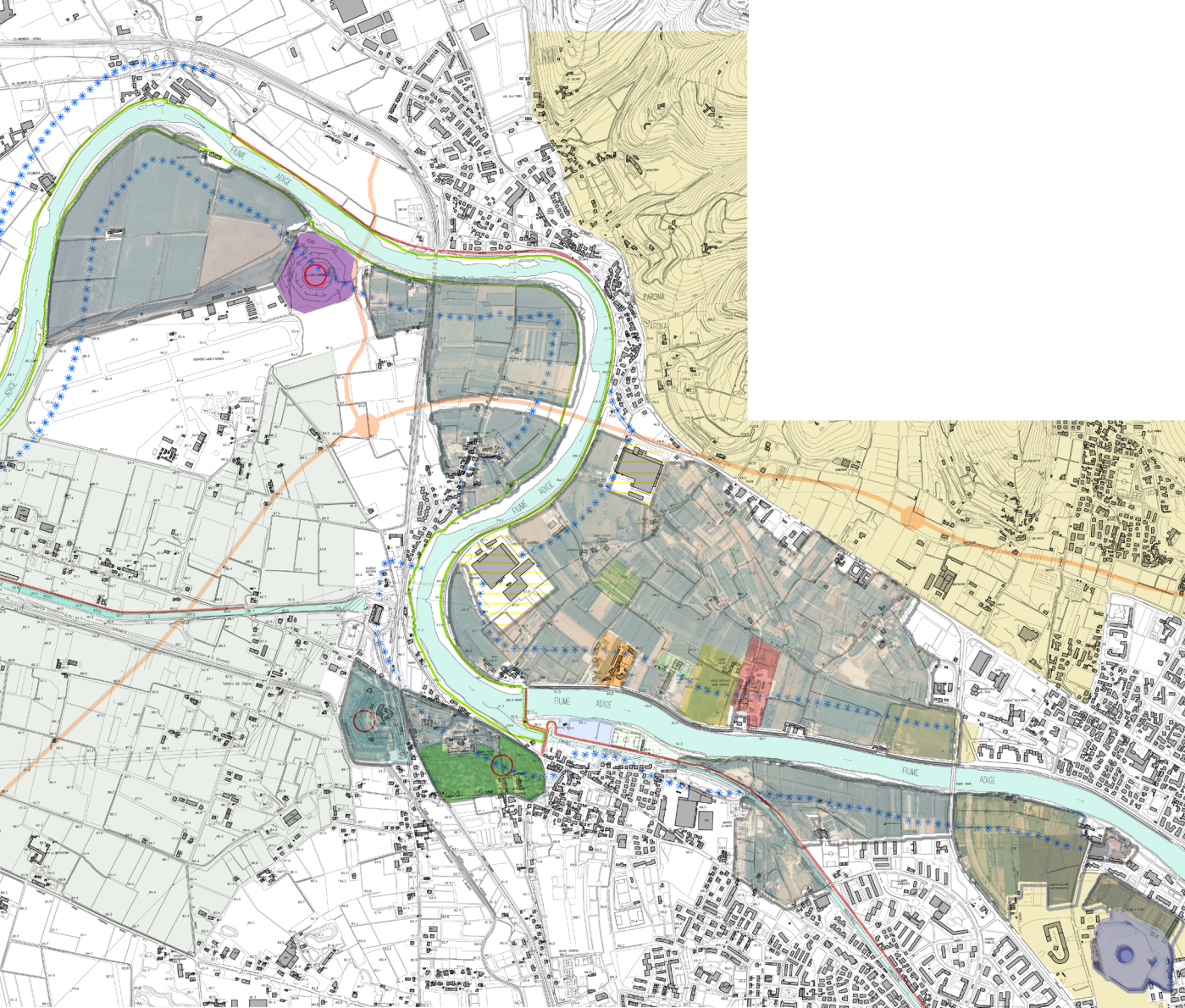
Inoltre il progetto si propone di ripristinare quel legame tra l'uomo e la natura che si è andato a perdere nel tempo.

1 - Piano Ambientale Parco dell'Adige 2007 - Relazione pag. 11 - Comune di Verona, Arch. Anna Braioni

2 - Tra fiume e città, Paesaggi, progetti e principi, Diana Balmori, Bollati Boringhieri, Torino 2009 - pag. 23

Il Progetto propone i seguenti obiettivi e le seguenti azioni progettuali per la zona del Parco dell'Adige Nord:

- rendere fruibile ai cittadini di Verona e più in generale ai visitatori l'area del Parco Nord dell'Adige
- creazione di tutti i servizi necessari per permettere la fruibilità del Parco
- riqualificare gli edifici abbandonati e degradati, inserendo nuove funzioni
- riqualificare aree abbandonate con la riforestazione per migliorare la qualità dell'aria e rendere più fruibili le zone verdi
- creare percorsi pedociclabili, spazi per il relax, osservatori naturalistici, centri di didattica ambientale, ecc.
- completare i percorsi pedo-ciclabili lungo il fiume, raccordandoli con i vari quartieri urbani compreso il centro storico
- inquadrare alcune visuali che sono particolarmente significative per la valorizzazione di un ambito fluviale e del territorio contiguo attraverso delle aree di sosta in quota e a livello acqua



LEGENDA

— AREA PARCO

SISTEMA INSEDIATIVO

■ CAMPO RUGBY

■ CORTE MOLIN: - SEDE DI ORGANIZZAZIONI CULTURALI ED EDUCATIVE
- LUOGO PER EVENTI

■ CENTRO CARRARO: - CENTRO CONGRESSI, ALBERGO, RISTORANTE, ATTIVITÀ SPORTIVE

■ CANOA CLUB VERONA IN PROGETTO

■ EDIFICI INDUSTRIALI ABANDONATI

■ EDIFICI INDUSTRIALI

■ ELIOPORTO VERONA EMERGENZA

■ FORTE SAN PROCOLO

■ FORTE CHEVO

■ FORTE ALBRECHT DI PARONA

■ VILLA PULLÈ - CHEVO

○ VINCOLO MONUMENTALE D.LSG 42/2004

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

— CICLOPISTA DEL SOLE, EUROVELO 7

— PROGETTO TANGELZIALE NORD

SISTEMA AMBIENTALE

— Fiume Adige CORRIDOIO ECOLOGICO PRINCIPALE

— AREA S.I.C.

— PARCO DELLE MURA

— ZONE DEL PARCO GIÀ ATTREZZATE

— VINCOLO PAESAGGISTICO - D.LSG 42/2004 Corsi d'Acqui

— VINCOLO PAESAGGISTICO - D.LSG 42/2004 - ART. 4

— AMBIENTI DI RICOMPOSIZIONE PAESAGGISTICA - PARQUE ART.64

05 PROGETTO

05.1 CRITICITÀ E POTENZIALITÀ

In una prima fase del lavoro, attraverso l'analisi dell'area, lo studio di documenti sia storici che di analisi e progettazione urbanistica e soprattutto con i sopralluoghi presso l'area di progetto presa in esame si sono potuti riscontrare delle Criticità e delle Potenzialità.

La fase analitica dell'area ha messo in luce molteplici aspetti che possono favorirne lo sviluppo ed altri vincolanti che possono essere un limite per l'area.

E' stata così prodotta una Tavola delle Criticità e delle Potenzialità, sicuramente un utile strumento per sintetizzare le molteplici informazioni raccolte durante le fasi di analisi.

La restituzione delle Criticità e delle Potenzialità su un'unica tavola, ha supportato il lavoro di progettazione dell'area attraverso la sintesi degli elementi a favore o contrari alla trasformazione e questo ha aiutato ad orientarsi nelle scelte progettuali.

Le Criticità corrispondono a quegli elementi che rappresentano dei vincoli, dei punti deboli, per il futuro sviluppo di un territorio.

Le Potenzialità, al contrario, costituiscono quei fattori che corrispondono a ciò che può favorire il progetto e lo sviluppo dell'area.

Affinché la Tavola sia più efficace, nella comunicazione, si è scelto di adottare una convenzionale scala cromatica: per rappresentare le opportunità i colori caldi, ovvero i toni del rosso, mentre i limiti i colori freddi, scelti tra le cromie del blu.

05.1.1 CRITICITÀ

- COLLEGAMENTO MANCANTE O DIFFICOLTOSO; con questa criticità si è voluto rappresentare la mancanza di una connessione;

- Parco delle Mura con il Parco dell'Adige Nord: questa criticità rappresenta la mancanza di connessione che c'è tra il Parco delle Mura con quello dell'Adige. Questi due parchi, che se connessi costituirebbero un grande sistema verde per Verona, sono divisi principalmente dalla circonvallazione C. Colombo, una grande arteria stradale, dalla mancanza di percorsi pedonali e ciclabili che li connettano, inoltre si è riscontrata una difficoltà di connessione visiva e la totale mancanza di segnaletica informativa dei due Parchi;

- Ponte della Ferrovia Parona: questa criticità rappresenta le difficoltà di attraversamento pedonale e ciclabile del Ponte della Ferrovia situato a Parona. Il fiume Adige rappresenta una barriera e rende difficoltosa la connessione delle rive destra e sinistra. A nord di Parona si trova il ponte della Ferrovia, che permette al momento il passaggio pedonale, ma tale percorso è molto stretto e difficoltoso; anche il sentiero d'accesso al ;

- Ponte Unità d'Italia: questo ponte che permette la connessione



Fig. 35 Parco delle Mura - Verona, Bastione Catena

delle due rive è stato considerato una criticità, visto, la difficoltà di utilizzo da parte dei ciclisti; infatti sul ponte è presente una trafficata arteria stradale con due marciapiedi non adeguatamente protetti, inoltre per i ciclisti è impossibile raggiungere il ponte dal sottostante Lungadige Attiraglio, l'unica via d'accesso è un scala molto stretta e ripida. Sulla riva sinistra non esiste neanche questa possibilità;

- zona del Parco dell'Adige di Boscomantico con la zona del parco del Chievo: questa criticità rappresenta la mancanza di connessione fisica e visiva delle due zone del parco. Si è riscontrata la mancanza di collegamenti ciclabili e pedonali;

- STRADE CON ASSENZA DI PISTE CICLABILI; con questa criticità si è voluto rappresentare l'assenza di piste ciclabili nelle strade;

- Lungadige Attiraglio: è la strada principale che costeggia la riva sinistra del Fiume, strada d'accesso al Parco e alla zona centrale di Corte Molon. Larga strada a doppio senso che collega Verona, quartiere Borgo Trento, con Parona e la Valpolicella. Risulta trafficata e le auto



Fig. 36 Ponte Unità d'Italia - Verona

la percorrono ad alta velocità, costituendo un pericolo per i ciclisti e i pedoni essendo senza pista ciclabile e senza marciapiedi.

- via Aeroporto A. Berardi, Chievo: è la strada che collega la frazione del Chievo alla zona Nord-Ovest del Parco e alla Ciclopista del Sole. In questo breve tratto, percorso obbligato per i ciclisti che frequentano il percorso che da Verona porta in Val Adige e al Lago di Garda, la strada risulta molto stretta e trafficata con l'assenza della pista ciclabile.

- via Brennero, SP 12: questa strada che costeggia a Nord il



Fig. 37 Lungadige Attraglio - Verona



Fig. 38 via Aeroporto A. Berardi, Chievo - Verona

Parco è una delle arterie principali di Verona e collega la città con Parona e la Valpolicella, è una delle strade principali d'accesso al Parco dell'Adige Nord. Risulta congestionata e non percorribile in sicurezza per i pedoni e i ciclisti data la mancanza dei marciapiedi, se non per dei brevi tratti, e delle piste.

- NODO CRITICO/ STRADE CONGESTIONATE; con queste criticità si sono volute rappresentare un punto o un attraversamento pericoloso, limite per la fruibilità dell'area e le strade perimetrali al Parco che risultano congestionate dal traffico automobilistico;

- via Gardesane località Chievo; questo attraversamento e questa



Fig. 39 via Brennero SP12 - Verona

strada, utilizzati da tutti i fruitori del Parco e in particolare della zona di Villa Pullè, risultano molto pericolosi e di difficile utilizzo per i pedoni e i ciclisti;

- viale Cristoforo Colombo; questo viale molto trafficato con degli attraversamenti pericolosi non protetti e non segnalati a sufficienza, costituendo una barriera per i fruitori del Parco che provengono dalla città;

- incrocio via Ca di Cozzi con via Salval; questo incrocio, che sarebbe il naturale accesso del Parco da Nord Est, risulta molto trafficato e pericoloso e senza nessuna possibilità per i pedoni e ciclisti di attraversarlo in sicurezza;

- via Brennero SP12; questa strada, naturale accesso al Parco da Nord, risulta molto trafficata e difficilmente attraversabile in sicurezza;



Fig. 40 incrocio via Ca di Cozzi con via Salval - Verona

- EDIFICI ABBANDONATI; con queste criticità si sono voluti rappresentare gli edifici abbandonati, non utilizzati e degradati che si trovano nell'area del Parco Nord dell'Adige e che sono un limite, allo stato attuale, per lo sviluppo dell'area;

- Villa Pullè, Chievo; questo edificio è una tipica residenza patrizia veneta del '700 circondata da un parco di circa 4 ettari situata nel quartiere del Chievo nel comune di Verona, di proprietà del INPS. Allo stato di fatto attuale risulta completamente inutilizzato e abbandonato, con numerosi degradi come coperture distrutte e degradi interni causati da atti vandalici. Il grande parco è utilizzato solo una minima parte come spazio verde pubblico per il quartiere del Chievo. Sia la villa, che è composta da due grandi edifici, sia il parco, allo stato attuale risultano una criticità per l'area essendo anche un polo attrattivo per la criminalità.



Fig. 41 Villa Pullè Chievo - Verona



Fig. 42 Villa Pullè Chievo - Verona

- Ex edifici industriali, Lungadige Attiraglio; questa criticità rappresentata da edifici industriali in stato di abbandono, situati in una zona centrale del Parco, lungo il Lungadige Attiraglio. Sono un limite allo sviluppo e alla fruizione del Parco da parte dei visitatori per la possibilità che vengano utilizzati come rifugio dalla delinquenza comune. Inoltre sono un elemento di degrado paesaggistico essendo posti in un'area di pregio ambientale del Parco.



Fig. 43 edifici abbandonati
Lungadige Attiraglio - Verona



Fig. 44 edifici abbandonati
Lungadige Attiraglio - Verona

05.1.2 POTENZIALITÀ

- COLLEGAMENTO ESISTENTI; con questa potenzialità si è voluto rappresentare la presenza di una connessione;

- Ponte Diga del Chievo; questa potenzialità rappresenta l'esistenza della connessione, che collega la riva destra e la riva sinistra del fiume Adige in localita Chievo. La struttura venne costruita nel 1923 per elevare il livello dell'acqua dell'Adige e aumentare così l'immissione nel canale Camuzzoni adiacente alla diga, che qui inizia il suo corso. Allo stato attuale la struttura è percorribile con un percorso ciclabile e pedonale molto agevole e affascinante, già molto utilizzato, che permette di collegare le due sponde e la zona del Parco di Corte Molon sulla riva destra e la zona del Chievo, di Villa Pullè e la zona di Boscomantico sulla riva sinistra. La Diga del Chievo è uno dei pochi elementi di connessione tra le due rive del fiume, quindi risulta un'importante potenzialità per lo sviluppo del Parco.



Fig. 45 Diga del Chievo
Lungadige Attiraglio - Verona



Fig. 46 Diga del Chievo
Lungadige Attiraglio - Verona

- PISTE CICLABILI ESISTENTI; con questa potenzialità si è voluto rappresentare la presenza di piste ciclabili pedonali già esistenti e fruibili;

- Canale Camuzoni, Saval; questa potenzialità rappresenta la presenza della pista ciclabile che collega il popoloso quartiere del Saval e Verona alla località Chievo e alla Diga del Chievo. Questo percorso è già molto utilizzato sia da persone del quartiere per un breve giro in bicicletta o a piedi, sia dai cicloturisti provenienti dalla ciclopista del Sole e dalla Val Adige.

- Ciclopista del Sole, Boscomantico; questa potenzialità rappresenta la presenza della pista ciclabile che segue tutto il canale artificiale Biffis e che collega la città di Verona con la Val Adige e il nord Europa. Questo percorso è molto utilizzato sia dai cicloturisti provenienti da nord sia dai Veronesi per più brevi gite in giornata.



Fig. 47 ciclopista Canale Camuzoni, Saval - Verona



Fig. 48 ciclopista del Sole ,Canale Biffis, Boscomantico - Verona

- PERCORSI PEDONALI ESISTENTI; con questa potenzialità si è voluto rappresentare la presenza di percorsi pedonali già esistenti e fruibili; all'interno dell'area del Parco dell'Adige Nord esistono numerosi percorsi sia unicamente pedonali sia con fruizione mista pedoni/automobili, ma con basso traffico, che possono venire utilizzate per incrementare lo sviluppo e la frequentazione dell'area. Si ritiene necessario però completare i percorsi pedo-ciclabili lungo il fiume, rendendoli più agevoli e raccordandoli con i vari quartieri urbani compreso il centro storico.

- EDIFICI DI PREGIO; con questa potenzialità si è voluto rappresentare la presenza di edifici di pregio;

- Villa Pullè, Chievo; questa struttura, composta da due immobili distinti e circondati da un stupendo parco con numerosi alberi monumentali, anche se alla stato di fatto attuale risulta abbandonata,



Fig. 49 Percorsi pedonali, CorteMolon - Verona



Fig. 50 Percorsi pedonali, strade alzaie fiume Adige - Verona

inutilizzata e degradata, può divenire una potenzialità, se restaurata e recuperata, per tutto il Parco e per la città di Verona.

- Forte militare, Parona; questa potenzialità rappresenta l'esistenza del vecchio Forte militare austriaco del 1859 situato nella zona del Parco di Boscomantico. Allo stato di fatto attuale rimangono i resti del terrapieno e del fosso, completamente invasi dalla vegetazione. Se recuperato e valorizzato potrebbe divenire un luogo d'interesse per l'area e completare il percorso dei Forti.

- Forte militare, Chievo; questa potenzialità rappresenta l'esistenza del vecchio Forte militare austriaco del 1850 situato nella zona del Parco del Chievo. Il forte è tutt'oggi conservato quasi integralmente, e si trova in discrete condizioni grazie ai numerosi interventi messi in atto dalle sedici associazioni che hanno sede al suo interno e al Comune di Verona. Numerose pulizie e lavori hanno portato nel corso degli ultimi anni a mettere in evidenza la bellezza originaria del forte, fino a pochi anni fa praticamente avvolta da vegetazione per lo più spontanea. Le associazioni che hanno sede al suo interno curano la manutenzione ordinaria degli spazi da esse occupati, contribuendo a renderlo vivo e fruibile da parte della cittadinanza. Il Forte del Chievo potrebbe divenire inoltre il luogo di



Fig. 51 Forte del Chievo - Verona

accoglienza per i cicloturisti provenienti da nord e una tappa del Percorso dei Forti;

- Forte militare San Procolo, Verona; questa potenzialità rappresenta l'esistenza del vecchio Forte militare austriaco del 1840 situato nella zona del Parco del quartiere Navigatori, la zona a sud del Parco. Il totale stato di abbandono, e la conseguente invasione della vegetazione spontanea, rende difficile oggi l'esame dello stato di conservazione. Le strutture murarie sono quasi integralmente conservate, il terrapieno è stato parzialmente sbancato, parte del fossato e delle relative caponiere è stata interrata. Su questo interrimento, e su gran parte dello spalto, sono state costruite palazzine residenziali demaniali, anche in tempi recenti. Nello spazio esterno di pertinenza del forte sono disposti capannoni, tettoie e baracche. Il terrapieno ettagonale è coperto da una boscaglia impenetrabile. Questa struttura se recuperata adeguatamente potrebbe divenire la partenza del Percorso dei Forti e uno degli ingressi del Parco da Sud, data anche la sua vicinanza al centro città.

- Corte Molon; questa antica corte rurale, originaria del 1560, è di proprietà del Comune di Verona, che dal 1990 l'ha trasformata in un Centro di Servizi Culturali e di Animazione rivolto al territorio veronese.



Fig. 52 Corte Molon - Verona

Corte Molon è un luogo accogliente ed attrezzato a disposizione degli enti, delle associazioni, dei gruppi e delle famiglie per attività formative, seminari e convegni, meeting, feste, mostre ed esposizioni. Inoltre è polo importante del Parco dell'Adige Nord, dove è prevista la sede del parco e le strutture a servizio dei visitatori del parco.

- AREE GIÀ RIQUALIFICATE; con questa potenzialità si è voluto rappresentare la presenza di aree già riqualificate all'interno del Parco;

- Area Sportiva, Chievo; quest'area si trova tra il fiume Adige e il Canale Camuzzoni. Sono presenti allo stato di fatto attuale delle strutture sportive, come campi da calcio, un percorso pedonale e ciclabile e una zona a verde a disposizione dei cittadini. Inoltre è stato approvato, ed è in fase di realizzazione un moderno centro sportivo dedicato al calcio ma anche alla canoa e al kayak.



Fig. 53 Centro sportivo Chievo - Verona, render del progetto

- Campo Rugby, Parona; quest'area si trova all'interno dell'ansa dell'Adige, tra la zona di Corte Molon e la località Parona. Sono presenti allo stato di fatto attuale delle strutture sportive realizzate in epoca recente, campi per il gioco del calcio e del rugby con tutte le strutture a servizio annesse, come spogliatoi, bar e uffici amministrativi per le società sportive.




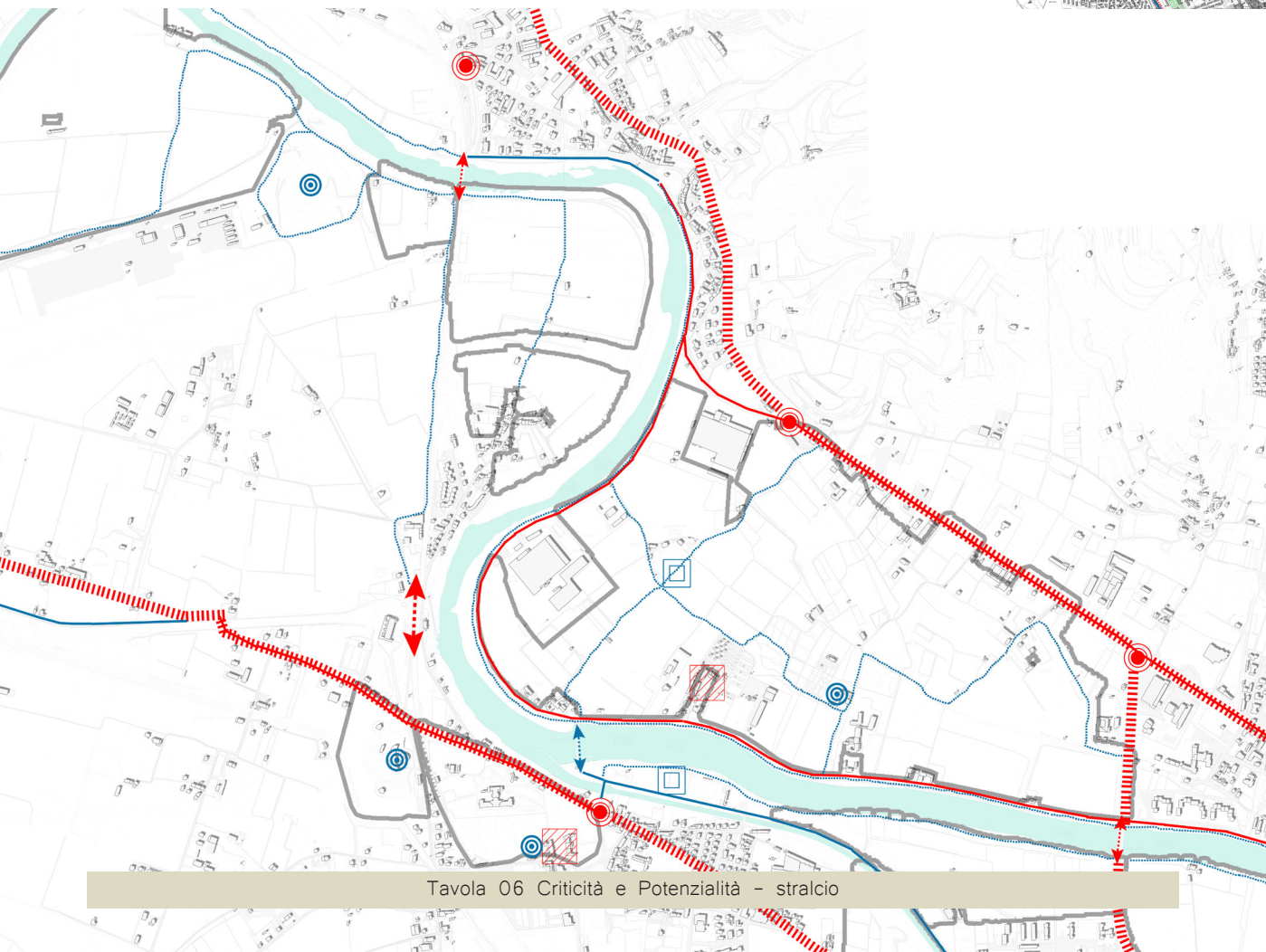
Fig. 54 Centro sportivo Parona - Verona

LEGENDA CRITICITA'

-  COLLEGAMENTO MANGIANTE O DIFFICOLTOSO
 - PARCO DELLE MURA CON IL PARCO DELL'ADIGE NORD
 - PORTE DELLA FERROVIA, PARONA
 - ZONA DEL PARCO DI BOSCOMANTICO CON LA ZONA PARCO DEL CIEVO, VILLA PULLE
 - RIVA DESTRA/SINISTRA PONTE UNITA D'ITALIA
-  STRADE DI COLLEGAMENTO CON ASSENZA DI PISTE CICLABILI
 - LINGAIOISE ATTRAGLIO
 - VIA ARRESPORTO AL BARONDI CIEVO
 - VIA BRENIERO SP12
-  NODO CRITICO
 - ATTRAVERSAMENTO VIA GARDESANE LOCALITÀ CIEVO
 - ATTRAVERSAMENTO VIALE C. COLOMBO
 - INCROCIO VIA CA DI COZZI - VIA SAVAL
 - ATTRAVERSAMENTO VIA BRENIERO SP12
-  EDIFICI ABBANDONATI
 - VILLA PULLE CIEVO
 - EX EDIFICI INDUSTRIALI, LINGAIOISE ATTRAGLIO
-  STRADE CONGESTIONATE
 - VIA BRENIERO SP12
 - VIA GARDESANE
 - VIALE COLOMBO
 - VIA L. PARIGLIO

LEGENDA POTENZIALITA'

-  COLLEGAMENTO ESISTENTI
 - DISA DEL CIEVO
-  PISTE CICLABILI GIÀ ESISTENTI
 - CANALE GARZONI - SAVAL
 - CICLISTA DEL SOLE - BOSCOMANTICO
-  PERCORSI PEDONALI O STRADE CON BASSO TRAFFICO DI AUTO
-  EDIFICI DI PREGIO
 - VILLA PULLE CIEVO
 - FORTE MILITARE PARONA
 - FORTE MILITARE CIEVO
 - FORTE MILITARE SAN PROCOLO
 - CORTE MOLIN
-  AREE GIÀ RIQUALIFICATE
 - AREA SPORTIVA CIEVO
 - CAMPO RUGBY
-  AREA PARCO



05.2 MASTERPLAN DI PROGETTO

Il Masterplan di Progetto prende in esame la totalità dell'area del Parco Nord dell'Adige, uno spazio molto vasto che comprende numerosi paesaggi e molteplici ambienti naturali e ambienti urbanizzati.

Nei capitoli precedenti la tesi analizza l'area del Parco andando ad affrontare diverse tematiche, partendo dalla storia del fiume Adige, l'iter che ha portato alla creazione del Parco, i Piani Urbanistici che lo contengono e lo influenzano, il Piano Ambientale, il Concorso di Idee per la zona di Corte Molon.

Queste analisi hanno permesso una completa comprensione dell'area e hanno consentito di scoprire le criticità e le potenzialità del Parco per poi utilizzare queste informazioni per proporre un progetto che porti allo sviluppo e alla creazione di un vero Parco per i visitatori e i cittadini di Verona.

Il progetto del Masterplan è stato sviluppato alla scala 1:10000, poi successivamente sono stati prodotti degli zoom per delle aree significative a scala maggiore.

- SISTEMA INSEDIATIVO: questo sistema comprende tutti quegli interventi collegati al Sistema Insediativo, cioè tutti i manufatti edilizi che insistono sul territorio del Parco;

- Corte Molon: questa antica corte rurale, per la sua posizione centrale e strategica, si presta ottimamente come centro organizzativo del Parco. Corte Molon è di proprietà del comune di Verona e allo stato attuale è a disposizione degli enti, delle associazioni, dei gruppi e delle famiglie per attività formative, seminari e convegni, meeting, feste, mostre ed esposizioni.

Le funzione che si è deciso di insediare sia all'interno della Corte che

nell'area circostante sono:

- Sede del Parco
- Sede di organizzazioni culturali ed educative
- Luogo per eventi e manifestazioni
- Negozio dei prodotti del Parco
- Servizi Igenici
- Bar/Ristorante
- Parco verde attrezzato per il gioco e lo svago
- Giardino botanico
- Area relax

Tavola 07 Masterplan di Progetto – stralcio Sistema Insediativo



- Canoa Club, Chievo: in località Chievo, tra il fiume Adige e il canale Camuzoni è in progetto un centro sportivo su un'area di 34 mila metri quadrati , ed avrà una superficie coperta di 1700 metri cubi. Il progetto prevede di ristrutturare ed ampliare l'esistente impianto sportivo della società calcistica Chievo per realizzarvi il centro d'eccellenza dedicato alla canoa-kayak. L'impianto sportivo riservato al calcio sarà destinato all'attività nel settore giovanile, con 3 campi da calcio e un fabbricato su tre livelli con uffici, reception, spogliatoi, palestra, magazzini, foresteria per i ragazzi, alloggio per il custode e un locale ad uso ristoro. Il fabbricato riservato alla canoa-kayak sarà articolato anch'esso su tre livelli: al piano terra uffici, reception, sala polivalente e bar; al piano interrato spogliatoi, locali per allenamento come vasche voga e locali per il deposito delle canoe; al piano primo alloggio per custode e foresteria. ¹ Il progetto approvato nel 2009 per ora non risulta ancora realizzato anche se era prevista la fine lavori nel 2012.

1 L'Arena, il giornale di Verona, 17 ottobre 2009, Ettore Ivaldi



Fig. 55 Centro sportivo, Canoa Club Chievo - Verona - render di progetto

- Accoglienza Turistica:

la città di Verona è una meta turistica molto apprezzata e il numero di turisti che vengono a visitarla è sempre in aumento. Per rispondere alle richieste sempre maggiori di vacanze a contatto con la natura e allo stesso tempo la cultura si è pensato di inserire nel Masterplan di progetto delle aree adibite all'accoglienza turistica.

Gli ex edifici industriali posti lungo il Lungadige Attiraglio, situati in una zona centrale del Parco dell'Adige Nord, rispondono alle esigenze che l'accoglienza turistica necessita. La posizione dell'area è strategica per la sua vicinanza alla Sede del Parco, alla Corte Molon e alla città, collegata attraverso una pista ciclabile pedonale e attraverso i mezzi pubblici, per i cicloturisti provenienti da Nord, per i visitatori che vogliono unire una vacanza immersi nella natura a poca distanza dalla Città Antica.

Il progetto prevede il recupero in parte degli edifici industriali abbandonati e il loro riutilizzo con cambio di destinazione d'uso, così da andare a recuperare un'area degradata e squalificante del Parco, non andando ad aumentare, se non marginalmente, le volumetrie esistenti.

- Area Campeggio e Area sosta Camper: Nell'area del Comune di Verona esiste unicamente un campeggio molto piccolo adiacente al centro città, che non è in grado di rispondere adeguatamente alla domanda di alloggi.

L'area allo stato di fatto attuale, come si potrà vedere poi nello zoom specifico, è formata da un ex edificio industriale che verrà adibito a reception e ristorante/bar, nella zona retrostante questo fabbricato, si verrà a costituire la vera zona del campeggio, con i servizi igienici, la zona camper, la zona tende e la zona con 12 bungalow.

La lontananza dalla strada, la presenza di numerosi specie arbore e il paesaggio agricolo crea un ambiente molto naturale, ideale per il soggiorno dei visitatori.

Le funzione che si è deciso di insediare nell'area del campeggio sono:

- Reception
- Ristorante/Bar
- Parcheggio
- Servizi Igenici
- Area Camper N°20
- Area Tende N°36
- Area Bungalow N°12
- Area giochi/sportiva



Fig. 56 Area del Campeggio Tav 07
Masterplan di Progetto - stralcio

- Area Albergo: la zona per l'accoglienza turistica si completa con la progettazione di un albergo. L'albergo, con entrata e parcheggio indipendente, si posiziona appena più a nord-ovest dell'area campeggio e utilizza due edifici già esistenti che vengono recuperati e riproposti nella loro volumetria originale. Tutta l'area viene riqualificata con l'inserimento di numerose alberi e spazi verdi per garantire l'ombreggiamento estivo e un pernottamento piacevole e a contatto con la natura dei visitatori.

Le funzione che si è deciso di insediare nell'area del albergo sono:

- Reception
- Bar con sala colazioni
- Parcheggio
- Stanze d'albergo N°32

- Forte Chievo: il forte, che allo stato di fatto attuale è utilizzato e mantenuto da diverse associazioni, non viene completamente sfruttato per il suo potenziale. Per utilizzare la sua posizione strategica all'interno del

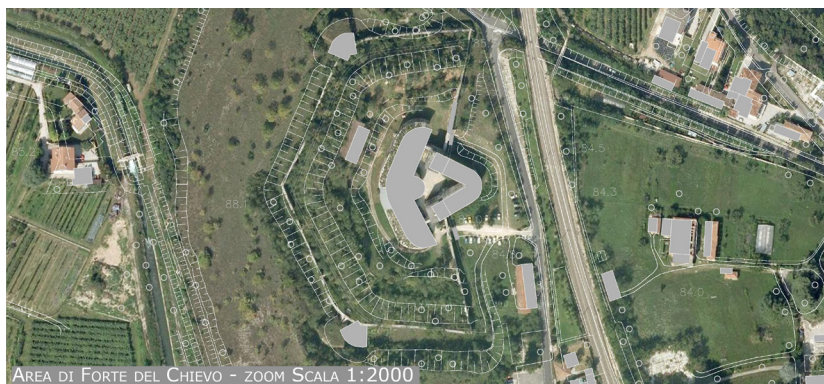


Fig. 57 Area del Forte del Chievo Tav 05 - stralcio

Parco e del Comune di Verona il forte militare si presta ad ospitare le funzioni inerenti a due percorsi:

- Percorso dei Forti; la provincia di Verona è la più ricca di fortificazioni costruite tra il 1848 e il 1852, e esiste un progetto creato e finanziato dall'Unione Europea per valorizzare e mettere in rete i forti della Val d'Adige e della Provincia di Verona, con l'inserimento in un itinerario europeo, la route delle fortezze asburgiche.

All'interno del Forte del Chievo si è pensato di inserire zone didattiche con tabelloni illustrativi, sale per manifestazioni ed eventi educativi e i servizi necessari per queste funzioni.

Inoltre si voleva creare, restaurando il forte, un percorso di visita interno così da poter osservare la varietà delle architetture e l'importanza storica della fortificazione veronese.

- Tappa della Ciclopista del Sole, itinerario EuroVelo n°7 da Capo Nord a Malta; data la sua posizione alla fine o all'inizio del percorso si è pensato di inserire all'interno del forte del Chievo un centro di assistenza e informativo per i cicloturisti.

- Villa Pullè, Chievo: questa struttura allo stato di fatto attuale completamente abbandonata e inutilizzata è situata in una zona centrale del quartiere del Chievo. Come sarà possibile successivamente vedere nello zoom 3, si è pensato di riqualificare l'intera area della villa, compreso il parco monumentale che la circonda. Essendo facilmente raggiungibile, con i mezzi pubblici e con i mezzi privati, sono state inserite funzioni miste che permettessero un utilizzo da parte di numerosi utenti. Infatti le funzioni sono state pensate sia per i visitatori del Parco dell'Adige sia per utenti "esterni", andando a creare un polo di attrazione

per la città di Verona.

L'intervento che si ipotizza di attuare è una riqualificazione, con il restauro conservativo degli edifici, con la conservazione di tutte le strutture originali. Gli spazi aperti vengono salvaguardati, riqualificati e migliorata la diversità biologica.

Le funzioni che si è deciso di insediare nell'area di Villa Pullè sono:

- Villa Pullè:
 - spazi museali, Museo del Fiume
 - locali per associazioni
 - centro culturale/multifunzionale con sale per conferenze, uffici e servizi
- Depandance Villa Pullè:
 - ristorante con plateatico esterno
 - casa del custode
 - ostello
- Parco Villa Pullè:
 - percorsi Botanici
 - aree di sosta attrezzate



Fig. 58 Area di Villa Pullè, Chievo Tav 05 - stralcio

- teatro all'aperto

- Orti Urbani: per orto urbano s'intende un appezzamento di terreno, messo a disposizione dei cittadini, con l'obiettivo di favorire un utilizzo di carattere ricreativo, destinato alla sola coltivazione di ortaggi, piccoli frutti e fiori ad uso del concessionario. L'area scelta per questa funzione è posizionata nella zona più a sud del Parco, a ridosso del quartiere Navigatori. Una delle area più vicine alla città, questo per poter incentivare il loro utilizzo da parte dei cittadini di Verona, composta allo stato di fatto attuale da una grande zona prativa incolta.

Gli Orti Urbani si compongono di superfici coltivabili, elementi di servizio come strutture per il ricovero degli attrezzi e per la raccolta dei rifiuti vegetali, servizi igienici e spogliatoi, strutture per la socializzazione e la didattica, cartelli informativi, impianti di irrigazione, percorsi di distribuzione interna, aree di parcheggio.

- SISTEMA INFRASTRUTTURALE: questo sistema comprende tutti quegli interventi collegati al Sistema Infrastrutturale, cioè tutti i percorsi, le strade e le connessioni che insistono sul territorio del Parco;

- Piste Ciclabili: nell'area del Parco Adige Nord esistono alcuni tratti già allo stato di fatto attuale di percorsi con piste ciclabili, ma spesso non sono collegati tra di loro o non rispettano le norme e sono difficili da utilizzare. Nel Masterplan di Progetto si è deciso di creare una rete di piste ciclabili che permettesse al visitatore di usufruire del Parco in bicicletta in maniera sicura e agevole, andando a creare i tratti mancanti, risolvendo le zone pericolose e riqualificando i tratti non confortevoli, realizzando così dei percorsi sia lungo le rive del fiume che nelle

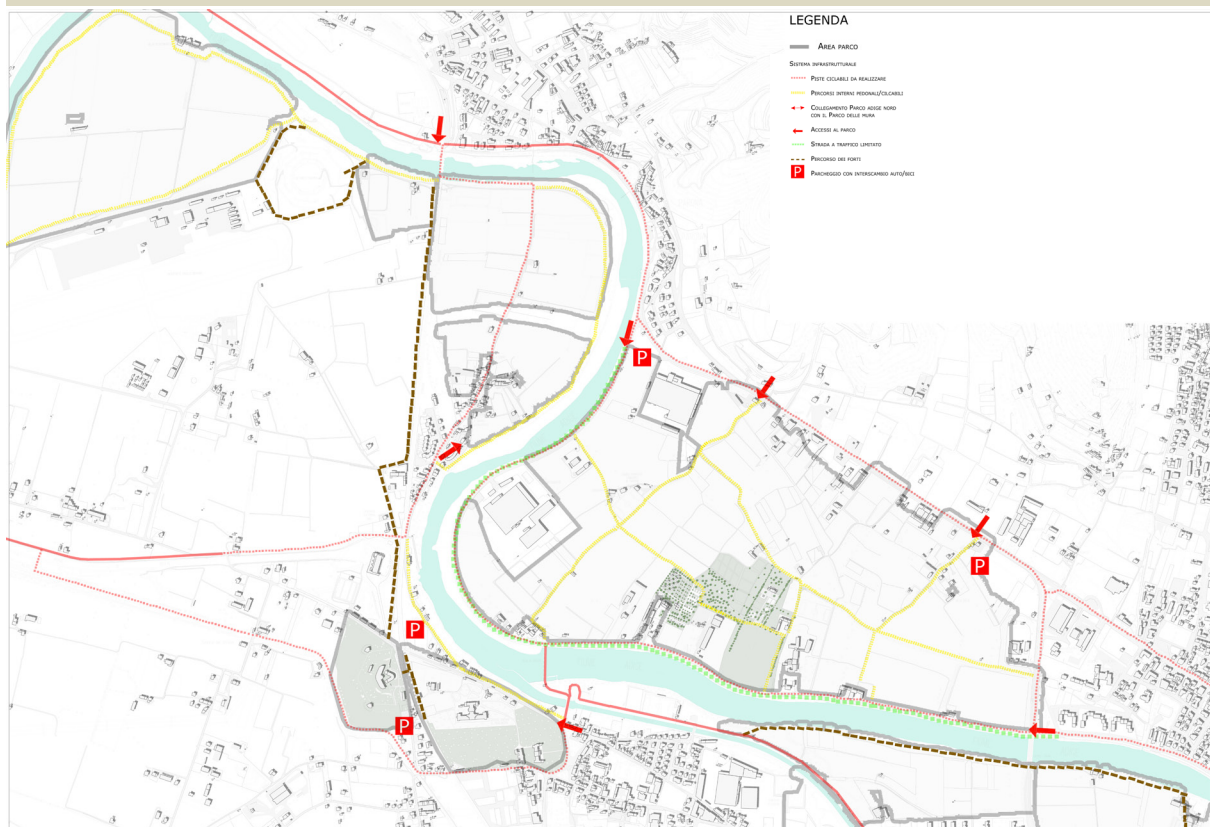
aree interne che collegassero la città con tutte le zone del Parco, la Valpolicella e la Ciclopista del Sole

I tratti di piste ciclabili da realizzare sono:

- via Brennero, via Mameli: Il percorso ciclabile, si divide in due tratti principali, quello sud lungo via Mameli dove transita nella città e risulta difficoltoso l'inserimento della pista ciclabile se non con interventi sulle carreggiate e sulla viabilità. Nel tratto Nord, il percorso lambisce l'area del Parco e la sua creazione risulta più facile.

Nel tratto di via Brennero si dovrebbe realizzare, nella fascia tra la strada

Tavola 07 Masterplan di Progetto - stralcio Sistema Infrastrutturale



e gli edifici una pista ciclabile dotata di un filare di tigli andando così a riqualificare il percorso della statale e la zona che allo stato di fatto attuale risulta degradata e non paesaggisticamente interessante. Inserendo la pista ciclabile, creando un viale alberato e attuando una ristrutturazione urbanistica, che garantisca frequenti aperture verdi transitabili verso il Parco, si andrebbe a migliorare così l'aspetto estetico dell'area andando ad realizzare uno degli ingressi principali al Parco.

- via Lungadige Attiraglio: questo lungo tratto di pista ciclabile si posiziona lungo la riva sinistra del fiume Adige, così da creare percorso paesaggisticamente interessante con aree di sosta in quota per l'osservazione di particolari tratti fluviali. Il percorso ciclabile diventerebbe l'accesso principale al Parco grazie all'accesso diretto al polo attrattivo di Corte Molon e all'area per accoglienza turistica. Si verrebbe così a creare un percorso ad anello sia con la ciclabile di via Brennero, sia con la riva destra, grazie al ponte della Diga del Chievo che permette l'attraversamento del fiume, con il percorso del Chievo e del Canale Camuzzoni.

- via Turbina, Villa Pullè, Chievo: come si può leggere nel Piano delle Piste Ciclabili del Piano degli Interventi, per risolvere il nodo critico di attraversamento del paese Chievo, è in progetto il collegamento ad un nuovo percorso che si potrebbe sviluppare sul sedime coperto del Canale di San Giovanni dalla ciclopista del Biffis.² Si prospetta così l'utilizzo ciclopedonale dei sedimi di notevole larghezza contigui al canale.

L'anello ciclabile attorno a Villa Pullè, i raccordi con il Biffis e la passerella su via Turbina creerebbero un percorso più vantaggioso per i
2 PI Piano degli Interventi - Piano delle Piste Ciclabili - relazione 2011

ciclisti che potrebbero evitare di transitare su via Turbina che è stretta e pericolosa.

- ampliamento della corsia pedonale del Ponte della Ferrovia a Parona, dall'attuale larghezza, m. 1, a m. 2,50, e la sistemazione delle pendenze su cui si snodano i percorsi di accesso costruendo così tra Parona e Boscomantico una passeggiata circolare.

- Percorsi Pedonali: l'obiettivo del Masterplan di Progetto è di completare e valorizzare i percorsi pedo-ciclabili lungo il fiume e quelli interni raccordandoli con i vari quartieri urbani compreso il centro



Fig. 59 PI Piano degli Interventi - Piano delle Piste Ciclabili - stralcio, Planimetria e sezione panoramica dei possibili collegamenti all'intorno e tra Villa Pullè e Chievo

storico, andando a creare dei percorsi circolari. Per i percorsi lungo le rive, essendo questi tracciati esistenti, basta assicurare la loro periodica manutenzione e la sistemazione dei tratti meno agevoli. I percorsi più interni si possono realizzare utilizzando le strade bianche già esistenti o creando dei percorsi che portino i visitatori a contatto con la natura e le zone agricole. Per tutelare il carattere rurale si è pensato di mantenere le strade bianche e le capezzagne come percorsi pedonali e/o ciclabili di attraversamento.

- Strada a Traffico Limitato: per la strada di Lungadige Attiraglio si è pensato di proporre la sua chiusura al traffico, eccetto per i frontisti e le persone dirette alle strutture per l'accoglienza turistica, così da valorizzare maggiormente il percorso lungo la riva sinistra del fiume.

Sicuramente è importante aumentare le possibilità di raggiungere i luoghi con mezzi pubblici, le cui corse potrebbero intensificarsi in alcuni orari del fine settimana e in caso di manifestazioni ed eventi.

Le strade rurali interne saranno aperte alla mobilità automobilistica solo per i residenti e per le altre categorie solitamente autorizzate.

- Percorso dei Forti: all'interno dell'obiettivo di andare a valorizzare i



Fig. 60 Foto tratto percorso lungo la riva destra - Boscomantico, Verona - stato attuale

segni storici, si è voluto creare un percorso dei Forti militari. La provincia di Verona è la più ricca di fortificazioni costruite tra il 1848 e il 1852, ed esiste un progetto creato e finanziato dall'Unione Europea per valorizzare e mettere in rete i forti della Val d'Adige e della Provincia di Verona, con l'inserimento in un itinerario europeo: la route delle fortezze asburgiche. Questo percorso partendo dalla città di Verona e dal Parco delle Mura, va a passare per il Forte San Procolo, il Forte del Chievo, dove sono stati previsti funzioni e servizi a sostegno del percorso, e il Forte Albrecht a Parona, per poi continuare con i forti della Valpolicella e della Val D'Adige.

- Collegamento Parco delle Mura con il Parco Adige Nord: il Parco delle Mura è la zona verde situata nelle cinte murarie di Verona e comprende numerose fortificazioni, percorsi verdi e didattici e zona attrezzate per attività sportive. Nel Masterplan di Progetto si è pensato che fosse importante creare una connessione tra questi due Parchi per permettere ai cittadini e visitatori di compiere delle passeggiate urbane e rurali in un percorso unitario andando

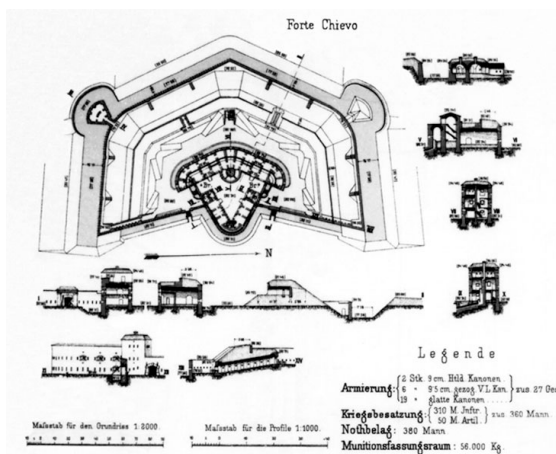


Fig. 61 Pianta e sezioni Forte Chievo - Verona; G. Barbetta, Le mura e le fortificazioni di Verona, Verona, Vita veronese, 1970.

a creare un sistema del verde e una “green belt”, cioè una cintura verde, per la città di Verona.

Questa connessione è praticabile andando ad intervenire su viale C. Colombo, che funge da barriera e da limite, inserendo dei passaggi pedonali e ciclabili protetti e costruendo un “corridoio verde” che dia continuità visiva e fisica alle due zone verdi.

- Accessi al Parco dell’Adige Nord: nel Masterplan di Progetto si è pensato di inserire diversi accessi al Parco, nelle zone più strategiche e per permettere una facile fruizione da parte dei visitatori. Allo stato di fatto attuale gli accessi sono presenti ma non valorizzati e non indicati; infatti devono essere migliorati e resi più agevoli. Si è inoltre previsto l’inserimento di cartellonistica che spieghi il Parco, la sua struttura e la posizione dei vari servizi.

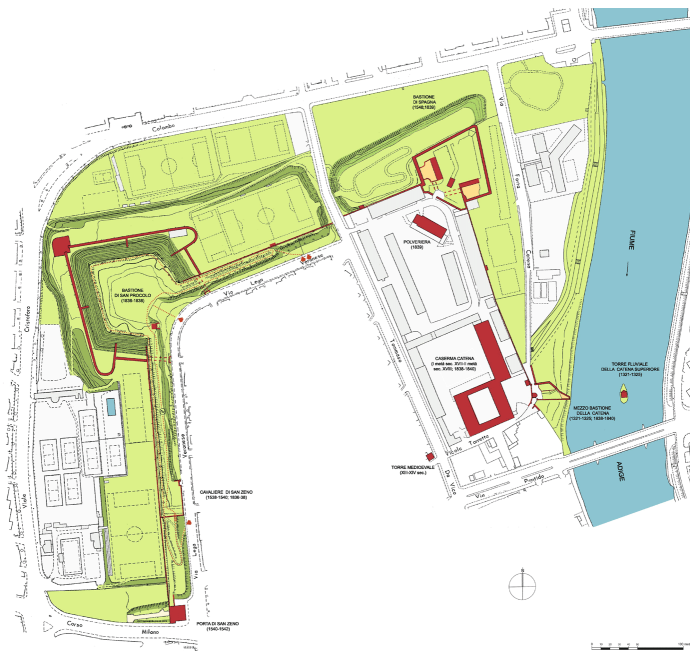


Fig. 62 Parco delle Mura, Bastione Spagna - Verona

- Parcheggi con interscambio auto/biciclette: per facilitare l'utenti del Parco e la sua fruizione è stato prevista la creazione di quattro parcheggi. Queste aree saranno dotate di bike sharing per aumentare la mobilità sostenibile e l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici integrandoli tra loro. Si vuole creare così dei parcheggi che il visitatore può raggiungere utilizzando o il trasporto pubblico o l'auto privata, per poi proseguire all'interno del Parco utilizzando le biciclette messe a disposizione gratuitamente.

Inoltre zone adibite alla sosta degli autoveicoli saranno dei "parcheggi verdi", cioè delle aree in cui la componente vegetazionale sia molto importante così da rendere il parcheggio più piacevole alla vista e più compatibile e sostenibile con l'ambiente.

- SISTEMA AMBIENTALE: questo sistema comprende tutti quegli interventi collegati al Sistema Ambientale, cioè tutti gli interventi a favore del mantenimento e della riqualificazione dell'ambiente naturale del Parco;

Gli obiettivi del Masterplan di Progetto per il Sistema Ambientale sono la salvaguardia del fiume e delle rive, che diviene il corridoio ecologico principale, la conservazione dell'ambiente naturale e del paesaggio, l'uso agricolo del territorio, prediligendo colture biologiche o a basso impatto ambientale.

La vegetazione presente viene mantenuta e riqualificata e implementata nelle zone degli interventi, così da andare a creare un ambiente maggiormente naturale, consolidare le rive del fiume e le zone scoscese, e aumentare l'ombreggiamento estivo.

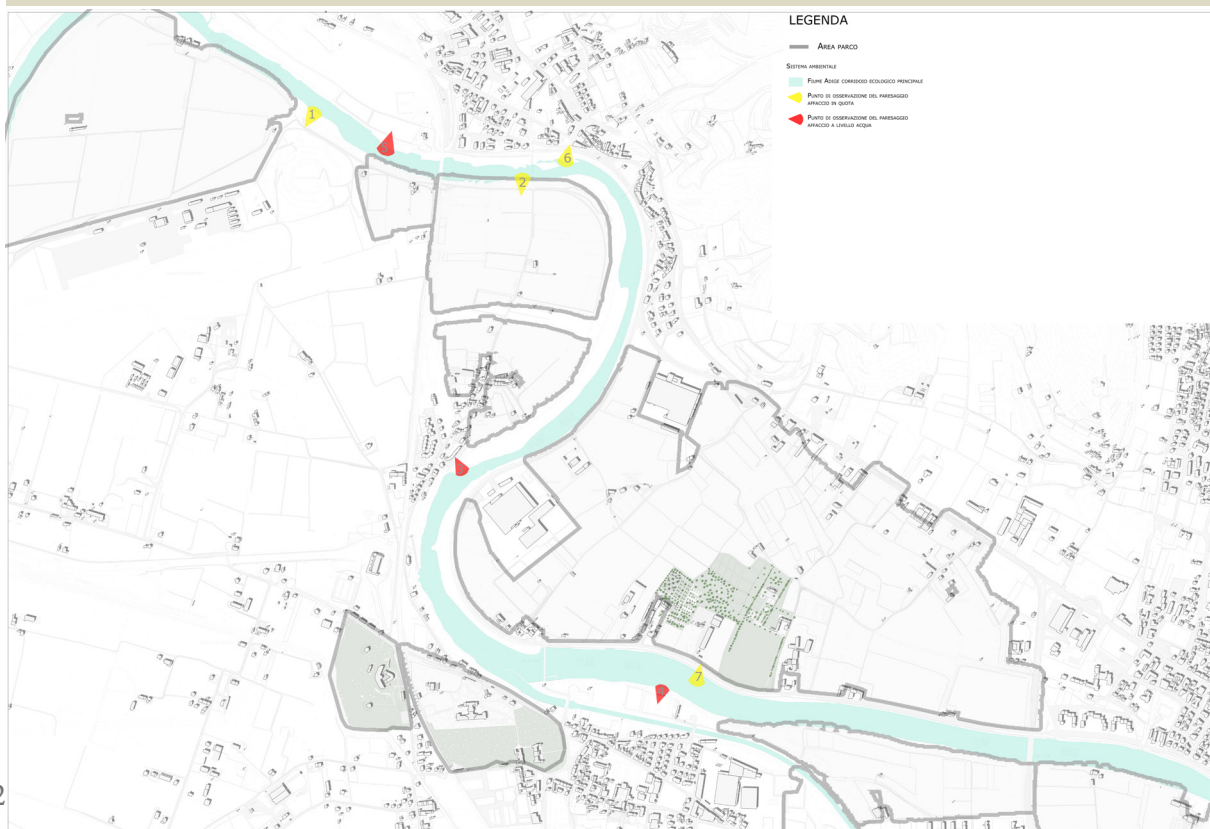
- Punto di osservazione del paesaggio, affacci in quota e a livello acqua: all'interno del Parco vengono create delle aree di sosta, in quota e a livello acqua, attrezzate per permettere ai visitatori di ammirare il paesaggio.

Si elencano ora i principali con ottici segnalati anche nella tavola Masterplan di Progetto Tav.07 con una numerazione progressiva da monte a valle:

Riva Destra Adige:

1 - dall'area rivierasca di Forte Parona, l'affaccio in quota permette di osservare la successione dei diversi piani visivi: dalla vegetazione riparia

Tavola 07 Masterplan di Progetto - stralcio Sistema Ambientale



della riva sinistra fino allo skyline collinare e pedemontano;

2 - a conclusione di via Barucchi sull'Adige l'affaccio in quota si apre sul centro storico di Parona e quindi sul versante collinare;

3 - nell'area rivierasca in località La Sorte, l'affaccio a pelo d'acqua inquadra un primo piano non particolarmente attrattivo dell'edificio industriale in sinistra, ma i piani successivi permettono la comprensione del Sa-val (la sua valle) con un'inquadratura molto ampia che va dal versante pedemontano e collinare fino all'ansa del fiume dove si attesta il parco di Villa Pullè;

4 - nell'area prativa a valle della Diga del Chievo un affaccio a pelo d'acqua, ma anche in quota per proseguire lungo la pista pedociclabile, si apre dalla Diga in primo piano e il fondale collinare in secondo fino al versante collinare delle Torricelle permettendo l'osservazione dei diversi piani dei terrazzi alluvionali che compongono la Sa-val, con la campagna di Corte Molon.

Riva Destra Adige:

5 - lungo la riva del Cimitero di Parona, l'affaccio a pelo d'acqua mette in evidenza la grande diversità di quota tra le due rive: si impone in riva



Fig. 63 Percorso riva destra Adige - Verona affaccio n°4

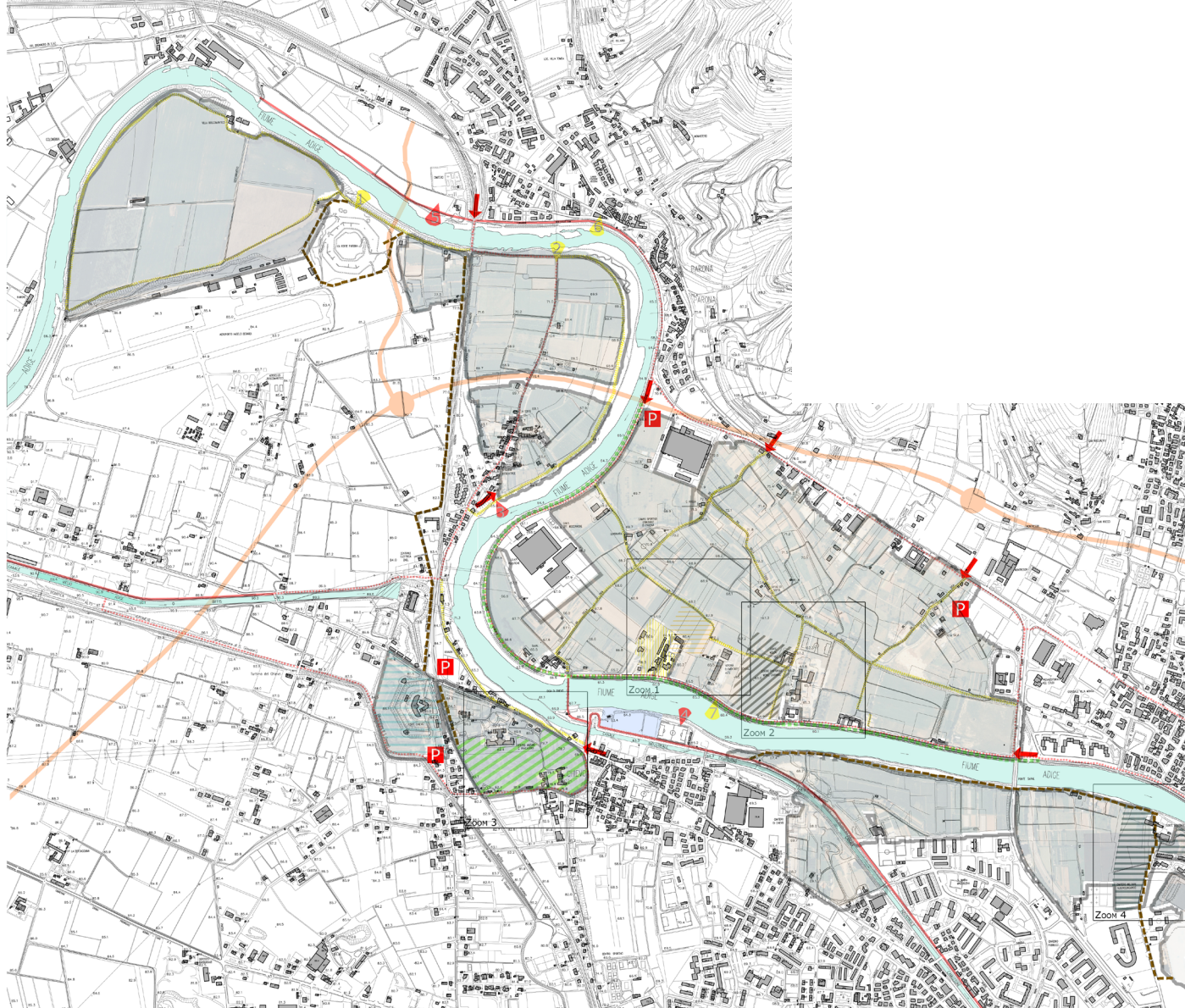
destra la macchia di vegetazione che ricopre il Forte Parona, quindi il fronte di Villa Boscomantico con il suo filare di alberi si abbassa. Anche qui il segno geomorfologico permette la lettura dell'evoluzione del territorio fluviale;

6 - dalla passeggiata rivierasca in quota a Parona si osserva la campagna tra Boscomantico e La Sorte: mantiene tutti i caratteri della campagna fuori dalla città con i muri di sasso di fiume e i piccoli terrazzamenti che segnano il sedimentarsi delle alluvioni atesine;

7 - dal lungadige Attiraglio in corrispondenza di Corte Molon è invece la storia dell'uso del fiume al centro dell'osservazione paesaggistica: la Diga con le canalizzazioni della Centrale Elettrica che si intravede sul retro, l'incile del Canale Camuzzoni e più in là ciò che rimane della campagna del Sa-val in destra orografica.



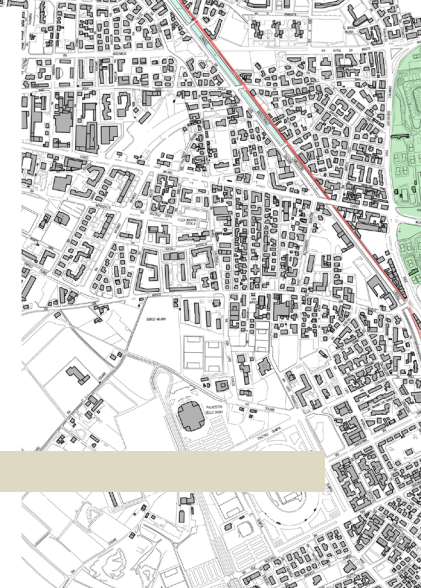
Fig. 64 Percorso riva sinistra Adige - Verona
affaccio n°7



LEGENDA

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> — AREA PARCO SISTEMA INSEDIATIVO /// CORTE MOLON: <ul style="list-style-type: none"> - SEDE DI ORGANIZZAZIONI CULTURALI ED EDUCATIVE - LUOGO PER EVENTI - SEDE PARCO - PUNTO VENDITA PRODOTTI DEL PARCO ■ CANOA CLUB VERONA IN PROGETTO ■ AREA CAMPEGGIO E AREA SOSTA CAMPER ■ EDIFICI INDUSTRIALI: - ACCOGLIENZA TURISTICA ■ FORTE CHIEVO: <ul style="list-style-type: none"> - ACCOGLIENZA CICLOTURISTI - PARTENZA ITINERARIO DEI FORTI ■ VILLA PULLÈ: <ul style="list-style-type: none"> - CENTRO CULTURALE/SALE MULTIFUNZIONALI - OSTELLO - MUSEO DEL FIUME - PARCO ■ ORTI IRRANTI | <p>SISTEMA INFRASTRUTTURALE</p> <ul style="list-style-type: none"> ●●●●● PISTE CICLABILI DA REALIZZARE ■●■■■■ PERCORSI PEDONALI ↔ COLLEGAMENTO PARCO ADIGE NORD CON IL PARCO DELLE MURA ← ACCESSI AL PARCO ●●●●● STRADA A TRAFFICO LIMITATO - - - PERCORSO DEI FORTI P PARCHEGGIO CON INTERSCAMBIO AUTO/BICI <p>SISTEMA AMBIENTALE</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ FIUME ADIGE CORRIDOIO ECOLOGICO PRINCIPALE ■ PUNTO DI OSSERVAZIONE DEL PAESAGGIO AFFACCIO IN QUOTA ■ PUNTO DI OSSERVAZIONE DEL PAESAGGIO AFFACCIO A LIVELLO ACQUA |
|---|---|

Tavola 07 Masterplan di Progetto - stralcio



05.3 ZOOM 1

Nel Masterplan di Progetto si è voluto inserire una zona per l'accoglienza turistica situata in una zona centrale del Parco, precisamente nell'area degli ex edifici industriali in via Lungadige Attiraglio, per aumentare sia la presenza di visitatori del Parco, così da incentivare l'utilizzo in tutti i momenti della giornata, sia per tutti i turisti che vogliono visitare la città di Verona soggiornando in un ambiente maggiormente naturale e di pregio paesaggistico.

L'area dell'accoglienza turistica allo stato di fatto attuale è situata circa a metà del Lungadige Attiraglio in una posizione leggermente arretrata rispetto la strada e il fiume. I fabbricati presenti sono degli ex capannoni industriali, di circa una decina di metri di altezza, completamente abbandonati di cui rimane solamente la struttura portante in acciaio e alcuni edifici in muratura di piccola dimensione ed ad un piano.

Nel progetto è stato previsto l'utilizzo degli edifici principali esistenti, che ospiterebbero le nuove funzioni ricettive, mantenendone la sagoma così da non andare ad aumentare il volume del costruito all'interno del Parco.

Per tutta l'area dell'accoglienza è stata prevista la riqualificazione degli spazi aperti con l'inserimento di numerose zone verdi.



Fig. 65 Ex Edifici industriali Lungadige Attiraglio - Verona
Stato di Fatto

- AREA CAMPEGGIO: l'area del campeggio è stata pensata per offrire a chi ci soggiorna un area confortevole, tranquilla e immersa nella natura. Il Campeggio ha un'entrata indipendente, con un corto viale che porta ad una piazzetta distributiva dove si trovano la reception, il bar/ristorante e il parcheggio.

La reception e il bar/ristorante sono ubicati nel medesimo fabbricato, un ex capannone industriale di cui viene recuperata la forma e il volume originale, ma riqualificando interamente l'intera struttura con materiali moderni, come acciaio, vetro e legno.

Il parcheggio situato ad est della piazzetta con entrata diretta per le auto è stato pensato per ospitare n° 40 autoveicoli disposti linearmente al



Fig. 66 Ex Edifici industriali Lungadige Attiraglio, area campeggio - Verona Stato di Fatto



Fig. 67 Ex Edifici industriali Lungadige Attiraglio, area campeggio, Stato di Progetto - Verona

percorso distributivo interno. Nell'area del parcheggio sono stati inseriti numerosi alberi ad alto fusto, maggiormente nel lato sud, per aumentare l'ombreggiamento e il raffrescamento estivo. Le specie arbore previste per tutta l'area del campeggio sono specie autoctone molto comuni e già presenti all'interno del Parco.

Il materiale utilizzato per il manto stradale del parcheggio è una pavimentazione drenante in cemento che consente di ottenere superfici ricoperte fino al 57% da manto erboso carrabile, mentre la pavimentazione dei percorsi pedonali è prevista in terra stabilizzata che consente di ottenere una superficie piana con un buon drenaggio, facile posa e semplice manutenzione.

I servizi igienici del campeggio, sono stati previsti in un edificio di nuova costruzione posizionato all'interno dell'area e in una zona facilmente raggiungibile da tutti gli utenti.

Il campeggio è stato diviso in tre zone, un area camper con n°20 piazzole, un area tende con n°36 piazzole e una area con n° 12



Fig. 68 Area campeggio, Stato di Progetto - Verona

bungalow.

All'interno del campeggio, sono stati separati i principali percorsi auto da quelli pedonali.

I bungalow posizionati in una zona appartata del campeggio e immersi in una zona verde sono stati previsti per 2 o 4 persone con una superficie di 27mq, le pareti portanti saranno in legno tipo modello BAUFRITZ a prova di terremoto e di uragano, di 37 cm di spessore, e coefficienti U tra 0,15 W/m²K.

Internamente i bungalow sono stati progettati con una stanza da letto matrimoniale, i servizi igienici al centro e un soggiorno con angolo cottura e un divano letto aggiuntivo, questi locali orientati verso sud dove si trova una grande vetrata continua che dal su una terrazza e sul verde del campeggio.

All'interno dell'area del campeggio è stata prevista una piccola area giochi e un area sportiva.

- AREA ALBERGO: l'area per l'accoglienza turistica in cui è inserito l'albergo confina con l'area del campeggio e si posiziona leggermente più a ovest di quest'ultima. Questo per creare una area con una destinazione funzionale specifica e per permettere l'utilizzo di alcuni servizi, come per esempio il ristorante, da parte dei fruitori di tutte e due le aree.

L'area albergo è stata progettata con un entrata indipendente, diverse zone per il parcheggio degli autoveicoli, 30 posti auto, e due edifici collegati con i servizi alberghieri.

Nel primo edificio, già esistente, si trovano le funzioni di reception e la sala per le colazioni e il bar. Il secondo edificio, collegato al primo attraverso una passaggio coperto, è quello che ospita le stanze divise in due piani fuori terra.

Allo stato di fatto attuale nell'area si trovano 3 edifici con poca valenza architettonica che nel progetto vengono demoliti, per permettere una migliore gestione degli spazi. Si è pensato di riqualificare i due fabbricati mantenuti mantenendo il volume, la forma e la struttura. Ogni piano ha 15 stanze con un totale per la struttura di n°30 stanze. La distribuzione interna avviene tramite un corridoio centrale, e quella verticale con delle scale e ascensore posizionato al centro dell'edificio. Il fabbricato ha una orientamento Nord-Sud, le stanze dotate di una grande vetrata quindi possono avere un affaccio vero est, cioè verso la piazzetta



Fig. 69 Area albergo,
Stato di Fatto - Verona



Fig. 70 Area albergo,
Stato di Progetto - Verona

del campeggio e Corte Molon, o verso ovest, verso le zone agricole del Parco. Tutte le stanze sono state progettate con i servizi igienici interni. Per le facciate si è ipotizzato di utilizzare delle vetrate basso emissive a tutta altezza e una schermatura solare in listelli di legno apribili e modulabili, così da poter variare l'ingresso della luce solare all'interno delle stanze. Inoltre si prevede l'installazione di pannelli solari fotovoltaici e termici sulla copertura. Tutti gli spazi aperti vengono riqualificati inserendo numerose zone verdi e andando ad impiantare specie arboree tipiche come il Frassino Maggiore, il Carpino Bianco e l'Acerò Campestre.



Fig. 71 Area albergo,
Stato di Fatto - Verona



Fig. 72 Area albergo,
Stato di Progetto - Verona

LEGENDA

- 1 - INGRESSO CAMPEGGIO
- 2 - RECEPTION
- 3 - RISTORANTE BAR
- 4 - PARCHEGGIO
- 5 - SERVIZI IGIENICI MASCHILI / FEMMINILI E LAVANDERIA
- 6 - AREA CAMPER N°20
- 7 - AREA TENDE N°36
- 8 - AREA BOUNGALOW N°12
- 9 - AREA GIOCHI/SPORTIVA
- 10 - INGRESSO ALBERGO
- 11 - RECEPTION / BAR - SALA COLAZIONI
- 12 - STANZE ALBERGO N° 32
- 13 - COLLEGAMENTO COPERTO EDIFICI
- 14 - PARCHEGGIO

INQUADRAMENTO ZOOM 1
AREA CAMPEGGIO / RICEZIONE TURISTICA



SCHEMA DEMOLIZIONI / NUOVE COSTRUZIONI

- DEMOLIZIONI
- NUOVE COSTRUZIONI
- RIUSO EDIFICI ESISTENTI



SCHEMA PERCORSI

- PERCORSO MIELO / RISTORANTE
- PERCORSI ALBERGO AUTO
- PERCORSI CAMPEGGIO AUTO
- PERCORSI CAMPEGGIO PEDONALI



ZOOM A - BOUNGALOW



1-BOUNGALOW PER 2/4 PERSONE DI 27mq, CON PARETI IN LEGNO BALZATREZZA A RIVOTA DI TERMOBLENTO E DI URAGANO, CON PARETI ESTERNE DI 37 cm DI SPESORE, E COEFFICIENTI U FRA 0,15 W/m²K.

2- CARPORTO BIANCO SPECIE, TIPICA DEL BOSCO PLANTAZIONE, SIFUSSA SOPRATTUTTO NELLE REGIONI TEMPERATE. ANA TERRENI FERTILI E AMBIENTE LUMINOSO. LA CORTECCIA È DI COLORE GRIGIO-ARGENTO. ALTEZZA:PIANTA CON ALTEZZA MEDIA DI 10-20 METRI.

ZOOM B - PARCHEGGI E PERCORSI

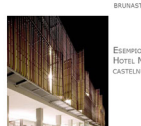


1- PAVIMENTAZIONE IN TERRA STABILIZZATA CHE CONSENTE DI OTTENERE UNA SUPERFICIE RUATA CON UN BUON DRENAGGIO, FACILE POSA E SEMPLICE MANUTENZIONE E CARIBABILE

2- PAVIMENTAZIONE DRENANTE IN CEMENTO CHE CONSENTE DI OTTENERE SUPERFICI RICORRENTE FINO AL 57% DA MANTO ERBOSO CARIBABILE



1- STANZE D'ALBERGO 24mq CASCINA TOTALE DI N° 32 STANZE SU 2 PIANI PIU' TERRA
2- SERVIZI IGIENICI 6 mq
3- CORRIDOIO DISTRIBUTIVO
4- MANTO ERBOSO
5- PRASSINO MAGGIORE, SPECIE TIPICA DELL'ITALIA SETTENTRIONALE. PREFERISCE SUOLI FRESCI E PROFONDI ED È ESIGENTE IN



3- SAMBUCO SPECIE A LARGA DIFFUSIONE, ANA SUOLI RICCHI DI AZOTO E CON BUONA DISPONIBILITÀ LORICA.
ALTEZZA: PORTAMENTO CESPUGLIOSO DI 5-8 METRI DI ALTEZZA. CORTECCIA GRIGIO-BRUNA PROFONDAMENTE INCISA.

4- ACERO CAMPESTRE SPECIE SPONTANEA, TIPICA DELLE SIERE CAMPESTRE E DEI BOSCHI DI LATIFOGHE DELLA PANGIA COLLINARE E MONTANA. ANA TERRENI FRESCI E PROFONDI E ZONE SOLEGGIATE. ALTEZZA: DA 3 A 15 METRI.LA CORTECCIA È BRUNASTRA E SUCCOVISA IN FUGGIO.

ESEMPIO DI RIFERIMENTO PER LA FACCIATA: HOTEL MOO O'S, ANCI, ENCA MOSCARO, CASTELNUOVO DEL GARDA VA

ZOOM C - ALBERGO

EDIFICI ESISTENTE CHE SI INTENDE VARIARE LA SUA DESTINAZIONE D'USO, DA EDIFICIO INDUSTRIALE AD EDIFICIO PER L'ACCOGLIENZA TURISTICA, ALBERGO, ATTRAVERSO UNA RISTRUTTURAZIONE DELL'INTERO VOLUME: L'INTENZIONE È DI RIPROPORRE E DI NON VARIARE IL VOLUME ESISTENTE RUTILIZZANDO, SE POSSIBILE, LA VECCHIA STRUTTURA PORTANTE IN ACCIAIO, CREARE 2 PIANI INTERNI CON UN CORRIDOIO DISTRIBUTIVO CENTRALE E LE STANZE CON AFFACCIO DAL PARCO. PER LE FACCIATE SI IPOTIZZA DI UTILIZZARE DELLE VETRATE BASSO EMISSIVE A TUTTA ALTEZZA E UNA SCHERMATURA SOLARE IN LISTELLI DI LEGNO APRIBILI E MODULABILI, COSI DA POTER VARIARE L'INGRESSO DELLA LUCE SOLARE ALL'INTERNO DELLE STANZE. INOLTRE SI PREVEDE L'INSTALLAZIONE DI PANNELLI SOLARI FOTOVOLTAICI E TERMICI SULLA COPERTURA.

05.4 ZOOM 2

L'approfondimento Zoom numero 2 prende in esame l'area di Corte Molon, situata lungo il Lungadige Attiraglio sulla riva sinistra del fiume, sul confine sud est del Parco.

La corte rurale di proprietà del comune di Verona è attualmente a disposizione degli enti, delle associazioni, dei gruppi e delle famiglie per attività formative, seminari e convegni, meeting, feste, mostre ed esposizioni.

Infatti la corte risulta restaurata e riqualificata negli spazi esterni ed interni. Esternamente alla corte vera e propria si trova un grande spazio prativo tra gli edifici e il fiume, mentre nella zona posteriore vi è un



Fig. 73 Area di Corte Molon - Verona Stato di Fatto



Fig. 74 Area di Corte Molon, Stato di Progetto - Verona

grande spazio solo marginalmente utilizzato come maneggio.

Nell'area adiacente a Corte Molon in direzione ovest esiste l'iniziativa per porre a dimora un albero per ogni nuovo nato nel Comune di Verona per il quinquennio 2008-2012 per un totale di circa 12.000 piante autoctone.

Corte Molon si presta grazie alla sua posizione centrale a diventare il centro organizzativo di tutti i servizi del parco, inoltre nel progetto si è pensato di inserire altre funzioni nell'area che aumentassero la frequentazione e l'importanza della corte e di tutta l'area attigua.

Quest'area è raggiungibile da Verona attraverso il Lungadige Attiraglio, che si è pensato di trasformarlo in una strada a traffico limitato con percorso ciclabile e pedonale, da via Brennero con un breve tragitto su strade interne e verrà collegato con tutti i percorsi ciclabili e pedonali, con i mezzi pubblici e con i parcheggi scambiatori del Parco.

L'accesso principale all'area avviene tramite una strada bianca che dal Lungadige Attiraglio costeggia il grande spazio prativo e giunge alla Corte Molon. Lungo questo percorso sono stati inseriti alcuni parcheggi alberati, mentre tutti i rimanenti percorsi dell'area sono stati previsti pedonali e ciclabili creati con terra stabilizzata.

Nella corte si è pensato di inserire, oltre alle funzioni già presenti, la sede del parco, il negozio con i prodotti del Parco e i servizi igienici.



Fig. 75 Area Corte Molon - Verona

Per l'area esterna attigua si è pensato di proporre funzioni che permettessero una fruizione da parte di visitatori con diverse fasce di età e diverse esigenze. Così è stato prevista un area per il gioco dei bambini, un area con i giochi per gli anziani, come le bocce, un area didattica con l'orto botanico, una fontana con giochi d'acqua e una piazza. I materiali pensati per le sedute di quest'area sono in pietra di Prun, un marmo tipico della zona di Verona.

La fontana profonda 5 cm è prevista praticabile con giochi d'acqua che creino "un piano d'acqua a specchio", la pavimentazione in pietra scura tipo basalto per esaltarne la profondità e l'effetto specchio.



Fig. 76 Area di Corte Molon - Verona Stato di Fatto



Fig. 77 Area di Corte Molon, Stato di Progetto - Verona

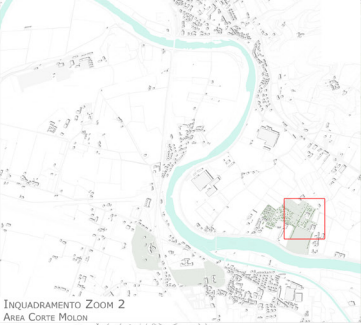
Nella piazza viene inserita una scacchiera gigante e un edificio che ospita un punto ristoro bar/ristorante. Quest'edificio con una pianta rettangolare e un piano fuori terra, ha un affaccio vetrato verso la piazza e il fiume, mentre posteriormente vi si trova una scalinata che porta sul tetto verde con un bel vedere. I materiali che compongono quest'edificio sono una struttura portante in acciaio e pareti in legno e vetrata bassoemissiva nel lato Sud.

La piazza si è pensata come un luogo dove ospitare eventi culturali e musicali. Posteriormente all'edificio del bar si apre un area verde a prato molto grande, con alberi per l'ombreggiamento, così da creare un ambiente per rilassarsi e godere del paesaggio circostante.

Si è poi pensato di creare un area a bosco formato con specie vegetali come Carpino Bianco e Quercie e arbusti come Nocciolo e Frangola, quest'area ospiterà delle aree di sosta attrezzate e dei percorsi interni ciclabili e pedonali.

L'area attorno a Corte Molon si è pensato destinarla ad area agricola con l'incentivazione dello sviluppo dell'agricoltura biologica a basso impatto ambientale.

Tutte le zone verdi dell'area verranno impiantati con alberi tipici della zona come Quercie Farnia, Aceri Campestre, Frassino Maggiore e Carpino Bianco, disposti maggiormente lungo i viali d'accesso e nelle zone dovè maggiormente necessario un ombreggiamento estivo.

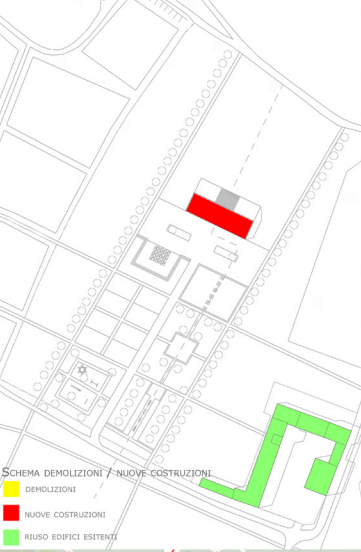


INQUADRAMENTO ZOOM 2
AREA CORTE MOLON

PLANIMETRIA ZOOM 2 SCALA 1:500

LEGENDA

- 1 - SEDE PARCO
- 2 - NEGOZIO PRODOTTI PARCO
- 3 - SERVIZI IGIENICI
- 4 - PARCHEGGIO
- 5 - AREA GIOCHI BAMBINI
- 6 - AREA ANZIANI
- 7 - GIARDINO BOTANICO/DIDATTICO
- 8 - PIAZZA PER EVENTI
- 9 - BAR/RESTORANTE
- 10 - FONTANA
- 11 - PRATO/ AREA RELAX
- 12 - AREA NATURALE, BOSCO
- 13 - AREA AGRICOLA, COLTIVAZIONI



SCHEMA DEMOLIZIONI / NUOVE COSTRUZIONI

- DEMOLIZIONI
- NUOVE COSTRUZIONI
- RIUSO EDIFICI ESISTENTI



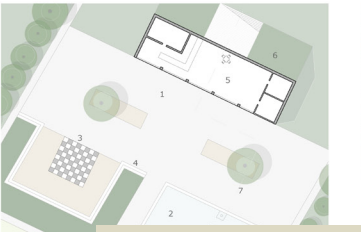
SCHEMA PERCORSI

- PERCORSI PEDONALI/CICLABILI
- PERCORSI AUTOVETTURE/ PARCHEGGIO

SEZIONE AA SCALA 1:500



ZOOM A - PIAZZA CORTE MOLON



- 1 - PIAZZA CON PAVIMENTAZIONE IN PIETRA DI PRUN
- 2 - FONTANA PROFONDA 5 CM PRATICABILE CON GIOCHI D'ACQUA CHE CREA "UN PIANO D'ACQUA A SPECCHIO", PAVIMENTAZIONE IN PIETRA SCURA TIPO BASALTO. EQUIPAGGIO DI RIFRESCIMENTO: FONTANA DI ARDENNE, ARCH. DAVID CHIFFERTELLO, VERONA
- 3 - SPAZIO GIOCHI PER ADULTI CON SCACCHIERA "GIGANTE" IN PIETRA
- 4 - SEDEUTE IN PIETRA DI PRUN BUCCHARDATA
- 5 - RESTORANTE / BAR CON STRUTTURA PORTANTE IN ACCIAIO E PARETI IN LEGNO E VETRATA BASSORIFLESSIVA NEL LATO PIAZZA
- 6 - COPERTURA VERDE PRATICABILE CON MANTO ERBOSO E SCALE PER LA SALITA/DISCESA IN PIETRA. EQUIPAGGIO DI RIFRESCIMENTO: MOGADOUR'S BUS STATION, ARCH. CANNATA & FERNANDES
- 7 - QUERCIA FRANDA, TRA LE QUERCIE PIU' DIFFUSE, LA FRANDA SI ADATTA BSA A BOSCHI UMIDI CHE A BOSCHI ASCIUTTI MA E USATA ANCHRE COME PIANTA ISOLATA IN VIGILI O PARCHI.

ZOOM B - AREA GIOCHI BAMBINI CORTE MOLON

- 1 - PAVIMENTAZIONE IN TERRA STABILIZZATA CHE CONSENTE DI OTTENERE UNA SUPERFICIE PIANA CON UN BUON DRENAGGIO, FACILE POSA E SEMPLICE MANUTENZIONE
- 2 - PAVIMENTAZIONE ANTI TRAUMA IN GOMMA COLORATA
- 3 - MANTO D'ERBA
- 4 - ACIZIO CAMPRESTRE, SPECIE SPONTANEA, TIPICA DELLE SEPPI CAMPRESTI E DEI BOSCHI DI LATIFOLIE DELLA PIAZZA COLLINARE E MONTANA. AMA TERRENI FRESCI E PROFONDI E ZONE SOLEGGIATE. ALTEZZA: DA 3 A 15 METRI. LA CORTECCIA E BRUCIATURA E SUDOVVERA E PIACQUE.

05.5 ZOOM 3

La tavola 10, zoom 3, prende in approfondimento l'area di Villa Pullè situata sulla riva destra all'interno del quartiere del Chievo, una località di Verona.

Al centro del quartiere storico si posiziona l'area della villa, circondata da un alto muro perimetrale che ne nasconde l'interno.

Villa Pullè è una tipica residenza patrizia veneta del '700 circondata da un parco di circa 4 ettari al momento di proprietà del INPS.

Le origini di Villa "Marioni Pullé" non sono chiare; si può solo dedurre, dagli scarsi documenti ritrovati, che si trattasse di un palazzo costruito all'incirca verso la fine del Seicento e che attraverso successive modifiche diventò una villa.

L'ampliamento e la ristrutturazione dell'edificio vennero ultimati verso la fine del Settecento ad opera dell'Architetto Ignazio Pellegrini. A lavori ultimati la villa prese la fisionomia che verrà conservata fino ai giorni nostri.

Lo stile è decisamente neoclassico, caratterizzato da una struttura simmetrica, dove il corpo centrale è collegato da due corpi laterali. Allo stato di fatto attuale i due edifici, la dependance e la Villa Pullè, risultano completamente abbandonati e degradati, mentre il grande parco che li circonda risulta fruibile solo nella sua parte anteriore come zona verde a servizio dei cittadini. L'edificio della Villa situato nel centro del Parco domina l'area grazie alla sua posizione sopraelevata, è composto da un corpo centrale e due ali laterali, si sviluppa per due piani fuori terra. Il prospetto principale, quello est, è formato da un porticato al piano terra e una grande terrazza al piano primo. Il fabbricato della dependance situato in una zona pianeggiante appena più arretrata rispetto la villa, ha una pianta molto simile a quella della villa, un corpo centrale con delle ali laterali che nella dependance si rivolgono al lato occidentale del parco.

Il Parco che circonda la villa e si estende fino la scuola alberghiera nella parte nord dell'area, è composto da specie arboree di pregio e monumentali, come Cedri del Libano, che raggiungono i 25 metri d'altezza, Cedri Deodara e Lecci, questi esemplari necessitano di interventi manutentivi ordinari. Inoltre, i settori retrostanti la villa e la scuola alberghiera evidenziano segni di abbandono, come erba non falciata e secca, rami ed esemplari arborei morti non eliminati. Nel progetto si è pensato di riqualificare l'intera area della villa, compreso il parco monumentale che la circonda. L'area è facilmente raggiungibile con i mezzi pubblici e con i mezzi



Fig. 78 Area di Villa Pullè, Stato di Fatto - Verona



Fig. 79 Area di Villa Pullè, Stato di Progetto - Verona

privati, sono state inserite funzioni miste che possano permettere un utilizzo da parte di numerosi utenti. Infatti le funzioni sono state pensate sia per i visitatori del Parco dell'Adige sia per utenti "esterni", andando a creare un polo di attrazione per la città di Verona.

L'intervento che si ipotizza di attuare è una riqualificazione, con il restauro conservativo degli edifici, con la conservazione di tutte le strutture originali. Gli spazi aperti vengono salvaguardati, riqualificati e migliorata la diversità biologica.

L'accesso all'area è stato progettato avvenga da diversi punti, uno pedonale nella zona orientale che risulta quello già utilizzato attualmente, uno da sud posizionato nella zona verde tra i due edifici e uno da nord. All'interno dell'area i percorsi saranno unicamente pedonali ad eccezione dei mezzi di servizio.

Le funzioni che si è deciso di insediare nell'area di Villa Pullè sono:

- Villa Pullè:

All'interno della villa si è pensato di inserire degli spazi museali per mostre temporanee e permanenti in sinergia con un Museo del Fiume con ingresso indipendente situato al primo piano

Nella parte nord della villa sono stati dislocati dei locali per associazioni.

Nella zona centrale, con ingresso indipendente, si è pensato di inserire la funzione di centro culturale/multifunzionale con sale per conferenze per eventi e manifestazioni culturali, didattiche e commerciali composto da una hall distributiva, una sala principale di 200mq, una sala più piccola di 80mq, uffici e servizi situati al piano terra.

- Dependance Villa Pullè:

Nella dependance si è voluto progettare un ristorante di circa 400mq con

plateatico esterno posteriore nella parte centrale dell'edificio. Una casa del custode di 100mq e nell'area nord un ostello di circa 500mq con



Fig. 80 Area di Villa Pullè, Depandance, Stato di Fatto - Verona



Fig. 81 Area di Villa Pullè, Depandance, Stato di Progetto - Verona

l'ingresso e gli spazi comuni al piano terra e le stanze al piano primo.

- Parco Villa Pullè:

Nel parco si è pensato di creare dei percorsi Botanici per poter osservare e godere delle specie arboree già presenti andando a riquilificare e implementare con nuove essenze le zone verdi degradate. Delle aree di sosta attrezzate completano i percorsi interni e un teatro all'aperto per ospitare eventi estivi situato nella parte orientale progettato per sfruttare il declivo naturale del parco.

- LEGENDA**
- 1 - INGRESSO PARCO PEDONALE
 - 2 - INGRESSO CENTRO CULTURALE/MULTIFUNZIONALE, OSTELLO, RISTORANTE
 - 3 - PERCORSI BOTANICI NEL PARCO
 - 4 - AREE DI SOSTA
 - 5 - VILLA PULLÈ
 - 6 - INGRESSO MUSEO DEL FIUME
 - 7 - SCALE PER MUSEO DEL FIUME
 - 8 - LOCALI PER ASSOCIAZIONI
 - 9 - SERVIZI IGIENICI
 - 10 - INGRESSO CENTRO CULTURALE/MULTIFUNZIONALE
 - 11 - HALL
 - 12 - SALA MULTIFUNZIONALE MQ 200
 - 13 - SALA MEETING MQ 80
 - 14 - UFFICI
 - 15 - TEATRO ALL'APERTO
 - 16 - DEPANDANCE
 - 17 - RISTORANTE MQ 400
 - 18 - PLATEATICO RISTORANTE
 - 19 - OSTELLO INGRESSO PIANO TERRA, PRIMO PIANO
 - 20 - CASA DEL CUSTODE MQ 100

QUADRAMENTO ZOOM 3



- SCHEMA DEMOLIZIONI / NUOVE COSTRUZIONI**
- DEMOLIZIONI
 - NUOVE COSTRUZIONI
 - RIUSO EDIFICI ESISTENTI



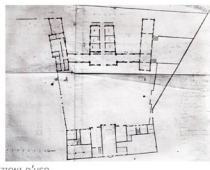
- SCHEMA PERCORSI**
- INGRESSI
 - PERCORSI PEDONALI/CICLABILI
 - PERCORSI AUTOVEICOLI/PARCHEGGIO



SEZIONE AA SCALA 1:500

VILLA PULLÈ

VILLA PULLÈ È UNA TIPICA RESIDENZA PATRIZIA VENETA DEL '700 CIRCONDATA DA UN PARCO DI CIRCA 4 ETTARI SITUATA NEL QUARTIERE DEL CHIEVO NEL COMUNE DI VERONA, DI PROPRIETÀ DEL INPS.
 LE ORIGINI DI VILLA "MARCONI PULLÈ" NON SONO CHIARE; SI PUÒ SOLO DEEDURE, DAGLI SCARSI DOCUMENTI RITROVATI, CHE SI TRATTASSE DI UN PALAZZO COSTITUITO ALL'INCIRCA VERSO LA FINE DEL SEICENTO E CHE ATTRAVERSO SUCCESSIVE MODIFICHE DIVENTÒ UNA VILLA.
 L'AMPLIAMENTO E LA RISTRUTTURAZIONE DELL'EDIFICIO VENERO ULTIMATI VERSO LA FINE DEL SETTECENTO AD OPERA DELL'ARCHITETTO IGNAZIO PELLEGRINI. A LAVORI ULTIMATI LA VILLA PRESSE LA FISIONOMIA CHE VERRÀ CONSERVATA FINO AI GIORNI NOSTRI.
 LO STILE È DECIDAMENTE NEOCLASSICO, CARATTERIZZATO DA UNA STRUTTURA SIMMETRICA, DOVE IL CORPO CENTRALE È COLLEGATO DA DUE CORPI LATERALI.
 LA VILLA SI TROVA IN UN BUON STATO D'ABANDONO E SI RICOINVANO NUMEROSI DROGATI CALDATI ANCHE DA ALTI VANDALICI; SI È PROTETTO DA RISTORINO CONSERVATIVO, ALMENO DELL'EDIFICIO PRINCIPALE E DEL PARCO, CON VARIE DESTINAZIONI D'USO PUBBLICHE E PRIVATE PER PERMETTERE UN AMPIO UTILIZZO DI QUESTO MANIFATTO E DEL SUO PARCO.

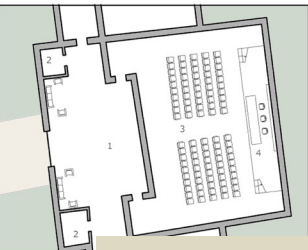


PROPOSTE DI DESTINAZIONI D'USO

- VILLA:**
- CENTRO CULTURALE/MULTIFUNZIONALE AL PIANO TERRA
 - LOCALI PER ASSOCIAZIONI AL PRIMO PIANO
 - MUSEO DEL FIUME
- DEPANDANCE**
- RISTORANTE CON PLATEATICO ESTERNO
 - OSTELLO
 - CASA DEL CUSTODE

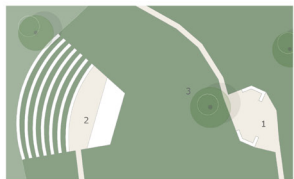
- PARCO:**
- REALIZZAZIONE DI UNA SEMPLICE RETE DI PERCORSI E ITINERARI BOTANICI CHE CON DISCREZIONE PENETRANO ALL'INTERNO DEL PARCO ALLA SCOPERTA DELLE VARIE SPECIE ARBOREE CHE VERRANNO EVIDENZIATE TRAMITE L'INDICAZIONE DELLE VARIE ESSENZE.
 - REALIZZARE UN TEATRO ALL'APERTO PER MANIFESTAZIONI ARTISTICO-CULTURALI
 - AREA FISCINE E GIOCHI PER BAMBINI
 - AREE DI SOSTA ATTREZZATE NEL PARCO

ZOOM A



- 1- HALL DI INGRESSO CON DESK PER L'ACCOGLIENZA CENTRO CULTURALE CON SALE MULTIFUNZIONALI, INERITO NELLA PARTE CENTRALE DI VILLA PULLÈ 80 mq
- 2- GUARDAROBIA
- 3- SALA MULTIFUNZIONALE IDEALE PER OSPITARE CONGRESSI, CONFERENZE, INCONTRI AZIENDALI, CONVENTION, RIUNIONI DI LAVORO, CORSE DI FORMAZIONE, CENTRO CULTURALE, INDOSSABILE CON POSSIBILITÀ DI VIDEO PROIEZIONI, 100 POSTI 200 mq
- 4- PALCO SALA MULTIFUNZIONALE

ZOOM B



- 1- PAVIMENTAZIONE IN TERRA STABILIZZATA CHE CONSENTE DI OTTENERE UNA SUPERFICIE PIENA CON UN BUON DRENAGGIO, FACILE POSA E SEMPLICE MANUTENZIONE, SEDUTE AREA DI SOSTA CON PANCHINE IN PIETRA DI PRUN
- 2- AREA TEATRO CON PAVIMENTAZIONE IN TERRA STABILIZZATA E MANTO EREGGIO, SEDUTE IN PIETRA DI PRUN
- 3- IL CEDRUS LIBANI (CEDRO DEL LIBANO) È ORIGINARIO DELL'ANATOLIA MERIDIONALE, NELLA SIRIA E DEL LIBANO. ALTEZZA: ALTO FINO A 40 METRI, CON CHIODA CONICA NEI GIOVANI ESPLERARE E PIÙ APPIATTITA NEI VECCHI.

05.6 ZOOM 4

L'approfondimento Zoom numero 4 prende in esame diverse aree e funzione inserite nel Parco.

La funzione degli orti urbani, siutati nell'area più meridionale del Parco, e le aree sosta sia lungo il fiume che quelle più interne.

Nel progetto si è pensato di inserire la funzione degli orti urbani per favorire la socialità e la frequentazione di una zona del parco che attualmente è poco valorizzata e utilizzata.

L'area scelta per questa funzione è la più vicina alla città, questo per poter incentivare il loro utilizzo da parte dei cittadini di Verona, composta allo stato di fatto attuale da una grande zona prativa incolta.

Gli Orti Urbani si è pensato dotarli di superfici coltivabili, elementi di servizio come strutture per il ricovero degli attrezzi e per la raccolta dei rifiuti vegetali, servizi igienici, strutture per la socializzazione e la didattica, cartelli informativi, impianti di irrigazione, percorsi di distribuzione interna, aree di parcheggio. Per l'area sono stati pensati materiali a basso impatto ambientale come strutture in legno prefabbricate e quindi reversibili per gli elementi di servizio.

Inoltre sono stati presi in esame due tipologie di aree di sosta, una sul fiume Adige posta in quota e una situata nelle zone più interne del



Fig. 82 Area di Sosta sul fiume, Lungadige Attiraglio, Sezione - Verona

Parco.

La prima tipologia è stata pensata per le aree di sosta con affaccio in quota, descritte nel Masterplan di Progetto, per permettere di godere della vista del fiume e del paesaggio circostante. Quella presa in esame dallo zoom si trova lungo il percorso del Lungadige Attiraglio in



Fig. 83 Area di Sosta sul fiume, Lungadige Attiraglio Stato di Fatto - Verona



Fig. 84 Area di Sosta sul fiume, Lungadige Attiraglio Stato di Progetto - Verona

prossimità della Corte Molon. Allo stato di fatto attuale il Lungadige è una strada a doppio senso senza percorsi ciclabili, con l'esistenza di una pista pedonale a livello fiume. Nel progetto viene inserito un percorso ciclabile a doppio senso situato nel lato fiume della strada, inoltre si è prevista la riqualificazione della scarpata con l'inserimento di nuovi alberi e la sistemazione del percorso pedonale a livello fiume. Le aree di sosta sono composte da una struttura a sbalzo, che sfrutta il diverso livello dell'argine, in acciaio e pavimentazione in legno con delle sedute che si integrano nella struttura.

La tipologia di aree di sosta interne, dislocate in vari punti del Parco dell'Adige Nord, sono pensate per permettere ai visitatori di riposarsi e osservare l'ambiente naturale circostante.

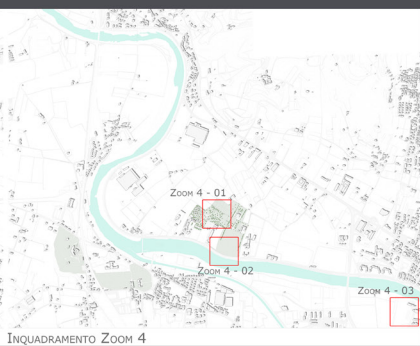


Fig. 85 Area di Sosta interne, Area di Corte Molon Stato di Fatto - Verona

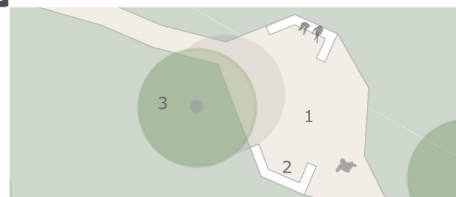


Fig. 86 Area di Sosta interne, Area di Corte Molon Stato di Progetto - Verona

Quella presa in esame dallo zoom è posizionata all'interno dell'area boscata dei Corte Molon, ed è composta da una pavimentazione in terra stabilizzata, delle sedute in pietra e circondata da essenze arboree di pregio come Farnia, Carpino Bianco, Acero Campestre e arbusti come Nocciolo e Cigliegio selvatico.



INQUADRAMENTO ZOOM 4



ZOOM 4 - 01 AREE DI SOSTA INTERNE

VISTA AREA A BOSCO CORTE MOLON

STATO DI FATTO

STATO DI PROGETTO



PLANIMETRIA ZOOM 3 - 02

AREA DI SOSTA-INTERNE

SCALA 1:200

LEGENDA

- 1 - PERCORSI CICLO / PEDONALI
- 2 - AREE DI SOSTA ATTEZZATE CON SEDUTE
- 3 - BOSCO

ZOOM A - AREE DI SOSTA INTERNE



- 1 - PAVIMENTAZIONE IN TERRA STABILIZZATA CHE CONSENTE DI OTTENERE UNA SUPERFICIE PIANA CON UN BUON DRENAGGIO, FACILE POSA E SEMPLICE MANUTENZIONE E CARRABILE
- 2 - AREA DI SOSTA CON SEDUTE IN PIETRA DI FRUN
ESEMPIO DI RIFERIMENTO: PLAZA DEL MILENO, EXP ARCHITECTES, VALLADOLID, SPAIN 2011
- 3 - BOSCO DI ALBERI E ARBUSTI:
 - FAGLIA
 - CAPRINO BIANCO
 - FRASSINO MAGGIORE
 - ACERO CAMPESTRE
 - OLMO CAMPESTRE
 - SANQUINELLA
 - NOCCIOLO
 - BIANCOSPINO
 - CILIEGIO SVATICO

ZOOM 4 - 02 AREE DI SOSTA LUNGOADIGE

PLANIMETRIA ZOOM 3 - 01 AREA DI SOSTA-LUNGOADIGE

SCALA 1:200

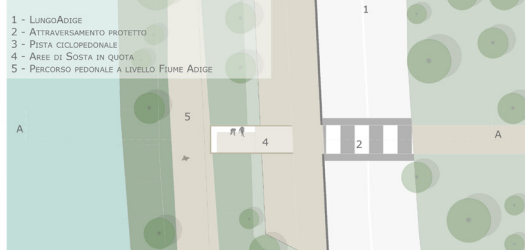
LEGENDA

- 1 - LUNGOADIGE
- 2 - ATTRAVERSAMENTO PROTETTO
- 3 - PISTA CICLOPEDONALE
- 4 - AREE DI SOSTA IN QUOTA
- 5 - PERCORSO PEDONALE A LIVELLO FIUME ADIGE

ZOOM A - AREE DI SOSTA



- 1 - PISTA CICLABILE / PEDONALE CON PAVIMENTAZIONE IN TERRA STABILIZZATA CHE CONSENTE DI OTTENERE UNA SUPERFICIE PIANA CON UN BUON DRENAGGIO, FACILE POSA E SEMPLICE MANUTENZIONE
- 2 - AREA DI SOSTA A SIMILIO CON STRUTTURA PORTANTE IN TRAVI DI ACCIAIO E PAVIMENTAZIONE IN LEGNO
ESEMPIO DI RIFERIMENTO: PANORAMA TERRACE AND LOOKOUT POINT, ARCH. BUIO LUBBERS, BREKLEN, NETHERLANDS 2006
- 3 - SEDUTE IN LEGNO
- 4 - PERCORSO PEDONALE IN CIOTOLI DI FIUME



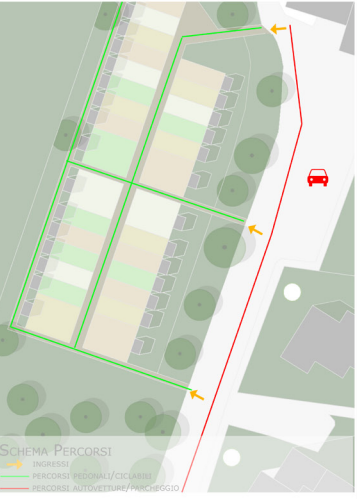
ZOOM 4 - 03 ORTI URBANI

PLANIMETRIA ZOOM 4 ORTI URBANI SOCIALI

SCALA 1:500

LEGENDA

- 1 - STRADA D'ACCESSO CON PARCHEGGIO
- 2 - RICOVERO ATTEZZATURA
- 3 - ORTO
- 4 - VIALETTI DISTRIBUTIVI PEDONALI
- 5 - SERVIZI IGENICI
- 6 - CARTELLI INFORMATIVI
- 7 - BOSCO CON PERCORSI PEDONALI



SCHEMA PERCORSI

INGRESSI

PERCORSI PEDONALI/CICLABILI

PERCORSI AUTOVETTURE/PARCHEGGIO

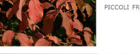
MATERIALI



A - PAVIMENTAZIONE IN TERRA STABILIZZATA CHE CONSENTE DI OTTENERE UNA SUPERFICIE PIANA CON UN BUON DRENAGGIO, FACILE POSA E SEMPLICE MANUTENZIONE



B - RICOVERO ATTEZZI IN LEGNO



C - ZONA IN TERRA PER LA COLTIVAZIONE BIOLOGICA DI ORTAGGI, PICCOLI FRUTTI E PRODOTTI LOCALI



D - BOSCO CON SPECIE ARBORE COME ACERO CAMPESTRE, CAPRINO BIANCO E CILIEGIO E ARBUSTI COME SANQUINELLA E NOCCIOLO



Tavola 11 Zoom 4, Area Orti Urbani e Aree di sosta - stralcio

06 INDICE DELLE FIGURE

	Pag.
Fig. 1 Verona e il fiume Adige - L'Adige, il fiume, gli uomini, la storia	6
Fig. 2 Verona e il fiume Adige, il Ponte Scaligero 1890 - L'Adige, il fiume, gli uomini, la storia	7
Fig. 3 Fiume Adige presso l' Isolo 1885 - L'Adige, il fiume, gli uomini, la storia	8
Fig. 4 Fiume Adige, ramo dell'acqua morta 1890 - L'Adige, il fiume, gli uomini, la storia	9
Fig. 5 Alluvione fiume Adige presso l' Isolo 1882 - Una Città e il suo Fiume, Verona e l'Adige	10
Fig. 6 Alluvione fiume Adige, lungoadige Sanmicheli 1966 - L'Adige, il fiume, gli uomini, la storia	11
Fig. 7 VAS, Uso del Suolo, Rapporto Ambientale	14
Fig. 8 Carte dell'Uso del Suolo, PAT Verona, stralcio	15
Fig. 9 Traforo delle Torricelle, stralcio Carta delle Aree Protette	23
Fig. 10 Progetto metropolitana di superficie, stralcio Relazione PAT Sistema della Mobilità	27
Fig. 11 Veduta di Verona; Litografia, 1850 c., A Guesdon (autore), Schultz (litografo), B.C.VR., Sez. Stampe I.d.10	31
Fig. 12 Stralcio del PTCP - Carta del Sistema Ambientale	40
Fig. 13 Stralcio del PTCP - Carta della Mobilità	41
Fig. 14 Stralcio del PTCP Area SIC - Sito IT3210043	42
Fig. 15 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale - PAT Piano Assetto Territorio stralcio	49
Fig. 16 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale - PAT Piano Assetto Territorio stralcio	53
Fig. 17 Sistema del Verde Urbano - VAS Valutazione Ambientale Strategica stralcio	60
Fig. 18 Congestione - VAS Valutazione Ambientale Strategica stralcio	62
Fig. 19 PI Piano degli Interventi - Piano delle Piste Ciclabili	63
Fig. 20 PI Piano degli Interventi - Piano delle Piste Ciclabili - percorsi turistici ambientali	64
Fig. 21 PI Piano degli Interventi - Piano delle Piste Ciclabili - stralcio	65
Fig. 22 PI Piano degli Interventi - Piano delle Piste Ciclabili - stralcio	66
Fig. 23 Piano Ambientale Parco dell'Adige 2007 - Tavola di Progetto - Comune di Verona, Arch. Anna Braioni	70
Fig. 24 Piano Ambientale Parco dell'Adige 2007 - Tavola di Progetto - Comune di Verona, Arch. Anna Braioni	72
Fig. 25 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Darko Pandakovic - stralcio	79

	Pag.
Fig. 26 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Darko Pandakovic - stralcio	80
Fig. 27 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Darko Pandakovic - stralcio	81
Fig. 28 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Darko Pandakovic - stralcio	82
Fig. 29 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Luciano Lussignoli - stralcio	86
Fig. 30 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Luciano Lussignoli - stralcio	87
Fig. 31 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Arrigo Rudi - stralcio	90
Fig. 32 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Arrigo Rudi - stralcio	91
Fig. 33 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Giovanni Cenna - stralcio	93
Fig. 34 Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo - tavola di progetto, Arch. Giovanni Cenna - stralcio	95
Fig. 35 Parco delle Mura - Verona, Bastione Catena	101
Fig. 36 Ponte Unità d'Italia - Verona	102
Fig. 37 Lungadige Attiraglio - Verona	103
Fig. 38 via Areoporto A. Berardi, Chievo - Verona	103
Fig. 39 via Brennero SP12 - Verona	104
Fig. 40 incrocio via Ca di Cozzi con via Salval - Verona	105
Fig. 41 Villa Pullè Chievo - Verona	106
Fig. 42 Villa Pullè Chievo - Verona	106
Fig. 43 edifici abbandonati Lungadige Attiraglio - Verona	107
Fig. 44 edifici abbandonati Lungadige Attiraglio - Verona	107
Fig. 45 Diga del Chievo Lungadige Attiraglio - Verona	108
Fig. 46 Diga del Chievo Lungadige Attiraglio - Verona	108
Fig. 47 ciclopista Canale Camuzoni, Saval - Verona	109
Fig. 48 ciclopista del Sole ,Canale Biffis, Boscomantico - Verona	109
Fig. 49 Percorsi pedonali, CorteMolon - Verona	110
Fig. 50 Percorsi pedonali, strade alzaie fiume Adige - Verona	110
Fig. 51 Forte del Chievo - Verona	111
Fig. 52 Corte Molon - Verona	112
Fig. 53 Centro sportivo Chievo - Verona, render del progetto	113

	Pag.
Fig. 54 Centro sportivo Parona - Verona	114
Fig. 55 Centro sportivo, Canoa Club Chievo - Verona - render di progetto	118
Fig. 56 Area del Campeggio Tav 07 Masterplan di Progetto - stralcio	120
Fig. 57 Area del Forte del Chievo Tav 05 - stralcio	121
Fig. 58 Area di Villa Pullè, Chievo Tav 05 - stralcio	123
Fig. 59 PI Piano degli Interventi - Piano delle Piste Ciclabili - stralcio, Planimetria e sezione panoramica dei possibili collegamenti all'intorno e tra Villa Pullè e Chievo	127
Fig. 60 Foto tratto percorso lungo la riva destra - Boscomantico, Verona - stato attuale	128
Fig. 61 Piante e sezioni Forte Chievo - Verona; G. Barbetta, Le mura e le fortificazioni di Verona, Verona, Vita veronese, 1970.	129
Fig. 62 Parco delle Mura, Bastione Spagna - Verona	130
Fig. 63 Percorso riva destra Adige - Verona affaccio n°4	133
Fig. 64 Percorso riva sinistra Adige - Verona affaccio n°7	134
Fig. 65 Ex Edifici industriali Lungadige Attiraglio - Verona Stato di Fatto	136
Fig. 66 Ex Edifici industriali Lungadige Attiraglio, area campeggio - Verona Stato di Fatto	137
Fig. 67 Ex Edifici industriali Lungadige Attiraglio, area campeggio, Stato di Progetto - Verona	137
Fig. 68 Area campeggio, Stato di Progetto - Verona	138
Fig. 69 Area albergo, Stato di Fatto - Verona	140
Fig. 70 Area albergo, Stato di Progetto - Verona	140
Fig. 71 Area albergo, Stato di Fatto - Verona	141
Fig. 72 Area albergo, Stato di Progetto - Verona	141
Fig. 73 Area di Corte Molon - Verona Stato di Fatto	143
Fig. 74 Area di Corte Molon, Stato di Progetto - Verona	143
Fig. 75 Area Corte Molon - Verona	144
Fig. 76 Area di Corte Molon - Verona Stato di Fatto	145
Fig. 77 Area di Corte Molon, Stato di Progetto - Verona	145
Fig. 78 Area di Villa Pullè, Stato di Fatto - Verona	149
Fig. 79 Area di Villa Pullè, Stato di Progetto - Verona	149
Fig. 80 Area di Villa Pullè, Depandance, Stato di Fatto - Verona	151
Fig. 81 Area di Villa Pullè, Depandance, Stato di Progetto - Verona	151
Fig. 82 Area di Sosta sul fiume, Lungadige Attiraglio, Sezione - Verona	154
Fig. 83 Area di Sosta sul fiume, Lungadige Attiraglio Stato di Fatto - Verona	155
Fig. 84 Area di Sosta sul fiume, Lungadige Attiraglio Stato di Progetto - Verona	155
Fig. 85 Area di Sosta interne, Area di Corte Molon Stato di Fatto - Verona	156
Fig. 86 Area di Sosta interne, Area di Corte Molon Stato di Progetto - Verona	156

07 INDICE DELLE TAVOLE

- Tavola 01 - Inquadramento
- Tavola 02 - Sistema Insediativo
- Tavola 03 - Sistema Infrastrutturale
- Tavola 04 - Sistema Ambientale
- Tavola 05 - Stato di Fatto
- Tavola 06 - Criticità e Potenzialità
- Tavola 07 - Stato di Progetto
- Tavola 08 - Zoom 01
- Tavola 09 - Zoom 02
- Tavola 10 - Zoom 03
- Tavola 11 - Zoom 04
- Tavola 12 - Abaco Specie Vegetali

08 BIBLIOGRAFIA

LIBRI STORICI SUL FIUME ADIGE:

- GIORGIO BORELLI, Una città e il suo Fiume, Verona e l'Adige, Vol. 1 e 2 , Banca Popolare di Verona, 1977
- G. BARBETTA, Le mura e le fortificazioni di Verona, Verona, Vita veronese, 1970
- RINALDO DAL NEGRO, Parona e la sua Chiesa, Verona 1998
- EUGENIO TURRI E SANDRO RUFFO, L'Adige, il fiume, gli uomini, la storia; Cierre Edizioni, 1992

PAESAGGIO:

- DI FIDIO M., Architettura del Paesaggio, Pirola, Milano, 1983
- MICHELLE RACINE, Garden and Landscape Architects of France, Sticking Book, Paris 2002
- DANIELA VEDOVI, Parco Urbano dell'Adige: il Catalogo, Cierre Edizioni 2003
- CASTELLANI E., Forme nel paesaggio tra natura e intervento umano, Milano, 1975
- CASTIGLIONI B., Percorsi nel paesaggio, Giappichelli, Torino, 2002.
- CRUCIANI B., GIORGETTI G., PANDAKOVIC D., Paesaggio perduto: disagio e progetto, Quattro Venti, Urbino, 1996.
- UGO V., Paesaggio, Architettura, Cogra, Palermo, 1984.
- PHILIP JODIDIO, Architecture Now! Landscape, Taschen, Parigi 2012
- RITTER. J., Paesaggio. Uomo e natura nell'età moderna, Guerini e associati, Milano, 1994.
- VITTA M., Il paesaggio: una storia fra natura e architettura, Einaudi, Torino, 2005.
- FRANCESCO ZAMORA MOLA, JULIO FAJARDO, Archistar del Paesaggio, LOGOS Edizioni, Modena 2010

SISTEMA AMBIENTALE:

- VALERIA D'AMBROSIO, Azioni sostenibili e tecnologie innovative per i parchi urbani, Interventi di riqualificazione e di manutenzione per le aree verdi di Napoli, Alinea Editrice, 2010
- DIANA BALMORI, Tra fiume e città, Paesaggi, progetti e principi, Bollati Boringhieri, Torino 2009
- LUCIANO FONTI, Città e Parchi, Idee e percorsi nella riqualificazione urbana e ambientale, Gangemi Editore, Tivoli 2003
- LANZA A., Lo sviluppo sostenibile, Il Mulino, Bologna.
- MC HARG I., Design with nature, Natural History Press, Garden City, New York, 1969, John Wiley & Sons, 1992, trad. it. Progettare con la natura, Muzzio, Padova, 1989.
- ELENA MUSSINELLI, FABRIZIO SCHIAFFONATI, Il tema dell'acqua nella progettazione ambientale, Maggioli editore Milano 2008
- ANNIBALE SICURELLA, Progettare il verde, Sistemi Editoriali, Napoli 2003
- HOLDEN ROBERT, Progettare l'ambiente, Logos Editori, Modena 2003
- PALMIERI F., Il pensiero sostenibile, Meltemi editore, Roma, 2003.
- PONTING C., Storia verde del mondo, SEI, Torino, 1992.
- TIEZZI E., MARCHETTINI N., Che cos'è lo sviluppo sostenibile?, Donzelli, Roma, 1999.

ARTICOLI DI RIVISTE:

- ArchitettiVerona n° 84, architettiverona rivista quadrimestrale sulla professione di Architetto fondata nel 1959, Terza edizione, Anno XVII n. 2 maggio/agosto 2009 pag.83 - 85
- ArchitettiVerona n° 63, architettiverona, Bimestrale sulla professione di Architetto dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Verona Anno XI pag. 28 - 37

- Architettura del Paesaggio n°24, Il disegno del paesaggio agrario, Milano 2011
- Architettura del Paesaggio n°25, Waterfront: i paesaggi del frontemare, Milano 2011
- PAYSAGE TOPSCAPE n°10, Milano 2012, pag. 86
- PAYSAGE TOPSCAPE n°9, Milano 2012,

TESI DI LAUREA:

- Il Progetto Ambientale dello Spazio Pubblico. Linee guida metaprogettuali per la riqualificazione del “Campo di Marte” a Firenze.
Relatore: Chiarissima Prof. Elena Mussinelli
Studenti: Emanuele Quaglia, Massimiliano Trevisan
Anno 2005 - 2006

PIANI URBANISTICI:

- VAS Valutazione Ambientale Strategica, Comune di Verona 2006
- PAT Piano Assetto Territorio, Comune di Verona 2007
- PTCP Piano Territoriale Cordinamento Provinciale, Provincia di Verona 2008
- PI Piano Interventi, Comune di Verona 2011
- Piano Ambientale Parco dell’Adige, Comune di Verona, Arch. Anna Braioni 2007