



POLITECNICO

MILANO 1863

Polo Territoriale di Mantova

Scuola di architettura e società

Tesi di Laurea Magistrale in:

Architectural Design and History

a.a. 2019/2020

In-Between Live and Work spaces.

Tra la residenza e la produzione a Verona Sud.

Studente:

Morati Federico

896633

Relatore:

prof. Peraboni Carlo

INDEX

A list of topics

Abstract. L'origine dell'idea..... 05

01. INTRODUZIONE ai LUOGHI URBANI DI MEZZO a VERONA SUD

UNA BREVE INTRODUZIONE STORICA

Dalle origini alle guerre mondiali

L'inizio	11
La famiglia Della Scala	11
Verona "Serenissima"	12
La piazzaforte Asburgica	14
Tra le guerre mondiali	16

EVOLUZIONE della PIANIFICAZIONE URBANA

Dal Piano di Ricostruzione ad oggi

Il Piano di Ricostruzione	19
Il Piano Regolatore Generale	19
La variante generale al PRG del '75	22
La proposta di Marcello Vittorini	24
Il PAQE ed il PRUSST	27
Il Piano di Assetto del Territorio PAT	32
Piano Interventi Verona Sud_ATO 4	36

IL BORDO TRA SPAZI del VIVERE e del LAVORO

Da scarto a risorsa urbana

La genesi del margine come scarto	39
Il ruolo dei luoghi tra residenza e produzione	42
Quale futuro per gli spazi di mezzo?	50
Nuove frontiere di sviluppo	58

Abstract. The origin of the idea 00

01. INTRODUCTION to IN-BETWEEN URBAN PLACES in VERONA SUD

A SHORT HISTORICAL INTRODUCTION

From the origins to the world wars

The beginning	11
The Della Scala family	11
Verona "Serenissima"	12
The Hapsburg stronghold	14
Between the world wars	16

URBAN PLANNING EVOLUTION

From the Reconstruction Plan to today

The Reconstruction Plan	19
The General Town Plan	19
The general variation to the PRG of '75	22
Marcello Vittorini's proposal	24
The PAQE and the PRUSST	27
The Regional Planning Plan PAT	32
Verona Sud Intervention Plan_ATO 4	36

THE BORDER BETWEEN LIVING and WORK SPACES

From waste to urban resource

The genesis of margin as a gap	39
The role of places between residence and production	42
What future for in the middle spaces?	50
New frontiers of development	58

02.PIANIFICARE i LUOGHI URBANI DI MEZZO

DESCRIZIONE della SITUAZIONE ESISTENTE

Dal sopralluogo al disegno dello Stato di Fatto

L'importanza di capire i luoghi	69
Il lato Santa Lucia/Golosine	76
Il lato Borgo Roma/Tomba	92
Descrivere attraverso segni grafici	110

I TEMI dei LUOGHI URBANI DI MEZZO

Dalla situazione esistente agli spunti per il futuro

Riflettere sulle carenze dei luoghi	115
Leggere gli spunti del panorama urbano	120
Ri.Leggere i temi dei luoghi di mezzo	126

Due CONCEPT PLAN come MODELLI SIGNIFICATIVI

Dalla lettura dei temi urbani ad un esempio di progetto

Scegliere le porzioni più significative	131
Le finalità di un progetto nell'in-between a VR Sud	136
Disegnare la trasformazione urbana	141

Conclusioni	147
-------------------	-----

Raccolta delle tavole di studio	150
Bibliografia completa	161
Ringraziamenti	163

02.PLANNING IN-BETWEEN URBAN PLACES

DESCRIPTION of the EXISTING SITUATION

From the inspection to the drawing of the State of affairs

The importance of understanding places	69
The Santa Lucia/Golosine side	76
The Borgo Roma/Tomba side	92
Describe through graphic signs	110

THE THEMES of the IN-BETWEEN URBAN PLACES

From the existing situation to the ideas for the future

Think on the deficiency of the places	115
Read the suggestions of urban landscape	120
Re.Read the themes of the in-between places	126

Two CONCEPT PLANS as SIGNIFICANT MODELS

From reading urban themes to an example of a project

Choose the most significant portions	131
The aims of a project in the in-between at VR Sud	136
Designing the urban transformation	141

Conclusions	147
-------------------	-----

Collections of study papers	150
Complete bibliography	161
Thanks	163

Abstract. L'origine dell'idea

È ormai un'opinione consolidata che la rivoluzione industriale abbia fortemente modificato lo stile di vita nelle grandi città europee, già a partire dal XIX secolo. Ma è specialmente dal secondo dopoguerra che le politiche di ricostruzione e lo sviluppo industriale hanno avuto un'impatto significativo sulla composizione fisica delle città. La grande quantità di forza lavoro richiesta dalle fabbriche ha innescato un processo di intensa espansione edilizia, spesso realizzata in modo frettoloso e sbrigativo. Oggi questo fenomeno non è più un'esclusiva occidentale, ma rappresenta una pratica diffusa a livello globale.

Il mito dello "sviluppo industriale" inteso nei termini utopistici del secolo scorso, ha però mostrato nel tempo i suoi limiti non previsti. Tralasciando per ora tutte le problematiche dinamiche sociali che si sono venute a creare nei popolosi quartieri di periferia, spesso cresciuti come un bacino di manovalanza a servizio dei poli industriali, il mio studio vuole focalizzare l'attenzione su quei territori di **marginie** che si sono venuti a creare all'interno del tessuto urbano consolidato, in particolare tra la residenza e il costruito a funzione produttiva.

Quei territori rimasti senza una funzione dichiarata, dimenticati, oppure stabilimenti dismessi e poi abbandonati, o lotti di terreno che per varie ragioni non sono mai stati edificati. Come scrive Giampaola Spirito nel libro **In-between places** "Si scoprono spazi residuali, prima ignorati, che offrono occasioni di trasformazione e ricucitura di parti di città.", prosegue poi, "Tra questi, il termine *interstizio* è spesso impiegato in riferimento a spazi residuali, in disuso, abbandonati, indeterminati e privi di una configurazione e perciò soggetti a divenire luoghi di eventi e di attività spontanee. Concetti analoghi sono espressi attraverso termini quali: il *nonluogo* formulato da Marc Augé, di *Terrain vague* proposto da Ignasi

Abstract. The origin of the idea

It is now a consolidated opinion that the industrial revolution has strongly changed the lifestyle in the great European cities, already since the nineteenth century. But it is especially after the Second World War that reconstruction policies and industrial development had a significant impact on the physical composition of cities. The large amount of labor required by the factories has triggered a process of intense building expansion, often carried out in a hurried and hasty manner. Today this phenomenon is no longer a Western exclusive, but represents a globally widespread practice.

However, the myth of "industrial development" understood in the utopian terms of the last century has shown its unexpected limits. Leaving aside for now all the social problems that have arisen in the populous suburban neighborhoods, often grown as a pool of laborers at the service of the industrial poles, my study wants to focus attention on those **marginal** territories that have come to create within the consolidated urban fabric, in particular between the residence and the buildings with a productive function.

Those territories left without a declared function, forgotten, or abandoned industrial plants, or lots of land that for various reasons have never been built. As Giampaola Spirito writes in the book **In-between places** "Residual spaces are discovered, previously ignored, which offer opportunities for transformation and re-assembly of parts of the city.", He continues, "Among these, the term *interstice* is often used to refer to spaces residual, disused, abandoned, indeterminate and devoid of a configuration and therefore subject to become places of events and spontaneous activities. Similar concepts are expressed through terms such as: the *non-place* formulated by Marc Augé, of *Terrain vague* proposed by Ignasi de Solà-Morales or *Third Landscape* coined by Gilles Clément. "

de Solà-Morales o di Terzo paesaggio coniato da Gilles Clément.”

Il caso studio da me scelto è il contesto urbano di Verona Sud, composto da due quartieri residenziali ospitanti 150.000 abitanti circa, tra i quali si incunea una vasta area industriale, il cuore produttivo della città.

L'intera area, nettamente delimitata da varie infrastrutture ma con poche e trafficate connessioni con il territorio circostante, appare suddivisa come in tre distinti spicchi urbani, ai cui vertici confluiscono le vie di comunicazione e l'importante zona fieristica. Durante gli ultimi anni sono in fase di progettazione e di realizzazione diversi progetti volti a riqualificare questo strategico nodo cittadino, ma nessuno di questi prende in considerazione i margini che si sono venuti a creare tra parti di città profondamente diverse fra di loro eppure così vicine. Gli **spazi tra** la residenza e i luoghi del lavoro.

L'obiettivo di questo studio è quello di analizzare come questi spazi possono giocare un nuovo ruolo nel panorama urbano. Un ruolo che, data la generale scarsità di luoghi di aggregazione sociale che affligge le periferie, deve passare dalla riappropriazione pubblica di questi spazi dimenticati.

La sfida consiste nel coniugare una necessaria visione d'insieme ad un'analisi estremamente localizzata, caso per caso, tenendo in considerazione e prendendo spunto da eventuali usi spontanei sorti nel frattempo.

Sarebbe interessante indagare nuovi modi di vivere queste aree di margine, frutto di un'espansione edilizia difficilmente governabile e prevedibile, espressione di una società in continuo cambiamento.

The case study I chose is the urban context of South Verona, composed of two residential districts hosting around 150,000 inhabitants, among which a vast industrial area is wedged, the productive heart of the city.

The whole area, clearly delimited by various infrastructures but with few and busy connections with the surrounding territory, appears to be divided as in three distinct urban segments, at the top of which the communication routes and the important fairgrounds converge. During the last few years, several projects are being designed and implemented to redevelop this strategic city node, but none of these takes into consideration the margins that have been created between parts of cities that are profoundly different from each other and yet so close. The **spaces between** the residence and the places of work.

The objective of this study is to analyze how these spaces can play a new role in the urban landscape. A role that, given the general scarcity of places of social aggregation that plagues the suburbs, must pass through the public re-appropriateness of these forgotten spaces.

The challenge is to combine a necessary overview with an extremely localized analysis, case by case, taking into consideration and taking inspiration from any spontaneous uses that have arisen in the meantime.

It would be interesting to investigate new ways of experiencing these marginal areas, the result of a building expansion that is difficult to manage and foreseen, an expression of a society in constant change.



Collage fotografico che esemplifica ed evidenzia i principali elementi dei luoghi in-between residenza e produzione.

Photographic collage that exemplifies and highlights the main elements of places in-between residence and production.

01.

01. INTRODUCTION to IN-BETWEEN URBAN PLACES in VERONA SUD

Dopo una rapida ma doverosa introduzione sull'evoluzione della città storica, utile per comprendere al meglio alcune delle sue più profonde caratteristiche, è presentata la successione di strumenti urbanistici che ne hanno regolato l'espansione edilizia dal secondo dopoguerra ad oggi. Questo ci permette di capire a fondo le logiche che hanno governato lo sviluppo urbano e l'origine delle sue criticità, un passo fondamentale prima di stringere l'obiettivo sugli spazi di mezzo tra la vita residenziale ed il lavoro.

Infine vengono approfondite la genesi, le ragioni, il ruolo, i significati e le prospettive future di questi spazi intermedi. Restituendo un quadro esauriente sulla sua composizione che lo introduce come un interessante caso studio per il dibattito sugli in-between places, sul futuro delle aree di scarto, dei ritagli urbani. Questo capitolo vuole trarre le conclusioni su quanto si è detto a livello teorico sul tema e su quanto è stato fatto di pratico sul territorio, per riflettere e offrire un proprio contributo originale.

After a quick but necessary introduction to the evolution of the historic city, useful to better understand some of its most profound characteristics, the succession of urban planning tools that regulated its building expansion from the second post-war period to the present is presented. This allows us to fully understand the logic that governed urban development and the origin of its criticalities, a fundamental step before tightening the objective on the spaces between the residential life and work.

Finally the genesis, the reasons, the role, the meanings and the future perspectives of these intermediate spaces are deepened. Returning an exhaustive picture of its composition that introduces it as an interesting case study for the debate on in-between places, on the future of waste areas, urban clippings. This chapter aims to draw conclusions on what has been said on a theoretical level on the subject and on what has been done on the ground in practice, to reflect and offer its own original contribution.

A SHORT HISTORICAL INTRODUCTION

From the origins to the world wars

L'inizio

Verona nasce come insediamento gallico sulla cima del colle di San Pietro già in epoca pre-romana, ma solo a partire dal 49 a.C. acquisisce ufficialmente il titolo di *municipium*. A questo periodo si fa risalire l'edificazione del tipico *castrum* e della sua prima cinta murata. Già dalla sua fondazione Verona si caratterizza come città di frontiera di primaria importanza, grazie alla sua connessione all'area centro-europea tramite la valle del fiume Adige.

Durante il periodo imperiale la città mantiene la sua importanza grazie all'efficienza della rete stradale romana e al commercio, arricchendosi di monumenti ancora oggi presenti come l'anfiteatro Arena o l'arco dei Gavi.

La caduta dell'Impero Romano non ebbe a Verona l'effetto disastroso che si verificò invece in altre città italiane. La sua privilegiata posizione geografica e le sue bellezze architettoniche e naturali la resero una delle città favorite di molti sovrani germanici. Gli Eruli di Odoacre, gli ostrogoti di Teodorico, Alboino re dei Longobardi e persino Berengario, erede di Carlo Magno, scelsero Verona come dimora. Questo mantenne una certa vivacità nella vita cittadina al netto dell'evidente involuzione tecnologica.

La famiglia Della Scala

Dopo l'anno 1000 molte città italiane combattono per ottenere una certa autonomia dall'autorità imperiale tedesca, ritenuta distante e poco autorevole aldilà delle Alpi. Verona in assemblea cittadina, nel 1136, annuncia l'indipendenza politica della città e il popolo ne garantisce "a comune" la difesa. Iniziarono in questo periodo molti lavori di rinnovamento urbano, come la costruzione di nuove fortificazioni che dovevano contenere l'espansione dei borghi cresciuti fuori le mura romane.

The beginning

Verona born as a Gallic settlement on the top of the hill of San Pietro already in pre-Roman times, but only from 49 BC. officially acquires the title of *municipium*. At this time, the construction of the typical *castrum* and its first city walls can be traced. Since its foundation, Verona has been characterized as a frontier city of primary importance, thanks to its connection to the central European area through the valley of the Adige river.

During the imperial period the city maintained its importance thanks to the efficiency of the Roman road network and trade, enriching itself with monuments still present today such as the Arena amphitheater or the Gavi arch.

The fall of the Roman Empire did not have, in Verona, the disastrous effect that occurred in other Italian cities. Its privileged geographical position and its architectural and natural beauties made it one of the favorite cities of many Germanic sovereigns. The Heruli of Odoacer, the ostrogoths of Teodorico, Alboino king of the Lombards and even Berengario, heir of Charlemagne, chose Verona as their home. This maintained a certain vivacity in city life, net of the evident technological involution.

The "della Scala" family

After the year 1000 many Italian cities fought to obtain a certain autonomy from the German imperial authority, considered distant and not very authoritative beyond the Alps. Verona in the city assembly, in 1136, announced the political independence of the city and the people guaranteed "to common" defense. Many urban renewal works began in this period, such as the construction of new fortifications that were to contain the expansion of the villages that grew outside the Roman walls.

L'equilibrio trovato con le realtà comunali per Verona non durò a lungo, già a partire dal 1208 la città venne conquistata dal dittatore Ezzelino III da Romano, signore ormai di tutto il triveneto che trovava proprio nell'imperatore Federico II di Svevia il suo principale appoggio politico e in Verona la sua dimora definitiva. Dopo la morte di Federico II però anche Ezzelino fu presto sconfitto ed il potere cittadino passò immediatamente nelle mani della famiglia di mercanti di seta "Della Scala", nel 1258.

Gli scaligeri, fin dal principio, si schierarono chiaramente a favore del potere imperiale tedesco contro il papato e, godendo del pieno appoggio popolare, avviarono una serie di profonde revisioni della vita sociale e commerciale. La Domus Mercatorum, i palazzi scaligeri, Castelvecchio, le arche scaligere e molti altri complessi edilizi o le corporazioni di mestieri vengono istituiti in questo periodo. La città vive una fase di arricchimento ed espansione territoriale, divenendo una delle principali realtà politiche del paese e arrivando a definire quella *forma urbis* che mantenne sostanzialmente fino al secondo dopoguerra.

Verona "Serenissima"

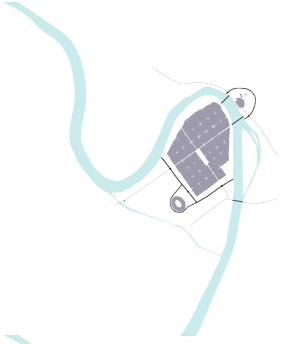
Tanto quanto la prima fase di governo scaligero fu illuminata e prospera, la seconda fu invece decadente e vanagloriosa. Questo portò alla caduta della signoria già dal 1387, in favore del signore di Milano Giangaleazzo Visconti, il quale attuò una politica di forte repressione che li valse l'odio della popolazione. Questa fu una fase storica tumultuosa per la città, nel 1405 passa brevemente sotto l'influenza dei Carraresi di Padova e poi conquistata dai veneziani, dal 1509 dopo la sconfitta di Venezia contro la Lega di Cambrai si insediano in città truppe tedesche, francesi e spagnole sotto il comando di Massimiliano I d'Asburgo. Fu solo a partire dal 1516 che

The equilibrium found with the municipal realities for Verona did not last long, as early as 1208 the city was conquered by the dictator Ezzelino III da Romano, now a lord of all the Triveneto who found his principal in the Emperor Frederick II of Swabia political support and in Verona his final home. After the death of Frederick II, however, Ezzelino was also quickly defeated and the city power passed immediately into the hands of the "Della Scala" family of silk merchants, in 1258.

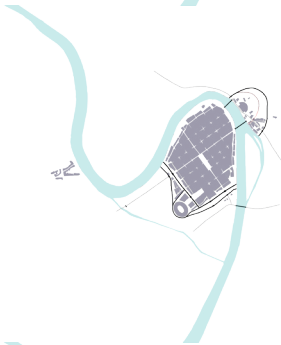
The Scaligers, from the beginning, clearly sided with German imperial power against the papacy and, enjoying full popular support, began a series of profound revisions of social and commercial life. The Domus Mercatorum, the Scaligeri palaces, Castelvecchio, the Scaliger Tombs and many other building complexes or trades guilds were established during this period. The city is experiencing a phase of enrichment and territorial expansion, becoming one of the main political realities of the country and coming to define that *forma urbis* that it maintained substantially until the second post-war period.

Verona "Serenissima"

As much as the first phase of the Scaliger government was illuminated and prosperous, the second was instead decadent and vainglorious. This led to the fall of the lordship already in 1387, in favor of the lord of Milan Giangaleazzo Visconti, who carried out a policy of strong repression that earned them the hatred of the population. This was a tumultuous historical phase for the city, in 1405 it passed briefly under the influence of the Carraresi of Padua and then conquered by the Venetians, from 1509 after the defeat of Venice against the League of Cambrai, German, French and Spanish troops settled in the city under the command of Maximilian I of Habsburg. It was



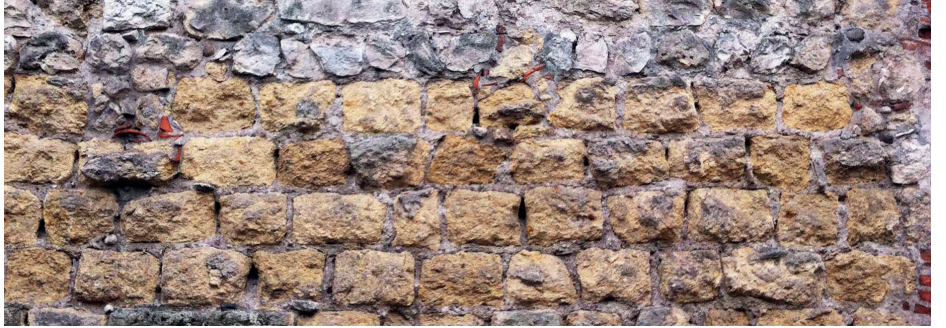
Verona Romana 49 a.C. - 476 d.C.



i Re barbari 476 - 1136 d.C.



libero Comune 1136 - 1208 d.C.



gli Ezzelini 1208 - 1258 d.C.



Verona torna stabilmente sotto i domini della Serenissima Repubblica di Venezia.

Dopo la riannessione al territorio veneziano venne richiamato in città l'architetto veronese Michele Sanmicheli, il quale venne incaricato di proseguire l'aggiornamento delle ormai vetuste fortificazioni cittadine e delle sue porte urbane. Ma il Sanmicheli fece molto di più. Con il suo intervento riorganizzò l'intero assetto urbanistico di Verona, spostò i principali accessi cittadini in destra d'Adige allineando Porta Nuova (1530) ed il rispettivo corso con i portoni di Piazza Brà e l'Arena, mentre Porta Palio (1552) viene messa in asse con l'antico Cardo Massimo, che dalla chiesa di S. Anastasia passa dalla centrale Piazza Erbe, dalla romana Porta Borsari e dall'Arco dei Gavi, all'epoca inglobato nella cinta muraria comunale.

Il Sanmicheli fa riscoprire alla città il suo profondo spirito classico, rimettendo a sistema i principali luoghi pubblici e simboli cittadini.

La piazzaforte Asburgica

Dopo secoli di sonnolento governo veneziano Verona si riscopre improvvisamente fulcro di importanti manovre militari. La politica immobilista della repubblica veneta permise ai francesi di Napoleone ed agli austriaci degli Asburgo di darsi battaglia nei territori veronesi per lungo tempo, spartendosi definitivamente i territori veneti con i trattati di Campoformio (1797) e di Lunéville (1801). Verona dopo occupazioni alterne venne addirittura brutalmente divisa in due parti distinte utilizzando il fiume come confine, con la città a est del fiume Adige assegnata agli austriaci mentre la parte ovest ai francesi. Fu solo nel 1814 che i francesi abbandonarono definitivamente la città, dopo averne pesantemente danneggiato le fortificazioni.

Con la definitiva instaurazione asburgica Verona riscal-

not until 1516 that Verona returned permanently under the dominion of the Serenissima Republic of Venice.

After the re-annexation to the Venetian territory, the Veronese architect Michele Sanmicheli was recalled to the city, who was commissioned to continue updating the by now ancient city fortifications and its city gates. But Sanmicheli did much more. With his intervention he reorganizes the entire urban layout of Verona, moves the main city accesses to the right of Adige aligning Porta Nuova (1530) and the respective course with the gates of Piazza Brà and the Arena, while Porta Palio (1552) is placed in line with the ancient Cardo Massimo, which from the church of S. Anastasia passes through the central Piazza Erbe, from the Roman Porta Borsari and from the Arco dei Gavi, which at the time was incorporated into the city walls.

Sanmicheli makes the city rediscover its profound classical spirit, reintroducing in the city system the main public places and symbols.

The Hapsburg stronghold

After centuries of sleepy Venetian government Verona suddenly rediscovers itself as the fulcrum of important military maneuvers. The immobilist policy of the Venetian republic allowed the French of Napoleon and the Austrians of the Habsburgs to fight in the territories of Verona for a long time, definitively dividing the Veneto territories with the treaties of Campoformio (1797) and Lunéville (1801). Verona, after alternate occupations, was even brutally divided into two distinct parts using the river as a border, with the city east of the Adige river assigned to the Austrians and the west to the French. It was only in 1814 that the French finally abandoned the city, after having heavily damaged the fortifications.

With the definitive Hapsburg establishment Verona immediately rediscovered its great strategic importance for



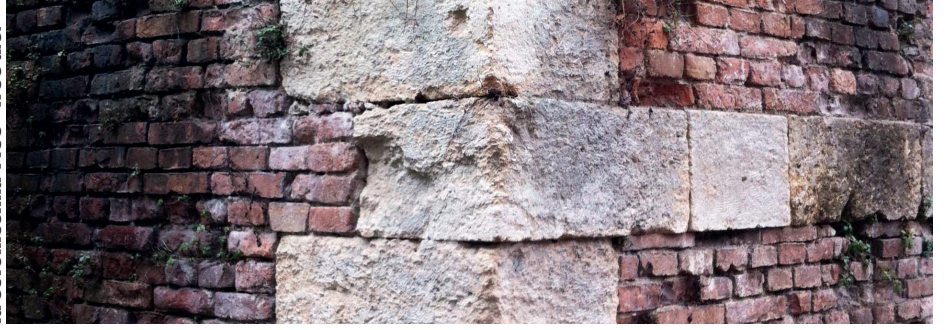
i Della Scala 1258 - 1387 d.C.



arriva il Visconti 1387 - 1402 d.C.



la Serenissima 1405 - 1796 d.C.



la piazzaforte 1814 - 1866 d.C.



pre fin da subito la sua grande importanza strategica per la connessione naturale con il mondo tedesco.

Gli Asburgo fecero di Verona il fulcro del “Quadrilatero”, la regione fortificata (Verona, Peschiera, Mantova, Legnago) con cui gli austriaci si assicurano il controllo del nord-est italiano e della val d’Adige. Questo portò ad una progressiva militarizzazione della città, che si fece carico dell’organizzazione di una così vasta area fortificata. Sorsero in breve tempo l’ospedale militare, il grande panificio, l’arsenale, decine di caserme, magazzini e polveriere, venne costruita la prima linea ferroviaria e la stazione di Porta Vescovo, oltre che il restauro dell’intera cinta di mura magistrali e l’edificazione di oltre 30 forti con le più avanzate tecnologie dell’epoca. Una sconfinata città-caserma che doveva rifornire una guarnigione fissa di oltre 100.000 soldati, tutto a carico della popolazione.

Tra le guerre mondiali

Con l’annessione all’Italia la città perde la sua importanza strategica, in favore di una migliore qualità di vita dovuta alla demilitarizzazione. L’agricoltura torna la protagonista nell’economia cittadina fino al primo dopoguerra, fu infatti solo negli anni ‘20 che si insediarono le prime industrie lungo il canale Camuzzoni (completato già nel 1887 ma fino ad allora mai utilizzato) nell’area a sud del centro storico. Verona riscopre e sfrutta la sua condizione di crocevia e prende il via l’edificazione dei Magazzini Generali, per la conservazione e trasporto principalmente di derrate alimentari, oltre che la stazione di Porta Nuova, la Zona Agricola Industriale (Z.A.I.) ed i primi insediamenti per lavoratori nei pressi dei villaggi di Tombetta e Golosine.

La seconda guerra mondiale rappresentò invece una grande battuta d’arresto per la città che, sede del comando tedesco, fu pesantemente bombardata nei suoi punti nevralgici.

the natural connection with the German world.

The Habsburgs made Verona the fulcrum of the “Quadrilatero”, the fortified region (Verona, Peschiera, Mantova, Legnago) with which the Austrians secured control of the north-east of Italy and of the Adige Valley. This led to a progressive militarization of the city, which took charge of organizing such a vast fortified area. In a short time the military hospital, the large bakery, the arsenal, dozens of barracks, warehouses and powder magazines were built, the first railway line and the Porta Vescovo station were built, as well as the restoration of the entire boundary wall and the construction of over 30 forts with the most advanced technologies of the time. A boundless city-barracks that was to supply a fixed garrison of over 100,000 soldiers, all borne by the population.

Between the world wars

With the annexation to Italy the city loses its strategic importance, in favor of a better quality of life due to demilitarization. Agriculture returns as the protagonist in the city’s economy until the first post-war period, it was in fact only in the 1920s that the first industries settled along the Camuzzoni canal (completed as early as 1887 but never used until then) in the area south of the Old Town. Verona rediscovers and exploits its condition of crossroads and kicks off the building of the Magazzini Generali, for the preservation and transport mainly of foodstuffs, as well as the Porta Nuova station, the Industrial Agricultural Zone (ZAI) and the first settlements for workers near the villages of Tombetta and Golosine. The second world war represented instead a great setback for the city that, center of the German command, was heavily bombed in its crucial points.



Foto aerea durante un bombardamento della Royal Air Force sullo scalo ferroviario di Verona Porta Nuova, 28 gennaio 1944

Aerial photo during a bombing of the Royal Air Force on the Verona Porta Nuova railway station, 28 January 1944

Bibliography

Verdolin, Virzi, Morati, Bighelli G.M., *Le difese scaligere di Verona*, POLITesi, 2015

Fiorenzo Meneghelli, *Le mura e i forti di Verona*, Cierre Edizioni, 2006

Annamaria Conforti Calcagni, *Le mura di verona*, Cierre Edizioni, 1999

Lino Vittorio Bozzetto, *Verona. La cinta magistrale Asburgica*, Arsenale Editrice, 1993

Vittorio Jacobacci, *La piazzaforte di Verona sotto la dominazione austriaca 1814-1866*, Cariverona Banca, 1980

Lionello Luppi, *Ritratto di Verona. Lineamenti di una storia urbanistica*, Banca Popolare Verona, 1978

URBAN PLANNING EVOLUTION

From the reconstruction plan to today

Il Piano di Ricostruzione

Anche se la prima industrializzazione degli anni '20 ed il conseguente aumento demografico innescarono, già nel 1931, la redazione di un piano regolatore, le varie proposte non furono mai adottate e lo scoppio della seconda guerra mondiale ne interruppe gli sviluppi.

Alla fine del conflitto la città contava il 40% del suo patrimonio edilizio pesantemente danneggiato o distrutto, così come le infrastrutture, la stazione di Porta Nuova, i principali stabilimenti industriali ed i ponti sull'Adige. Queste condizioni introdussero Verona nella lista dei comuni che dovettero dotarsi di un Piano di Ricostruzione per riparare ai danni della guerra. Il piano venne steso durante il 1946 per poi essere reso esecutivo con il DM n.276 del 25.03.1948, in seguito prorogato per due volte nel 1950 e '51.

Il piano fu concepito per la sola ricostruzione di ciò che era danneggiato o distrutto, spesso ricorrendo al concetto del "dov'era e com'era", senza introdurre sostanziali modifiche all'assetto urbano o previsioni sugli sviluppi successivi. La situazione di Verona Sud fu invece diversa, oltre alle ricostruzioni nel 1948 vennero spostati qui gli spazi della Fiera ed il Foro Boario dalle loro vecchie ubicazioni in centro storico, iniziarono inoltre i cantieri per i capannoni del nuovo Mercato Ortofrutticolo e venne istituito il Consorzio ZAI, il quale doveva occuparsi dello sviluppo dell'area ancora a forte carattere agricolo. Azioni che avranno una grande influenza sulle dinamiche interne di questa parte di città.

Il Piano Regolatore Generale

Già durante la fase finale di ricostruzione l'architetto Plinio Marconi, che partecipò anche al concorso del '31, redasse il primo vero Piano Regolatore Generale per Verona. Adottato dalla Giunta Comunale con decreto n.88 del 08.04.1954, ma approvato solo il 19.12.1957.

The Reconstruction Plan

Even if the first industrialization of the 1920s and the consequent demographic increase triggered, already in 1931, the drafting of a master plan, the various proposals were never adopted and the outbreak of the Second World War interrupted the developments.

At the end of the conflict the city had 40% of its building heritage heavily damaged or destroyed, as well as the infrastructures, the Porta Nuova station, the main industrial plants and the bridges over the Adige. These conditions introduced Verona in the list of municipalities that had to equip themselves with a Reconstruction Plan to repair against the war. The plan was laid out during 1946 to then be made executive with the DM n.276 of 03.25.1948, later extended twice in 1950 and '51.

The plan was conceived for the sole reconstruction of what was damaged or destroyed, often using the concept of "where it was and how it was", without introducing substantial changes to the urban layout or forecasts on subsequent developments. The situation in Verona Sud was different, in addition to the reconstructions in 1948 the spaces of the Fair and the Foro Boario were moved here from their old locations in the historic center, construction sites for the warehouses of the new Fruit and Vegetable Market also began and the ZAI Consortium was established, which was to deal with the development of the area still with strong agricultural character. Actions that will have a great influence on the internal dynamics of this part of the city.

The General Development Plan

Already during the final phase of reconstruction, the architect Plinio Marconi, who also participated in the competition of '31, wrote the first real General Town Plan for Verona. Adopted by the municipal council with decree n.88 of 08.04.1954, but approved only on 19.12.1957.

Il piano redatto da Marconi sostanzialmente confermava le valutazioni fatte durante gli anni '30, consolidando l'espansione edilizia lungo le principali vie di comunicazione e privilegiando un sistema infrastrutturale radiocentrico con anelli concentrici di interconnessione. Prescrisse inoltre l'attuazione di misure igienico-sanitarie, soprattutto nell'area del centro storico, oltre che segnalare l'esaurimento dei lotti edificabili nell'area industriale di Basso Acquar in favore della vicina ZAI, posta a sud dell'ormai ammississimo scalo ferroviario di Porta Nuova che la separava fisicamente dal centro città.

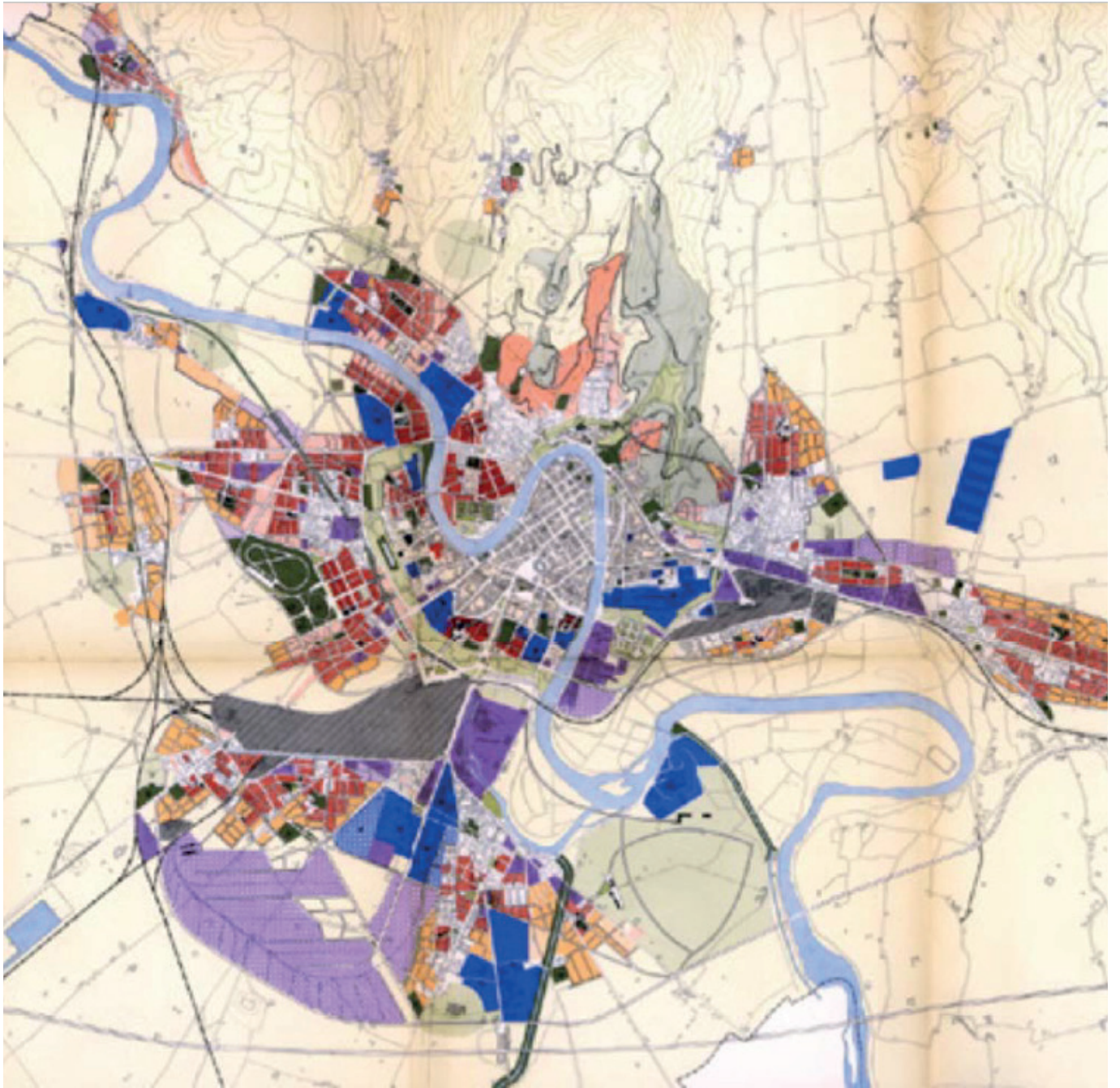
Il PRG quindi conferma e rafforza la vocazione produttiva dell'area di Verona Sud, designando i vicini quartieri residenziali di S.Lucia, Golosine e Borgo Roma di assorbire la conseguente richiesta di abitazioni. La pianificazione di questi quartieri prevedeva il solo riordino generale del sistema stradale e una direzione di espansione, senza prendere in considerazione la fornitura di servizi al cittadino, luoghi pubblici di aggregazione o aree verdi. Le lottizzazioni che ne derivarono furono prevalentemente insediamenti "tipo villaggio", con serie di edifici aggregati all'interno di un recinto.

Per contrapporsi a questo modello abitativo vennero promossi, durante gli anni tra il 1955 ed il '61, diversi interventi INA-casa prevalentemente nel quartiere di S.Lucia/Golosine. Questi progetti, firmati da architetti locali come Libero Cecchini, Maurizio Sacripanti o lo stesso Plinio Marconi, avevano lo scopo di sopperire alla cronica mancanza di servizi della zona, strutturando le residenze lungo nuovi larghi assi stradali con portici e negozi al piano terra, oppure inserendo nuovi fabbricati con centri sociali, scuole per l'infanzia e parco giochi. Servizi ritenuti necessari per non acuire il senso di isolamento degli abitanti dal resto dell'organismo edilizio. Obiettivo purtroppo non sempre centrato, anche a causa della scarsità di connessioni con il centro cittadino e la mancanza di spazi che abbiano la forza di essere "luoghi simbolo" di questa parte di città.

The plan drawn up by Marconi substantially confirmed the assessments made during the 1930s, consolidating building expansion along the main communication routes and favoring a radiocentric infrastructure system with concentric interconnection rings. He also prescribed the implementation of hygienic-sanitary measures, especially in the area of the historic center, as well as signaling the exhaustion of the building plots in the Basso Acquar industrial area in favor of the nearby ZAI, located south of the now very large railway station of Porta Nuova which physically separated the area from the city center.

The PRG therefore confirms and strengthens the productive vocation of the Verona South area, designating the nearby residential areas of S.Lucia, Golosine and Borgo Roma to absorb the consequent demand for housing. The planning of these neighborhoods provided only the general reorganization of the road system and an expansion direction, without taking into consideration the supply of services to the citizen, public places of aggregation or green areas. The subdivisions that resulted were mainly "village type" settlements, with series of buildings aggregated inside a fence.

To counter this housing model, several INA-casa interventions were promoted during the years between 1955 and '61, mainly in the S. Lucia / Golosine neighborhood. These projects, designed by local architects such as Libero Cecchini, Maurizio Sacripanti or the same Plinio Marconi, were intended to compensate for the chronic lack of services in the area by structuring the residences along new wide roads with arcades and shops on the ground floor, or by inserting new ones manufactured with community centers, kindergartens and playgrounds. Services deemed necessary to avoid heightening the sense of isolation of the inhabitants from the rest of the building organization. Objective unfortunately not always centered, also due to the lack of connections with the city center and the lack of spaces that have the strength to be "symbolic places" of this part of the city.



Piano Regolatore Generale di
Verona, arch. Plinio Marconi,
1957

General Development Plan of
Verona, arch. Plinio Marconi,
1957

La variante generale al PRG del '75

Il decennio tra il 1950-60 rappresentò un periodo di forte crescita demografica per la città, ma la costruzione di nuove importanti reti stradali già nel decennio successivo innescarono un nuovo ciclo di opportunità commerciali e aumento di abitanti. Dopo anni di cantieri aperti dal 10.02.1962 fu aperto al pubblico il tratto veronese dell'autostrada A4 Milano-Venezia, mentre dal 11.04.1974 apre anche la A22 Brennero-Modena. Questo non fece che confermare il carattere di crocevia di Verona, oltre che rendere necessario l'aggiornamento del PRG da poco approvato con nuove aree di espansione urbana.

La prima variante generale al PRG ebbe uno sviluppo molto lungo e travagliato, la stesura cominciò già a metà degli anni '60 e approvata dal Consiglio Comunale con delibera n.61 del 23.04.1966. La proposta ricevette però oltre 400 osservazioni, mentre il Ministero dei Lavori Pubblici la approvò con prescrizioni e perfezionamenti nel 1971. Venne successivamente approvata con ulteriori modifiche anche dalla Regione Veneto nel maggio del 1974, per poi essere finalmente adottata dal Consiglio Comunale con delibera n.28 del 10.03.1975.

La nuova pianificazione prevedeva l'ampliamento delle zone residenziali prevalentemente verso ovest e nell'area di Verona Sud, oltre che un'ulteriore espansione industriale della ZAI per 752 ettari, la quale si espanse fino al limite del tracciato autostradale. Inoltre per la prima volta si andò ad identificare la zona logistico-industriale del Quadrante Europa, con la funzione di sostituire il ruolo che ebbero i Magazzini Generali, ormai circondati dall'espansione edilizia e avviati alla decadenza dello scopo per cui erano stati pensati. Quest'area venne situata a sud-ovest della città in un contesto fortemente infrastrutturato, proprio vicino all'intersezione di autostrade, tangenziali, linee ferroviarie e all'aeroporto Va-

The general variant to the PRG of '75

The decade between 1950-60 represented a period of strong demographic growth for the city, but the construction of new important road networks already in the following decade triggered a new cycle of commercial opportunities and an increase in inhabitants. After years of construction sites opened since 10.02.1962 the Verona section of the A4 Milan-Venice motorway was opened to the public, while from 11.04.1974 the A22 Brennero-Modena also opened. This did nothing but confirm the crossroads of Verona, as well as making it necessary to update the recently approved PRG with new areas of urban expansion.

The first general variant to the PRG had a very long and troubled development, the drafting began already in the mid-60s and approved by the City Council with resolution n.61 dated 04.33.1966. However, the proposal received over 400 observations, while the Ministry of Public Works approved it with prescriptions and improvements in 1971. It was subsequently approved with further modifications also by the Veneto Region in May 1974, to be finally adopted by the City Council with resolution no. 28 of 10.03.1975.

The new planning provided for the expansion of residential areas mainly towards the west and in the area of Verona Sud, as well as a further industrial expansion of the ZAI for 752 hectares, which expanded to the limit of the motorway route. In addition, for the first time, the logistic-industrial area of the Quadrante Europa was identified, with the function of replacing the role that the Magazzini Generali had, now surrounded by building expansion and moving towards the forfeiture of the purpose for which they had been designed. This area was located south-west of the city in a highly infrastructured context, right next to the intersection of motorways, ring roads, railway lines and Valerio Catullo airport.



Piano Regolatore Generale di
Verona, Comune di Verona, 1975

General Development Plan of
Verona, Municipality of Verona,
1975

lerio Catullo.

Anche in questa occasione nelle corpose espansioni residenziali non fu posta particolare attenzione al tema dei servizi al cittadino, prediligendo la formazione di grossi blocchi monofunzionali. Inoltre l'ulteriore espansione dell'area sud, già fortemente delimitata dalle infrastrutture, portò alla completa saldatura tra i tessuti residenziali e quelli produttivi senza una vera previsione di dialogo tra queste zone così diverse. Anche il Ministero dei Lavori Pubblici si dimostrò critico nei confronti di questa situazione, suggerendo l'introduzione di una fascia di rispetto poi mai presa realmente in considerazione.

Il grosso merito che ebbe invece questa variante fu quello di inserire per la prima volta l'area dei Magazzini Generali e del Mercato Ortofrutticolo in una categoria di "Trasformazione Urbanistica". Designando il luogo per attività espositive, culturali, di svago, con nuove aree commerciali e residenziali oltre che ampio verde pubblico. Un'area che doveva idealmente sopperire alle mancanze dei vicini quartieri residenziali.

La proposta di Marcello Vittorini

Mentre l'area del Quadrante Europa si apprestava ad un rapido sviluppo, già con la variante parziale n.19 si prevedeva "ampliamento zona ferroviaria - modifica accesso stradale al Quadrante Europa" (delibera C.C. n.185 del 28.11.1979, approvato dalla Regione Veneto con provvedimento n.992 del 17.02.1981), tutto il complesso dei Magazzini Generali e del Mercato Ortofrutticolo si avviò alla progressiva dismissione nel 1982. Durante il corso degli anni '80, dopo il loro definitivo abbandono ed il conseguente insorgere di sempre più gravi problemi di degrado, si innescò in città un acceso dibattito sulle sorti di questo strategico nodo cittadino.

Nel 1988 il fermento suscitato portò l'amministrazione pubblica ad incaricare la Società Bonifica, con la consu-

Also on this occasion in the large residential expansions no particular attention was paid to the issue of services to the citizen, preferring the formation of large mono-functional blocks. Furthermore, the further expansion of the southern area, already heavily delimited by the infrastructures, led to the complete welding of residential and productive fabrics without a real forecast of dialogue between these different areas. Even the Ministry of Public Works proved to be critical of this situation, suggesting the introduction of a band of respect that was never really taken into consideration.

The great merit that this variant had instead was to insert for the first time the area of the Magazzini Generali and of the Fruit and Vegetable Market in a category of "Urban Transformation". Designating the place for exhibition, cultural and leisure activities, with new commercial and residential areas as well as large public green areas. An area that ideally had to make up for the shortcomings of the nearby residential neighborhoods.

The proposal by Marcello Vittorini

While the Quadrante Europa area was preparing for rapid development, the partial variant n.19 already called for "enlargement of the railway area - modification of road access to the Quadrante Europa" (resolution CC No. 185 of 11.28.1979, approved by the Region Veneto with provision No. 992 of 02/17/1981), the whole complex of the General Stores and the Fruit and Vegetable Market started to be phased out in 1982. During the 1980s, after their definitive abandonment and the consequent rise of more and more serious problems of degradation, a heated debate broke out in the city about the fate of this strategic city junction.

In 1988 the excitement aroused led the public administration to appoint the Bonifica Company, with the advice of



Proposta preliminare per la variante generale al PRG di Verona, prof.arch. Marcello Vittorini, 1993

Preliminary proposal for the general variant to the PRG of Verona, prof.arch. Marcello Vittorini, 1993

lenza del prof. Marcello Vittorini, di redigere una nuova variante generale al PRG assieme ad uno studio di fattibilità per il recupero per la zona degli ormai ex-Magazzini Generali ed aree limitrofe. Vittorini condusse negli anni a seguire un approfondito studio sul contesto dell'area metropolitana di Verona, sollevando numerosi temi come "la riqualificazione del sistema insediativo ed il superamento della monofunzionalità, arrivando a definire un sistema insediativo integrato", oppure "il recupero della qualità dello spazio pubblico", o ancora "l'identificazione di nuove centralità, dalla città monocentrica alla città policentrica". L'intero dibattito urbanistico fu spostato da termini quantitativi a termini qualitativi, cercando "la ridefinizione del ruolo di Verona come centro primario ed autonomo nel sistema Regione Veneto e dei suoi rapporti con l'area metropolitana", oltre che "la ridefinizione dei tessuti all'interno del capoluogo" e "la ricostruzione di equilibri tra città e territorio".

Lo studio venne presentato come progetto preliminare per la variante generale al PRG e poi adottato dal Consiglio Comunale con delibera n.153 del 20.07.1993. Purtroppo a seguito del cambio della Giunta Comunale e delle diverse visioni politiche con la coalizione precedente, il progetto non fu mai trasformato in esecutivo e venne lasciato scadere trascorsi tre anni dalla sua presentazione.

La proposta di Vittorini rappresentò una grande occasione persa per la città per iniziare un percorso di analisi e revisione dei propri limiti strutturali, cercando di sfruttare e valorizzare i propri elementi di pregio.

L'epilogo di questa esperienza, invece di offrire nuovi elementi di discussione, finì per raffreddare il dibattito pubblico e demoralizzare gli addetti ai lavori. Lasciando la pianificazione urbanistica in una fase di incertezza, progredendo nel frattempo in modo confuso attraverso decine di varianti parziali al piano regolatore datato ormai 1975, basato su analisi fatte nel '66.

prof. Marcello Vittorini, to draft a new general variant to the PRG together with a feasibility study for the recovery of the area of the now ex-Magazzini Generali and neighboring areas. Over the years, Vittorini conducted an in-depth study on the context of the metropolitan area of Verona, raising numerous issues such as "the redevelopment of the settlement system and the overcoming of monofunctionality, arriving to define an integrated settlement system", or "the recovery of the quality of the public space", or "the identification of new centralities, from the monocentric city to the polycentric city". The entire urban debate was shifted from quantitative terms to qualitative terms, seeking "the redefinition of the role of Verona as a primary and autonomous center in the Veneto Region system and its relations with the metropolitan area", as well as "the redefinition of the fabrics to the "inside the capital" and "the reconstruction of the balance between city and territory".

The study was presented as a preliminary project for the general variant to the PRG and then adopted by the City Council with resolution n.153 dated 20.07.1993. Unfortunately, following the change of the Municipal Council and the different political visions with the previous coalition, the project was never transformed into an executive one and was left to expire three years after its presentation.

The proposal of Vittorini represented a great opportunity lost for the city to start a path of analysis and revision of its structural limits, trying to exploit and enhance its valuable elements.

The epilogue of this experience, instead of offering new elements for discussion, ended up cooling the public debate and demoralizing the experts. Leaving the urban planning in a phase of uncertainty, progressing in the meantime in a confused way through dozens of partial variations to the town plan dated by now 1975, based on analyzes made in '66.

II PAQE ed il PRUSST

Dopo la scadenza del progetto preliminare del Vittorini nel 1996, l'amministrazione pubblica veronese fatica a realizzare delle soluzioni urbanistiche capaci di rilanciare il territorio di Verona Sud. A risvegliare dal torpore il dibattito sul futuro di quest'area ci penseranno due differenti strumenti urbanistici arrivati "dall'esterno", il PAQE imposto dalla Regione Veneto e il PRUSST, un programma emanato dal Ministero delle Infrastrutture nell'ambito della riqualificazione urbana e dello sviluppo sostenibile.

L'idea di istituire il PAQE nasce in seno alla Regione Veneto già nel 1988 (con delibera della Giunta Regionale n.9015 del 22.12.1988), si tratta di un Piano d'Area dedicato al Quadrante Europa di cui si riconosceva il peso strategico, segnalando che "in quest'area esistono infrastrutture di grande scala quali aeroporto, nodo ferroviario, assi viari autostradali, ... per cui si richiede un coordinamento sia delle sedi dello sviluppo, sia della protezione di ambienti e paesaggi assai qualificati". Il piano venne adottato dalla Giunta Regionale con delibera n.3432 del 29.07.1996, poi definitivamente approvato da Consiglio Regionale con delibera n.69 del 20.10.1999. Il PAQE è quindi uno strumento urbanistico di scala regionale che approfondisce il più generale PTRC, Piano Territoriale Regionale di Coordinamento. Idealmente fu destinato ad avere un grande impatto sulla pianificazione del territorio, ad oggi infatti arriva a coinvolgere ben 22 comuni della provincia veronese, con un'estensione che arriva a coprire il 27,04% della superficie del territorio provinciale (83.723ha) e il 56,6% degli abitanti (443.582 abitanti).

Oltre ad una serie di valutazioni ad ampia scala, quello che ha reso il PAQE un documento molto discusso è stato il suo interessante approfondimento sull'area di Verona Sud, ritenuta di fondamentale importanza per

The PAQE and the PRUSST

After the expiration of the preliminary project of Vittorini in 1996, the Veronese public administration struggled to create urban planning solutions capable of reviving the territory of Verona Sud. Two different urban planning tools will come to awaken from the torpor the debate on the future of this area "From the outside", the PAQE imposed by the Veneto Region and the PRUSST, a program issued by the Ministry of Infrastructure in the field of urban regeneration and sustainable development.

The idea of establishing the PAQE was born within the Veneto Region as early as 1988 (with resolution of the Regional Council n.9015 dated 22.12.1988), it is a Area Plan dedicated to the Quadrante Europa whose strategic weight was recognized, signaling that "in this area there are large-scale infrastructures such as airports, railway junctions, motorway axes, ... for which coordination of both the development sites and the protection of highly qualified environments and landscapes is required". The plan was adopted by the Regional Council with resolution n.3432 of 07/29/96, then definitively approved by the Regional Council with resolution n.69 of 10.20.1999.

The PAQE is therefore a regional planning instrument that explores the more general PTRC, Regional Territorial Coordination Plan. Ideally it was destined to have a great impact on the planning of the territory, to date in fact it arrives to involve as many as 22 communes of the Veronese province, with an extension that reaches to cover 27,04% of the surface of the provincial territory (83.723ha) and the 56.6% of the inhabitants (443.582 inhabitants).

In addition to a series of large-scale assessments, what made the PAQE a highly discussed document was its interesting study of the Verona Sud area, considered of fundamental importance for the development and enhancement of the entire area affected by the plan. The

lo sviluppo e la valorizzazione di tutto il territorio interessato dal piano. Nel documento si pone particolare attenzione ad una serie di aree gravitanti attorno all'asse viario di viale delle Nazioni - del Lavoro - Piave, che dal casello autostradale di Verona Sud raggiunge in linea retta la storica Porta Nuova. Viene proposto un ripensamento totale di questo importante asse cittadino, idea che rimarrà da allora alla base di tutti i progetti futuri, nell'ottica di migliorarne la viabilità e la qualità architettonico-ambientale.

Il piano per Verona Sud si basa su quattro punti cardine:

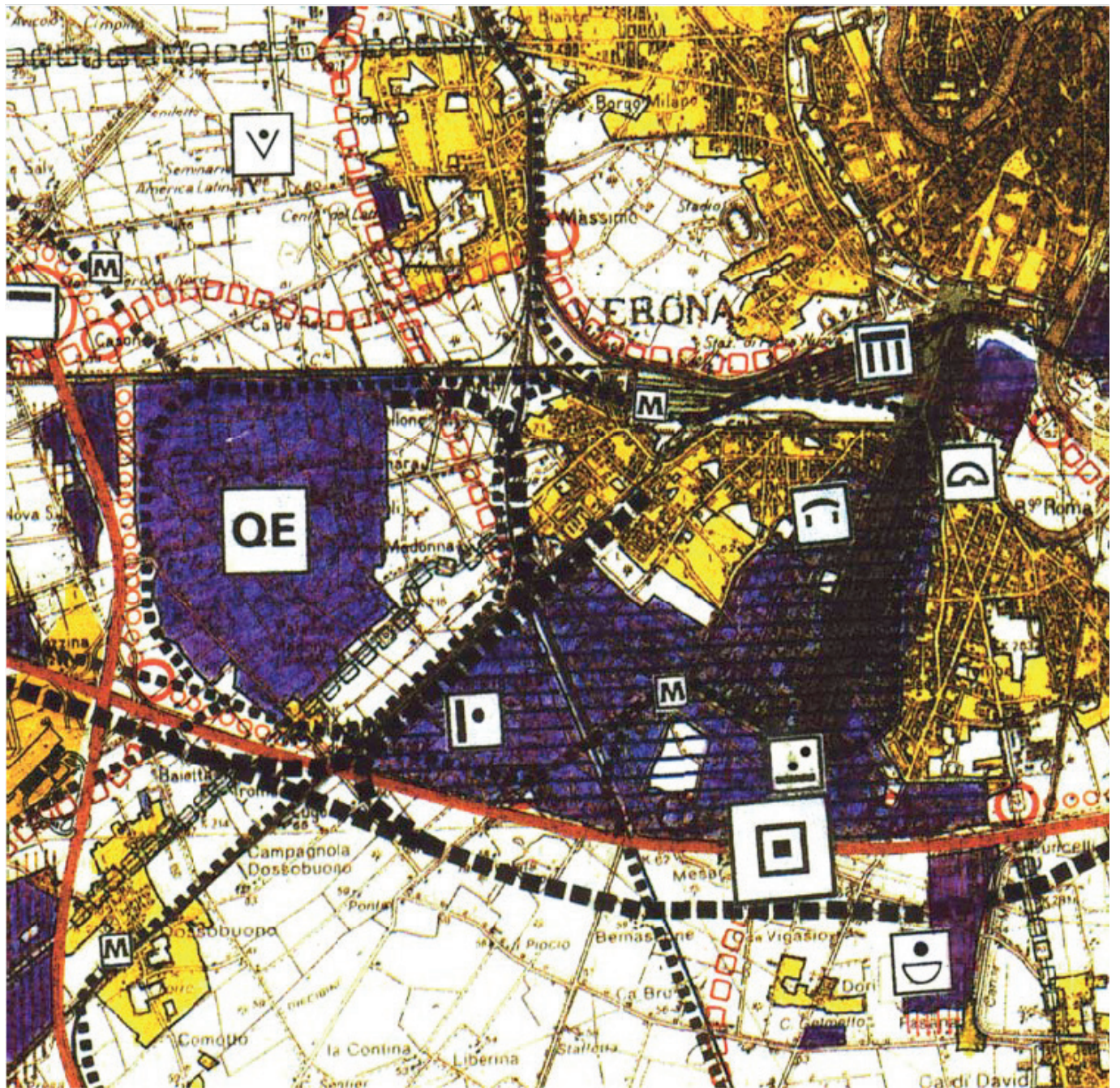
- _ il Cardo Massimo (viale delle Nazioni-Lavoro-Piave), il sistema di viali che rappresenta la principale connessione della zona sud al centro storico e sul quale affacciano le principali aree dismesse o in via di dismissione oltre che la Fiera di Verona, qui si prevede un riordino della viabilità con l'inserimento di infrastrutture per il trasporto pubblico di massa, favorendo inoltre la mobilità lenta;
- _ il Magnete (casello Verona Sud), il casello autostradale viene concepito come una nuova porta urbana e polo attrattore, si palesa la necessità di ripensare completamente il sistema viabilistico con l'inserimento di grandi parcheggi scambiatori e una stazione per il trasporto pubblico di massa, in modo da favorire il deposito dell'auto privata e l'utilizzo del trasporto pubblico;
- _ il Forum (Magazzini Generali-Mercato Ortofrutticolo), questo rappresenta il cuore del dibattito pubblico e si confermano sostanzialmente le analisi fatte in passato, viene proposto l'inserimento di un sistema integrato di attività culturali, espositive, terziarie, direzionali, fieristiche ma anche ampie aree verdi e servizi al cittadino;
- _ la Polis Paradeisos (scalo ferroviario Porta Nova), l'enorme complesso di circa 500.000 mq e oltre 100 binari in fase di trasferimento si trova proprio tra il centro storico e tutta l'area sud, quello che fino ad ora ha rappresentato la più invalicabile cesura tra queste due parti di città si vorrebbe trasformare in un grande parco urbano che abbia la forza di riconnetterle;

document pays particular attention to a series of gravitational areas around the road axis of Viale delle Nazioni - del Lavoro - Piave, which from the Verona Sud motorway exit reaches the historic Porta Nuova in a straight line. A total rethinking of this important citizen axis is proposed, an idea that will remain the basis of all future projects, with a view to improving its viability and architectural-environmental quality.

The plan for Verona Sud is based on four key points:

- _ the Cardo Massimo (viale delle Nazioni-Lavoro-Piave), the system of boulevards that represents the main connection of the southern area to the historic center and on which the main abandoned or discontinued areas, as well as the Verona Fair, overlook a reorganization of the viability is expected with the inclusion of infrastructures for mass public transport, also favoring slow mobility;
- _ the Magnet (Verona Sud tollbooth), the motorway toll booth is conceived as a new urban gate and an attraction pole, the need to completely rethink the road system with the insertion of large exchanger parking lots and a station for mass public transport is revealed, in order to favor the deposit of the private car and the use of public transport;
- _ the Forum (Magazzini Generali-Mercato Ortofrutticolo), this represents the heart of the public debate and the analyzes made in the past are substantially confirmed, the inclusion of an integrated system of cultural, exhibition, tertiary, directional, exhibition activities but also large areas is proposed green and citizen services;
- _ the Polis Paradeisos (Porta Nova railway station), the enormous complex of about 500,000 square meters and over 100 tracks in the process of being transferred is located right between the historic center and the entire southern area, the one that until now has represented the most impassable caesura between these two parts of the city one would like to transform into a large urban park that has the strength to reconnect them;

The analyzes and the proposals of the PAQE were the first



Inquadramento del Piano d'Area
 Quadrante Europa, Regione Ven-
 eto, 1999

Framework of the Quadrante
 Europa Area Plan, Veneto Re-
 gion, 1999

Le analisi e le proposte del PAQE furono le prime a mettere a sistema una serie di interventi che, altrimenti, non avrebbero avuto una vera connessione e utilità per tutto l'organismo cittadino. Ma nonostante questo il piano fu percepito come un'imposizione dagli addetti ai lavori locali, criticando inoltre la sua scarsa interrelazione con gli strumenti urbanistici provinciali e comunali. Il Piano d'Area del Quadrante Europa rimane comunque tutt'oggi vigente nelle sue direttive essenziali, e rappresenta ancora un importante riferimento urbanistico.

Il PRUSST ha invece uno sviluppo totalmente diverso. Il Ministero delle Infrastrutture, con DM n.1169 del 08.10.1998, avvia la promozione di programmi innovativi in ambito urbano denominati Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST). Il Comune di Verona, dopo aver adattato il PRG vigente con l'apposita variante parziale n.210, decide di partecipare al bando ministeriale con delibera n.278 del 11.05.1999. Il progetto viene redatto dagli ingegneri Giovanni Crocioni e Celestino Porrino, con il coordinamento da parte del Comune dell'architetto Luciano Marchesini, che lo presentarono già il 26 agosto dello stesso anno guadagnando l'ammissione al finanziamento di fondi pubblici.

Il progetto si concretizza in un planivolumetrico dell'area degli ex Magazzini Generali, anche se si auspicava che gli effetti dell'intervento si concretizzino poi in scala più ampia. Gli obiettivi dichiarati erano: ristrutturazione dell'asse viario "Cardo Massimo", il potenziamento dei servizi fieristici, il recupero delle aree centrali dismesse, la riconnessione urbanistica dei quartieri residenziali limitrofi ed il prolungamento del progetto per la tramvia urbana.

Purtroppo dopo l'avvio dei lavori di bonifica e ristrutturazione dei principali edifici industriali, da poco vincolati con DM 490/99, il Consiglio Comunale approvò solo parte delle opere previste con un Piano Particolareggia-

to put in system a series of interventions that, otherwise, would not have had a real connection and utility for the whole organism citizen. But despite this the plan was perceived as an imposition by local workers, also criticizing its poor interrelation with provincial and municipal planning instruments. However, the Area Plan of the Quadrante Europa remains today in force in its essential directives, and still represents an important urban reference.

Instead, the PRUSST has a completely different development. The Ministry of Infrastructures, with Ministerial Decree No. 116 of 08.10.1998, initiates the promotion of innovative urban programs called Urban Renewal Programs and Sustainable Development of the Territory (PRUSST). The Municipality of Verona, after adapting the current PRG with the appropriate partial variant n.210, decides to participate in the ministerial call with resolution n.278 of 11.05.1999. The project was drafted by the engineers Giovanni Crocioni and Celestino Porrino, with the coordination by the municipality of the architect Luciano Marchesini, who presented it already on 26 August of the same year, earning the admission to the financing of public funds.

The project takes the form of a floor plan of the area of the former General Stores, although it was hoped that the effects of the intervention would then materialize on a larger scale. The declared objectives were: restructuring of the "Cardo Massimo" road network, the strengthening of exhibition services, the recovery of central disused areas, the urban reconnection of the neighboring residential neighborhoods and the extension of the urban tramway project.

Unfortunately, after the start of the reclamation and renovation works of the main industrial buildings, recently bound by DM 490/99, the City Council approved only part of the works envisaged with a Detailed Plan of public initiative for the A1 sector (Magazzini Generali) and of



Modello architettonico per il masterplan del PRUSST, 1999

Architectural model for the PRUSST masterplan, 1999

to di iniziativa pubblica per il comparto A1 (Magazzini Generali) e del comparto A2 (Mercato Ortofrutticolo) con delibera n.13 del 04.05.2005, per poi interrompere i concorsi di progettazione del comparto A2 nel 2008, al fine di “consentire alla Fiera di Verona di poter disporre delle aree necessarie al suo sviluppo”. Grazie a questa decisione oggi su quest’area, invece del Polo Finanziario, nuovi spazi fieristici e aree a verde, sorgono un grande parcheggio asfaltato di pertinenza della Fiera di Verona ed un nuovo supermercato Esselunga.

Nonostante l’ennesimo epilogo deludente, il PRUSST ha avuto il grosso merito di reperire i fondi necessari ad interrompere i fenomeni di degrado sociale e fisico di questi luoghi. Inoltre, così come il PAQE, è rimasto un punto di riferimento per le ipotesi di sviluppo di tutta la zona sud.

Il Piano di Assetto del Territorio PAT

Mentre l’architetto Bruno Gabrielli lavorava alla stesura della variante parziale n.282 al PRG vigente, al fine di adeguare il piano agli indirizzi forniti dal PAQE, la Regione Veneto emana la nuova legge urbanistica n.11/2004, con cui si introduce il Piano di Assetto del Territorio (PAT).

La “variante Gabrielli” è un grande progetto che insiste sulle superfici indicate dal PAQE, esso prende in considerazione tutti i progetti già in essere del PRUSST, le aree in via di dismissione e le realtà come la Fiera per coinvolgerle in un unico grande progetto. L’architetto Gabrielli propose una seria revisione viabilistica lungo tutto il “Cardo Massimo” e la realizzazione di quelle opere non ancora avviate, come il ribaltamento del casello autostradale ed i parcheggi scambiatori.

Purtroppo anche se la variante fu inizialmente adottata dal Consiglio Comunale non fece in tempo ad essere definitivamente approvata, finendo per essere sostituita

the compartment A2 (Fruit and Vegetable Market) with resolution n. 13 dated 04.05.2005, to then interrupt the design competitions of section A2 in 2008, in order to “allow the Verona Fair to have the areas necessary for its development”. Thanks to this decision today on this area, instead of the Financial Center, new fair areas and green areas, there is a large asphalt parking lot belonging to the Verona Fair and a new Esselunga supermarket.

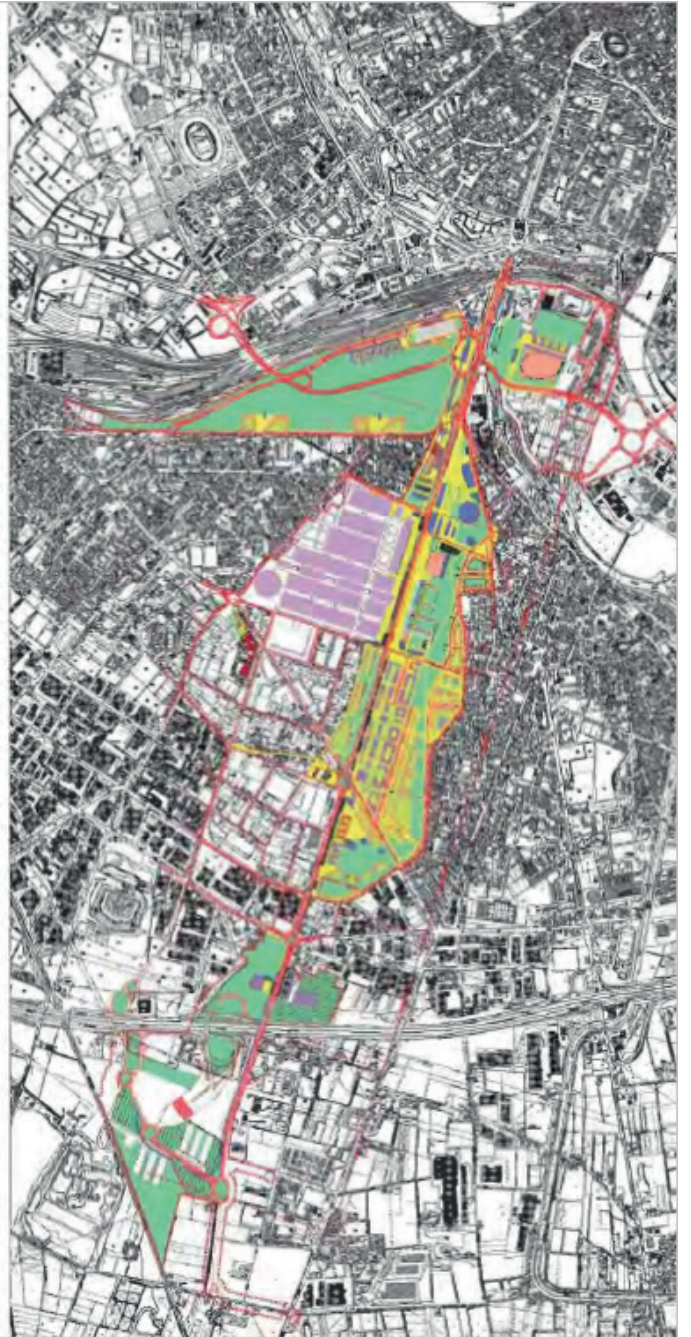
Despite yet another disappointing epilogue, the PRUSST has had the great merit of finding the necessary funds to interrupt the phenomena of social and physical degradation of these places. Furthermore, as well as the PAQE, it has remained a reference point for the development hypotheses of the entire southern area.

The Territory Development Plan PAT

While the architect Bruno Gabrielli worked on the drafting of the partial variant n.282 to the current PRG, in order to adapt the plan to the guidelines provided by the PAQE, the Veneto Region issues the new urban planning law n. 11/2004, which introduces the Regional Planning Plan (PAT).

The “Gabrielli variant” is a great project that insists on the surfaces indicated by the PAQE, it takes into consideration all the already existing projects of the PRUSST, the areas being discontinued and the realities such as the Fair to involve them in a single large project. The architect Gabrielli proposed a serious road overhaul all along the “Cardo Massimo” and the realization of those works not yet started, such as the overturning of the motorway toll booth and the exchangeable parking lots.

Unfortunately, even if the variant was initially adopted by the City Council, it did not have time to be definitively approved, ending up being replaced by the Plan of



Variante n.282 al PRG di Verona, arch. Bruno Gabrielli, 2007

Variation n.282 to the PRG of Verona, arch. Bruno Gabrielli, 2007

da Piano degli Interventi allegato al nuovo PAT, adottato dal Consiglio Comunale con delibera n.15 del 24.03.2006 e poi approvato dalla Regione Veneto con delibera n.4148 del 18.12.2007.

Il PAT entra in vigore il 28 febbraio 2008 (il PRG vigente rimane in vigore per tutte le sue parti che non estrano in contrasto con il PAT). Secondo la LR n.11/2004 la pianificazione urbanistica si articola in un sistema stratificato:

- _ livello locale, il Piano Regolatore Comunale (PRC), composto dal Piano di Assetto del Territorio (PAT) e dal Piano degli Interventi (PI);

- _ livello sovralocale, il Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) ed i Piani Urbanistici Attuativi (PUA);

- _ il livello provinciale, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);

- _ il livello regionale, Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).

Questo nuovo strumento urbanistico rappresenta un deciso cambio di approccio progettuale rispetto alle esperienze del passato, vengono finalmente esposti i risultati di una seria e profonda riflessione sui limiti e le criticità dell'organismo cittadino, perseguendo la valorizzazione del territorio attraverso il potenziamento dei propri punti di forza. Il nuovo approccio favorisce la protezione ambientale, lo sviluppo sostenibile e l'uso responsabile del suolo, ad esempio limitando le nuove urbanizzazioni alle sole aree di ricucitura del tessuto sfrangiato e prediligendo il riuso della città esistente.

Il documento suddivide la città in dieci diverse Aree Territoriali Omogenee (ATO), ognuno con specifiche analisi legate alle rispettive dinamiche interne. L'area di Verona Sud (ATO 4 - città della trasformazione), è individuata come uno dei nodi più problematici e, alla luce dei nuovi approcci progettuali, con i maggiori margini di sviluppo. Per questo motivo le viene dedicato un apposito Piano degli Interventi che ne approfondisce la progettazione.

Interventions attached to the new PAT, adopted by the City Council with Resolution No. 15 of 03.24.2006 and then approved by the Veneto Region with Resolution No. 4148 of 18.12.2007.

The PAT enters into force on 28 February 2008 (the current PRG remains in force for all its parts that do not extract in contrast with the PAT). According to the LR n.11 / 2004 the urban planning is articulated in a stratified system:

- _ local level, the Municipal Regulatory Plan (PRC), composed of the Territory Development Plan (PAT) and the Plan of Interventions (PI);

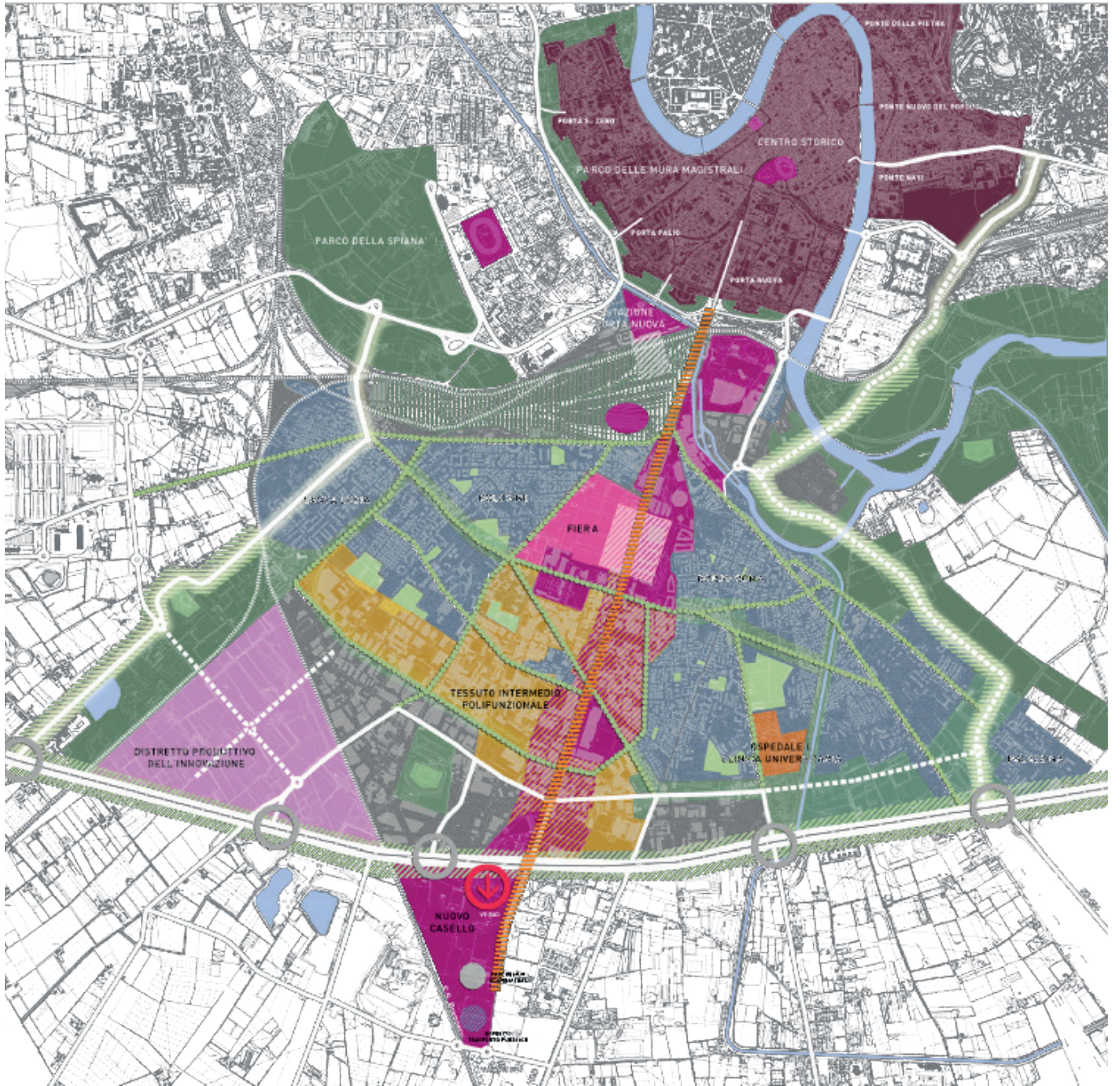
- _ supra-local level, the Inter-communal Area Planning Plan (PATI) and the Implementation Urban Plans (PUA);

- _ the provincial level, Provincial Territorial Coordination Plan (PTCP);

- _ the regional level, Regional Territorial Coordination Plan (PTRC).

This new urban planning tool represents a decisive change in the design approach with respect to the experiences of the past, the results of a serious and profound reflection on the limits and criticalities of the city organism are finally exposed, pursuing the enhancement of the territory through the strengthening of its points of power. The new approach favors environmental protection, sustainable development and responsible use of the soil, for example by limiting new urbanization to the areas where the frayed fabric is mended and favoring the re-use of the existing city.

The document divides the city into ten different Homogeneous Territorial Areas (ATO), each with specific analyzes linked to the internal dynamics. The area of Verona Sud (ATO 4 - city of transformation) is identified as one of the most problematic nodes and, in the light of new design approaches, with the greatest margins of development. For this reason, a special Plan of Interventions is dedicated to it, which delves into its design.



Masterplan con indirizzi per gli interventi di riqualificazione urbana dell'ATO 4, 2011

Masterplan with guidelines for urban redevelopment interventions of ATO 4, 2011

Piano Interventi Verona Sud_ATO 4

Il Piano degli Interventi (PI) 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... (art.12/LR 11/2004)”. Il PI per Verona Sud (PI Vr Sud), adottato con DCC n.59 del 08.09.2011 e approvato con DCC n.91 del 23.12.2011, è stato redatto dall'architetto Federico Oliva e dagli architetti comunali Paolo Boninsegna e Mauro Grison. Ad oggi rappresenta il principale strumento urbanistico vigente per l'area.

La pianificazione prevede profonde modifiche all'assetto di questa parte di territorio, esemplificativo il nome attribuitoli di Città della Trasformazione, che viene pensata come la principale porta di ingresso alla città e sede di una serie di sperimentazioni legate allo sviluppo sostenibile. Vengono inoltre identificate ed esplicitate numerose criticità di carattere sociale, ambientale e urbanistico, a cui si cerca di porre rimedio in modo programmato.

Ma tra le novità proposte dal PI rispetto al passato alcune sono di fondamentale importanza per il tema di questo lavoro. Vengono infatti individuati quattro indirizzi fondamentali, il Cardo Massimo, l'Asse dei Servizi, il Ring Urbano e la Green Belt, tutti al fine di perseguire la valorizzazione del sistema cittadino. Qui, tra gli altri obiettivi, possiamo leggere ***“qualificazione dei quartieri di Borgo Roma, Santa Lucia e Golosine, in particolare per quanto riguarda i loro margini verso la ZAI storica e la loro connessione attraverso una mobilità di rango urbano”***.

Per la prima volta vengono ufficialmente prese in considerazione queste aree poste tra tessuti edilizi così diversi, sempre più numerosi e frutto dello scarto della pianificazione. Questo rappresenta una sorta di “nuova frontiera” del progetto urbano da non perdere.

Interventions Plan Verona Sud_ATO 4

The Plan of Interventions (PI) is the “urban planning instrument that, in coherence and in implementation of the PAT, identifies and regulates the interventions of protection and valorisation, of organization and transformation of the territory by programming in the contextual way the realization of such interventions .. . (art.12 / LR 11/2004) “. The PI for Verona Sud (PI Vr Sud), adopted with DCC n. 59 dated 08.09.2011 and approved with DCC n.91 dated 23.12.2011, was drafted by the architect Federico Oliva and the municipal architects Paolo Boninsegna and Mauro Grison . Today it represents the main urban planning tool in force for the area.

The planning foresees profound changes to the structure of this part of the territory, by way of example the name attributed to it of Città della Trasformazione, which is conceived as the main gateway to the city and the site of a series of experiments linked to sustainable development. Numerous social, environmental and urban planning criticalities are also identified and made explicit, to which an attempt is made to remedy in a planned manner.

But among the innovations proposed by the PI compared to the past, some are of fundamental importance for the theme of this work. In fact, four fundamental directions are identified, the Cardo Massimo, the Service Axis, the Urban Ring and the Green Belt, all with the aim of pursuing the enhancement of the city system. Here, among other objectives, we can read ***“qualification of the districts of Borgo Roma, Santa Lucia and Golosine, in particular as regards their margins towards the historical ZAI and their connection through urban mobility”***.

For the first time these areas are officially taken into consideration, placed between so many different building fabrics, more and more numerous and the result of planning waste. This represents a sort of “new frontier” of the urban project not to be missed.



Prospettiva d'insieme da Google
Maps dell'ATO 4, 2019

Prospective overview from Google
Maps of ATO 4, 2019

Bibliography

Anna Pisani, Agostino Petrillo, *I Magazzini Generali di Verona tra storia e progetto*, POLITesi, 2011

Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.84*, Verona, maggio/agosto 2009

Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.79*, Verona, maggio/agosto 2007

Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.64*, Verona, luglio/agosto 2003

Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.56*, Verona, settembre/ottobre 2001

Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.55*, Verona, luglio/agosto 2001

Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.54*, Verona, maggio/giugno 2001

Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.47*, Verona, marzo/aprile 2000

THE BORDER BETWEEN LIVING and WORK SPACES

From waste to urban resource

La genesi del margine come scarto

Come abbiamo visto l'espansione urbana nella parte meridionale rappresenta una sorta di città parallela nata e cresciuta nel cosiddetto "secolo breve", di pari passo ed a supporto dello sviluppo industriale. Se durante la prima metà del '900 il problema del confronto tra le abitazioni e i luoghi del lavoro non emerse, grazie agli ampi spazi aperti di carattere ancora prevalentemente agricolo, l'esplosiva crescita economica degli anni '60 e '70 portarono ad una rapida saturazione delle aree di espansione. Obbligando gli spazi abitativi e di lavoro ad un confronto sempre meno filtrato dalle aree di margine, velocemente erose in modo vario e disorganizzato.

Questi spazi di mezzo si ritrovarono presto troppo frammentati e di dimensioni ormai poco appetibili, sia per l'insediamento di stabilimenti produttivi che per le logiche dell'edilizia speculativa. Senza una precisa progettualità o utilizzo, quindi, questi ritagli di territorio vennero progressivamente emarginati e abbandonati, solo in qualche occasione parzialmente adibiti ad orti privati, ma comunque sempre destinati ad una vita separata ed estranea dalle dinamiche circostanti.

A queste aree mai edificate lungo i margini delle diverse aree funzionali, si aggiunsero poi molti lotti a carattere produttivo abbandonati per varie ragioni. Alcuni soffrirono lo spostamento dell'attività logistica presso il Quadrante Europa, altri invece non ebbero la capacità di rinnovarsi e rimanere al passo con lo sviluppo tecnologico avviandosi inesorabilmente verso una progressiva dismissione. Nonostante questo ultimo genere di vuoti urbani sia distribuito in modo molto più vario nell'area industriale, anche in questo caso notiamo come spesso siano stati gli stabilimenti più distanti dalle infrastrutture di trasporto a soffrire maggiormente di abbandono. Ovvero proprio quelle realtà disposte nei pressi dei margini delle aree residenziali, di cui ne risentirono del

The genesis of the margin as a waste

As we have seen the urban expansion in the southern part represents a sort of parallel city born and raised in the so-called "short century", hand in hand and in support of industrial development. If during the first half of the 20th century the problem of the comparison between the houses and the places of work not emerged, thanks to the wide open spaces of still predominantly agricultural character, the explosive economic growth of the 60s and 70s led to a rapid saturation of expansion areas. Forcing living and working spaces to a comparison less and less filtered by marginal areas, quickly eroded in a varied and disorganized way.

These middle spaces soon found themselves too fragmented and now of little desirable, both due to the establishment of production facilities and to the logic of speculative building. Without a precise planning or use, therefore, these cuttings of territory were progressively marginalized and abandoned, only occasionally partially used for private gardens, but always destined for a life separated and alien to the surrounding dynamics.

To these areas never built along the margins of the different functional areas, then many abandoned productive lots were added for various reasons. Some suffered the displacement of the logistic activity at the Quadrante Europa, while others did not have the ability to renew themselves and to keep pace with technological development, starting inexorably towards a progressive disposal. Although this last kind of urban voids is distributed in a much more varied way in the industrial area, also in this case we note how often the most distant establishments from the transport infrastructures have suffered the most from abandonment. That is precisely those realities located near the margins of residential areas, of which they were affected by the typical vehicular traffic and limited their development prospects due to the increasingly

tipico traffico veicolare e ne limitarono le prospettive di sviluppo a causa dei sempre più stringenti vincoli imposti alle attività produttive situate vicine alle abitazioni.

Il paesaggio del margine tra la residenza e la produzione a Verona Sud si compone quindi di elementi estremamente variegati, principalmente generati dagli scarti di uno sviluppo urbanistico frettoloso, oppure dagli involucri vuoti prodotti da un modello economico implacabile. Capace di favorire la forte espansione di grandi aree industriali e poi di soffocarne lo sviluppo con la stessa rapidità. Sostanzialmente si tratta di quel *Terzo paesaggio* che il paesaggista Gilles Clément definisce come tutti quei “luoghi abbandonati dall’uomo”, e potremmo citare anche i *nonluoghi* dell’antropologo Marc Augé, ovvero “tutti quegli spazi che hanno la prerogativa di non essere identitari, relazionali”.

La composizione urbana della zona poi, con la vasta area industriale che avvolge e si incunea tra i quartieri residenziali, massimizza i punti di contatto tra questi tessuti così diversi obbligandoli ad un confronto diretto che attraversa l’intera area. Confronto che assume uno sviluppo talmente ampio da diventare un elemento distintivo del panorama urbano di questa parte di città.

Ma è solo percorrendone la lunghezza che si comprende a fondo la complessità di questo paesaggio “tra le cose” che si è venuto a creare. Si passa dai vuoti urbani mai edificati che si frappongono tra alte palazzine residenziali ed i capannoni industriali, con i loro elementi di naturalità inselvaticiti da anni di noncuranza, a tratti dove troviamo solo una strada di medie dimensioni che separa i prospetti degli edifici residenziali da officine, magazzini e attività varie, oppure da piazzali di vecchi stabilimenti dove rovi e sterpaglie hanno preso il posto delle merci.

In alcuni casi i lotti vuoti sono stati parzialmente occupati, in tempi relativamente recenti, da diversi servizi

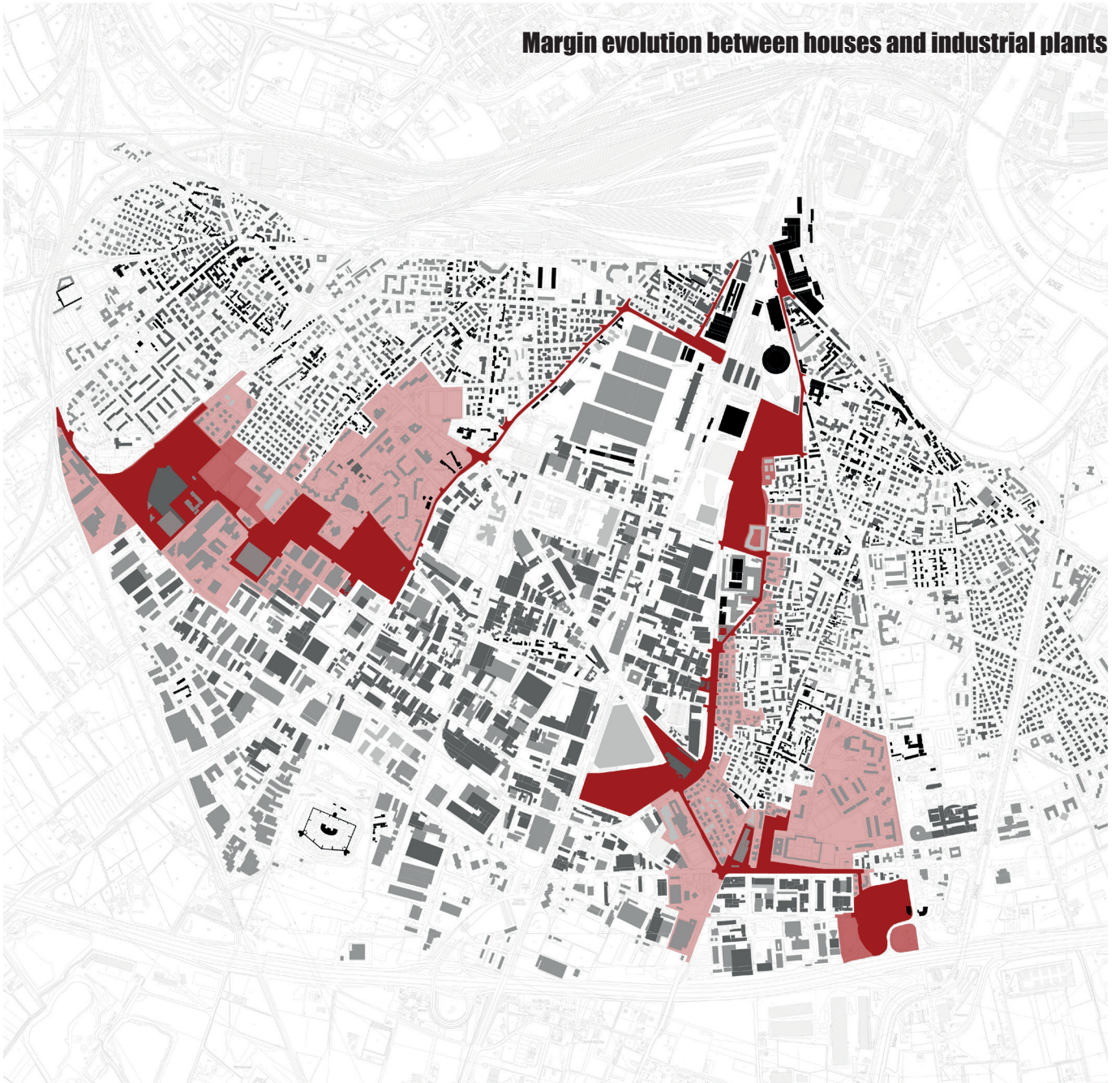
stringenti constraints imposed on production activities located close to homes.

The landscape of the margin between the residence and the production in Verona Sud is therefore composed of extremely varied elements, mainly generated by the waste of a hurried urban development, or by the empty envelopes produced by an implacable economic model. Able to favor the strong expansion of large industrial areas and then to suffocate its development with the same speed. Basically it is that *Third landscape* that the landscape architect Gilles Clément defines as all those “places abandoned by man”, and we could also cite the *not-places* of the anthropologist Marc Augé, or “all those spaces that have the prerogative of not being identitarian, relational”.

The urban composition of the area then, with the vast industrial area that surrounds and wedges itself between residential neighborhoods, maximizes the points of contact between these different tissues, forcing them to a direct comparison that crosses the entire area. A comparison that takes on such a wide development that it becomes a distinctive element of the urban landscape of this part of the city.

But it is only by tracing its length that we can fully understand the complexity of this landscape “between things” that has been created. We move from the never built urban voids that stand between high residential buildings and industrial sheds, with their natural elements overgrown by years of neglect, sometimes where we find only a medium-sized road that separates the prospectuses of residential buildings from workshops, warehouses and various activities, or from yards of old establishments where brambles and weeds have taken the place of goods. In some cases the empty lots have been partially occupied in relatively recent times by various public services such as schools, churches, sports fields, cemeteries or parking lots. While some abandoned industrial plant has

Margin evolution between houses and industrial plants



To 1937 no real margin was perceived Buildings until 1937

Margin area until 1970 Buildings until 1970

Margin area until 1998 Buildings until 1998

Margin area until 2019 Buildings until 2019

pubblici come scuole, chiese, campi sportivi, cimiteri o parcheggi. Mentre qualche stabilimento industriale dismesso è stato rifunzionalizzato o ricostruito per ospitare attività come supermercati, bar e ristoranti, palestre o altre piccole attività commerciali.

Questo però non basta ancora ad attenuare la sensazione che lungo il margine il mondo dell'abitare e quello del lavoro, entrambi fondamentali per l'organismo cittadino, si scontrino più che incontrarsi.

Indubbiamente lungo lo spessore del margine avviene un deciso cambio di "grana" edilizia, ovvero le dimensioni e forme del costruito conformi al loro scopo di utilizzo, così come il differente schema stradale e la dimensione degli isolati. Ma assumendo le sembianze di una cesura netta il passaggio tra i due mondi finisce per creare una sorta di fastidio reciproco, invece di cercare di sopperire alle evidenti carenze di entrambi i tessuti.

Il ruolo dei luoghi tra residenza e produzione

Parlando del processo di genesi di questi luoghi tra residenza e produzione è chiaro come si siano sviluppati acquisendo nel tempo tutti i caratteri del margine. Ed è ormai innegabile come la loro condizione abbia influito sulla considerazione delle loro potenzialità.

Sono ormai molti gli studiosi che ritengono come i nomi e le parole con cui noi descriviamo un cosa qualunque abbiano poi un'influenza, forse anche inconscia, sul modo in cui noi la percepiamo. Ed è quindi possibile ritenere che il fatto di essere "margine", identificandolo in questo modo, spesso abbia influito nell'approccio con cui si è intervenuto in questi spazi. A questo punto, al fine di indagare meglio il significato di cosa parliamo, può essere interessante leggere cosa scrive il vocabolario italiano dell'Istituto Treccani alla voce *marginie*, "La parte estrema ai due lati, o tutto intorno, di una superficie qualsiasi", prosegue poi "In locuz. particolari: *al*

been re-functionalized or rebuilt to accommodate activities such as supermarkets, bars and restaurants, gyms or other small businesses.

However, this is still not enough to mitigate the feeling that along the margin the world of living and that of work, both fundamental for the city, collide rather than meet.

Undoubtedly along the thickness of the margin there is a decisive change of building "grain", that is the dimensions and shapes of the building conforming to their purpose of use, as well as the different road layout and the size of the blocks. But assuming the appearance of a clear break, the passage between the two worlds ends up creating a sort of mutual annoyance, instead of trying to make up for the obvious deficiencies of both tissues.

The role of places between living and production

Speaking of the process of genesis of these places between residence and production it is clear how they have developed by acquiring all the characters of the margin over time. And it is undeniable that their condition has influenced the consideration of their potential.

There are now many scholars who believe that the names and words with which we describe anything have an influence, perhaps even an unconscious one, on the way in which we perceive it. And it is therefore possible to believe that the fact of being "margin", identifying it in this way, has often influenced the approach with which it intervened in these spaces. At this point, in order to better investigate the meaning of what we talk about, it may be interesting to read what the Italian vocabulary of the Treccani Institute writes in the margin entry, "The extreme part on the two sides, or all around, of any surface", then continues "In locuz. details: at the margin, and



In alto, immagine del margine tra abitazioni e ZAI presso Santa Lucia, in basso, presso Borgo Roma.
Immagine aerea Google, 2019

Above, image of the margin between houses and ZAI near Saint Lucia, below, near Borgo Roma.
Google aerial image, 2019

margin, e più spesso *ai margini di...*, al limite, in una posizione di confine, in una situazione che non è più o non è ancora quella di riferimento”. Diventa quindi utile leggere anche cosa si scrive sullo stesso vocabolario alla voce *confine*, “Limite di un territorio, zona di transizione in cui scompaiono le caratteristiche individuanti e cominciano quelle differenzianti”.

Le definizioni date ai termini *margin* e *confine* sembrano infatti coincidere con le caratteristiche acquisite dai nostri luoghi di studio, ovvero una sequenza di spazi “di mezzo” di cui non si è mai determinata la funzione precisa o lo scopo di essere, dei cosiddetti “luoghi incerti” del già citato Gilles Clément.

Ma quale può essere il ruolo più profondo di questi spazi? Oltre quello di dividere due ambienti di natura sicuramente diversa, eppure così complementare uno all'altra. Abitare e lavorare sono due colonne portanti della vita dell'uomo, ma l'epoca del lavoro industriale e le politiche di zonizzazione ci hanno definitivamente obbligato ad abbandonare l'idea romantica del lotto gotico, dove residenza privata, bottega, orto e rapporto con la strada e, quindi, la vita sociale avveniva nella stessa unità edilizia, coesistendo. Oggi molte attività produttive faticerebbero a coesistere vicino a zone residenziali senza provocare disagio, e dove questo avviene sono spesso mal sopportate dai cittadini. Emissioni inquinanti, rumore, polveri, traffico pesante mal si integrano con la vita privata. Ma non possiamo negare il fatto che questo tipo di lavoro sia necessario e rappresenti la quotidianità di buona parte della popolazione. Questo ci suggerisce e sottolinea l'importanza che ricopre la distanza tra il vivere e il lavorare. Durante la stesura della variante generale al PRG del '75, come già raccontato nel capitolo precedente, il Ministero dei Lavori Pubblici suggerì l'inserimento di una fascia di rispetto profonda circa 200m tra i quartieri residenziali e gli stabilimenti industriali. Raccomandazione che fu poi evidentemente disattesa, ma rappresenta

more often at the margins of ..., at the limit, in a border position, in a situation that is no longer or is not yet the reference one”. It therefore becomes useful to read also what is written on the same vocabulary at the boundary entry, “Limit of a territory, transition zone in which the identifying characteristics disappear and the differentiating ones begin”.

The definitions given to the terms margin and boundary seem in fact to coincide with the characteristics acquired by our places of study, or a sequence of “middle” spaces of which the precise function or purpose of being, of the so-called “places, has never been determined uncertain “of the aforementioned Gilles Clément.

But what can be the deeper role of these spaces? Beyond that of dividing two environments of a definitely different nature, yet so complementary to one another.

Living and working are two pillars of human life, but the era of industrial work and zoning policies have definitely forced us to abandon the romantic idea of the Gothic lot, where private residence, shop, garden and relationship with the street and, therefore, social life took place in the same building unit, coexisting. Today many productive activities would struggle to coexist near residential areas without causing discomfort, and where this happens they are often badly tolerated by citizens. Polluting emissions, noise, dust, heavy traffic are not integrated with private life. But we cannot deny the fact that this type of work is necessary and represents the daily life of a large part of the population. This suggests to us and underlines the importance that covers the distance between living and working.

During the drafting of the general variant to the PRG of '75, as already told in the previous chapter, the Ministry of Public Works suggested the inclusion of a 200m deep strip between residential areas and industrial establishments. Recommendation which was then obviously rejected, but represents the first official indication of

la prima indicazione ufficiale su una possibile funzione. Istituire una fascia di rispetto di tale portata implicava si confermare la separazione netta tra queste parti di città, ma lo avrebbe fatto in modo più deciso ed attribuendo un ruolo definito a questi spazi, di filtro, per il rispetto di entrambi gli ambienti. Un concetto che avrebbe in fondo esaltato la dignità di tutte le parti in gioco, delle abitazioni, dell'area industriale e soprattutto degli spazi che ne stanno in mezzo. Al contrario, lasciando questi spazi nell'incertezza ed allo sfruttamento speculativo del suolo, si è finito per svilirne il loro ruolo ed il rapporto che avrebbero potuto creare. Arrivando in alcuni casi ad un confronto diretto e duro che non ha favorito nessuna delle due realtà, finendo per relegare lo spazio di mezzo alla sola carreggiata di una strada ed a qualche aiuola negli spartitraffico. E in altre circostanze al completo disinteresse ed all'abbandono, innescando cicli viziosi di degrado e a volte ospitando chi, proprio come questi luoghi, per varie ragioni si trovano a vivere ai margini della società.

Come abbiamo sottolineato più volte, oggi questi spazi di mezzo si frammentano in una moltitudine di situazioni differenti. Lo spessore, la consistenza ed il rapporto che innescano tra le parti cambiano continuamente. Eppure il margine esiste, viene percepito come tale, anche se non si presenta con un corpo definito o un ruolo dichiarato. Oggi infatti sarebbe più corretto parlare di una zona di margine, un'area che si dilata e si restringe fino quasi ad sparire, per poi ingrandirsi nuovamente. Coinvolgendo nel suo sviluppo la sequenza di scarti urbani, lotti vuoti o dismessi, strade, marciapiedi e, in alcuni casi, le stesse unità abitative, produttive, commerciali e terziarie che insistono nei punti di contatto più diretto tra la ZAI e i quartieri residenziali. Ancor più difficile diventa quindi definire un ruolo preciso per questi spazi oltre al fatto di essere margini di aree urbane. La verità probabilmente è che ricoprono ormai diversi

a possible function. Establishing a band of respect of this magnitude implied confirming the clear separation between these parts of the city, but it would have done so in a more decisive way and attributing a defined role to these filter spaces, for the respect of both environments. A concept that would ultimately exalt the dignity of all the parties involved, of homes, of the industrial area and above all of the spaces in between. On the contrary, leaving these spaces in uncertainty and the speculative exploitation of the soil, it ended up debasing their role and the relationship they could have created. Arriving in some cases to a direct and hard confrontation that did not favor either of the two realities, ending up relegating the space between the roadway and a few flowerbeds in the central reservation. And in other circumstances to complete disinterest and abandonment, triggering vicious cycles of degradation and sometimes hosting those, just like these places, for various reasons find themselves living on the margins of society.

As we have stressed many times, today these middle spaces are fragmented into a multitude of different situations. The thickness, the consistency and the relationship between the parts change constantly. Yet the margin exists, it is perceived as such, even if it does not present itself with a defined body or a declared role. Today, in fact, it would be more correct to speak of a marginal area, an area that expands and shrinks until it almost disappears, and then enlarges again. Involving in its development the sequence of urban waste, empty or disused lots, roads, sidewalks and, in some cases, the same housing, production, commercial and tertiary units that insist on the most direct points of contact between the ZAI and the residential districts. It becomes even more difficult to define a precise role for these spaces besides the fact of being margins of urban areas. The truth is probably that they now cover different roles depending on the thickness and composition that the



Sviluppo del margine tra abitazioni e ZAI presso Santa Lucia. Immagine aerea Google, 2019

Development of the margin between dwellings and ZAI at Santa Lucia. Google aerial image, 2019



Sviluppo del margine tra abitazioni e ZAI presso Borgo Roma. Immagine aerea Google, 2019

Development of the margin between dwellings and ZAI at Borgo Roma. Google aerial image, 2019

ruoli a seconda dello spessore e della composizione che il margine stesso assume, a volte adattandosi alle dinamiche che lo circondano ed altre volte rimanendone totalmente estraneo. Credo però che questi spazi di mezzo nascondano ancora delle potenzialità inesprese, che vanno oltre le opportunità edilizie.

Abbiamo parlato di come i quartieri residenziali di Santa Lucia, Golosine e Borgo Roma soffrano di una cronica carenza di spazi collettivi che abbiano la forza di essere identitari. Finendo sempre per apparire succubi dell'indiscusso primato del centro storico, nonostante nell'area metropolitana meridionale viva oltre la metà della popolazione comunale ed abbiano sede molte delle attività commerciali più rappresentative di Verona. Inoltre, anche se durante gli ultimi anni si sia cercato di dotare questi quartieri di maggiori servizi al cittadino, talvolta intervenendo proprio nelle aree di margine verso la ZAI come nei casi del parco Santa Teresa, del parco della Fratellanza o della parrocchia della Madonna della Fraternità, non avendo ancora un'idea generale ed una visione d'insieme comune tutti gli interventi che si sono inseriti o potrebbero farlo hanno il rischio di apparire come corpi estranei in un territorio marginalizzato. Avendo infine scarse possibilità di invertire questa tendenza.

Proprio per questi motivi ritengo che dovremmo sforzarci di immaginare questi luoghi di mezzo, frammentati e variegati, come un'unica entità che possa assolvere a molte delle carenze del tessuto urbano circostante, assumendo una serie molteplice di ruoli e funzioni. Di filtro, di transito, di integrazione funzionale, sociale, culturale, di spazi collettivi che, indipendentemente dalle dimensioni, abbiano la forza di essere identitari. Sfruttando le qualità locali per combattere il sentimento di marginalità rispetto ad una pubblica amministrazione distante. Restituire dignità e identità ad un luogo sarebbe il primo passo per augurarsi di innescare un processo di rigenerazione urbana e sociale.

margin itself assumes, sometimes adapting to the dynamics that surround it and sometimes remaining totally unrelated. I believe, however, that these middle spaces still hide unexpressed potential, which goes beyond building opportunities.

We talked about how the residential areas of Santa Lucia, Golosine and Borgo Roma suffer from a chronic lack of collective spaces that have the strength to be identifying. Always ending up appearing dominated by the undisputed supremacy of the historic center, despite living in the southern metropolitan area more than half of the municipal population and having many of Verona's most representative businesses. Moreover, even if during the last years an attempt has been made to equip these districts with more services to the citizen, sometimes intervening in the marginal areas towards the ZAI as in the cases of the Santa Teresa park, the park of the Brotherhood or the parish of the Madonna of the Fraternity, not having yet a general idea and a common overview, all the interventions that have been inserted or could do so have the risk of appearing as foreign bodies in a marginalized territory. Having little chance of reversing this trend.

Precisely for these reasons, I believe that we should strive to imagine these fragmented and varied middle places, as a single entity that can fulfill many of the shortcomings of the surrounding urban fabric, assuming a multiple set of roles and functions. Of filter, of transit, of functional, social and cultural integration, of collective spaces that, regardless of size, have the strength to be identifying. Taking advantage of local qualities for fight the feeling of marginality compared to a distant public administration. Returning dignity and identity to a place would be the first step in wishing to trigger a process of urban and social regeneration.

Margin zone and its influence area



- Margin area
- Margin influence
- Buildings involved
- Urban waste

Quale futuro per gli spazi di mezzo?

Abbiamo visto come gli spazi di margine tra il mondo del vivere e quello del lavoro si siano venuti a creare tramite una sorta di processo di autodeterminazione, e come i risultati di questa pratica spesso abbiano finito per esaltare lo scontro tra brani urbani diversi. Alimentando la sensazione di estraneità degli spazi di mezzo da entrambi i tessuti, la scarsa attenzione alla qualità delle urbanizzazioni e il disinteresse di sviluppare un'idea per questi luoghi.

Fortunatamente con l'introduzione dell'ultimo strumento edilizio, il PAT, e soprattutto del più particolareggiato Piano degli Interventi per Verona Sud nel 2011, la discussione sulle criticità dell'area metropolitana meridionale si è riaperta ed intensificata. Ampliando l'oggetto del dibattito oltre i soliti poli attrattori di interessi, anche mediatici, in favore di tutta l'area urbana. In questo contesto anche gli spazi di margine, da sempre assenti nel dibattito pubblico, hanno trovato un'indicazione su un loro possibile futuro.

Il PI Verona Sud ha eseguito una serie di interessanti analisi del territorio, riportando un quadro esaustivo sulle principali dinamiche interne e sulle tendenze funzionali, oltre che esplicitare le criticità che affliggono i quartieri residenziali così come i grandi isolati produttivi.

Tra tutti i temi esposti nell'interessante documentazione fornita dal PI, le aree di mezzo, gli spazi di risulta di un'espansione edilizia contraddittoria e frettolosa, vengono trattati come aree con valore strategico per la rigenerazione dell'area urbana. Per la prima volta in uno strumento urbanistico ufficiale viene perseguito l'obiettivo della "...qualificazione dei quartieri di Borgo Roma, Santa Lucia e Golosine, in particolare per quanto riguarda i loro margini verso la ZAI storica...".

Infatti, dopo aver constatato come le attività classificabili come industriali persistano prevalentemente nell'area

What future for in the middle spaces?

We have seen how the margin spaces between the world of living and that of work have come to be created through a sort of process of self-determination, and how the results of this practice have often ended up exalting the clash between different urban passages. Feeding the feeling of strangeness of the spaces between both fabrics, the lack of attention to the quality of urbanization and the lack of interest in developing an idea for these places. Fortunately, with the introduction of the latest building tool, the PAT, and especially the more detailed Intervention Plan for Verona Sud in 2011, the discussion on the critical issues of the southern metropolitan area has reopened and intensified. Expanding the subject of the debate beyond the usual poles attractors of interests, including media, in favor of the entire urban area. In this context, the margin spaces, always absent in the public debate, have also found an indication of their possible future.

The PI Verona Sud has carried out a series of interesting analyzes of the territory, reporting an exhaustive picture on the main internal dynamics and on the functional trends, as well as explaining the criticalities that afflict the residential districts as well as the large production blocks. Among all the topics presented in the interesting documentation provided by the PI, the middle areas, the resulting spaces of a contradictory and hasty building expansion, are treated as areas with strategic value for the regeneration of the urban area. For the first time in an official town planning instrument the objective of "...qualifying the districts of Borgo Roma, Santa Lucia and Golosine, in particular as regards their margins towards the historic ZAI ..." is pursued.

In fact, after having ascertained how the activities classifiable as industrial persist mainly in the southern area, in direct contact with the motorway, leaving behind a multi-

più a sud, a contatto diretto con l'autostrada, lasciando posto a ridosso dei quartieri residenziali ad una moltitudine di attività che rientrano nella categoria del commercio, dei pubblici esercizi, delle comunicazioni, dei trasporti, di credito ed assicurazione, il PI vorrebbe proprio incentivare la proliferazione di un tessuto polifunzionale che funga da zona cuscinetto, da cintura verso le aree ancora veramente produttive.

A questo proposito viene dedicato un intero ambito di trasformazione, chiamato: le aree **tra** i quartieri Santa Lucia, Golosine e Borgo Roma, il tessuto intermedio polifunzionale. Qui viene dichiarato "il compito di ricucire i quartieri esistenti con il tessuto produttivo della ZAI in via di trasformazione, con l'obiettivo di riorganizzare i grandi isolati frammentandoli attraverso l'introduzione di nuove viabilità residenziali locali e spazi aperti, ad incrementare la porosità della città". Conclude infine sostenendo che "gli obiettivi urbanistici sono finalizzati alla creazione di nuove aree a servizi, all'insediamento di nuove centralità urbane anche allo scopo di superare le condizioni di monofunzionalità dei tessuti edilizi dei quartieri, alla formazione di zone cuscinetto tra i quartieri stessi e i tessuti produttivi della ZAI storica".

Inoltre introduce tre diversi indirizzi al fine di rafforzare le indicazioni dell'ambito urbano, l'asse dei servizi, il ring urbano e la green belt. Intesi come tre diversi scenari che dovrebbero connettere e assumere spessore al le varie parti del tessuto intermedio.

Il PI Verona Sud ha il grosso merito di aver introdotto molti spunti interessanti riguardo le aree di margine, ha parlato di ricucitura, di porosità, di mixité funzionale, della necessità di creare spazi aperti, nuove centralità urbane e di una zona cuscinetto, un tessuto intermedio tra i quartieri residenziali e le attività produttive.

Tutto questo rappresenta una decisa evoluzione rispetto al disinteresse che ha portato questi spazi ad autodeterminarsi come margine.

tude of activities that fall within the category of commerce, public establishments, of communications, transport, credit and insurance, the PI would like to encourage the proliferation of a multifunctional fabric that acts as a buffer zone, from belt to still really productive areas.

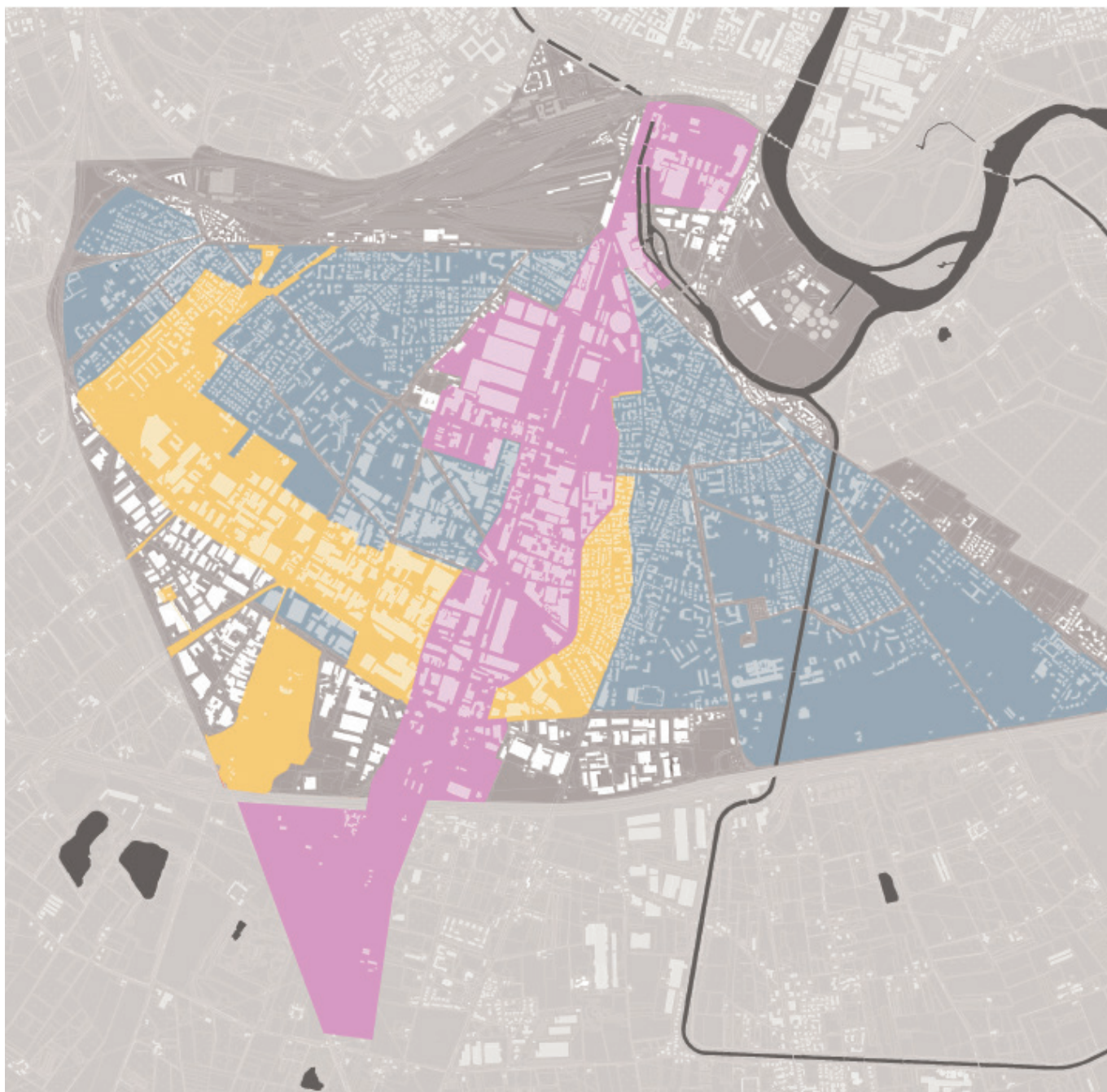
In this regard, an entire area of transformation is dedicated, called: the areas **between** the neighborhoods of Santa Lucia, Golosine and Borgo Roma, the multi-purpose intermediate tissue. Here it is declared "the task of mending the existing neighborhoods with the productive fabric of the ZAI in the process of transformation, with the aim of reorganizing the large blocks fragmenting them through the introduction of new local residential roads and open spaces, to increase the porosity of the city". Finally, he concludes by stating that "the urban goals are aimed at creating new areas of services, the establishment of new urban centers, also with the aim of overcoming the conditions of monofunctionality of the building fabric of the neighborhoods, the formation of buffer zones between the districts themselves and productive fabrics of the historic ZAI".

It also introduces three different addresses in order to strengthen the indications of the urban area, the service axis, the urban ring and the green belt. Understood as three different scenarios that should connect and take on the various parts of the intermediate fabric.

The PI Verona Sud has the great merit of having introduced many interesting points about the margin areas, spoke of re-stitching, porosity, functional mixité, the need to create open spaces, new urban centralities and a buffer zone, a fabric intermediate between residential districts and production activities.

All this represents a decisive evolution with respect to the lack of interest that has led these spaces to be self-determined as a margin.

Unfortunately, not even the latter urban planning tool can be considered defect-free, and in fact almost ten ye-



Estratto dalla relazione al masterplan PI Verona Sud, 2011. Individuazione degli ambiti di intervento, in giallo il “tessuto intermedio polifunzionale”.

Extract from the report to the masterplan PI Verona Sud, 2011. Identification of the areas of intervention, in yellow the “multi-functional intermediate tissue”.

Tema 03
asse dei Servizi



Tema 03
Ring Urbano



Tema 03
Green Belt



Estratto dalla relazione al masterplan PI Verona Sud, 2011. Individuazione dei diversi indirizzi all'interno del "tessuto intermedio polifunzionale".

Extract from the report to the masterplan PI Verona Sud, 2011. Identification of the different suggestions within the "multi-functional intermediate tissue".

Purtroppo nemmeno quest'ultimo strumento urbanistico può considerarsi privo di difetti, ed infatti a distanza di quasi dieci anni è stato realizzato quasi nulla delle indicazioni proposte. Salvo qualche realizzazione che però ad oggi corre il rischio di apparire più come una cattedrale nel deserto, se non verrà inserita in un contesto che le includa e coinvolga nella vita cittadina.

Anche se appare chiaro come si considerino le aree di margine strategiche ed essenziali per la rigenerazione urbana della zona, queste poi non vengono mai concepite in un contesto unitario ma frammentate e coinvolte in strategie diverse. Alimentando forse confusione ed incertezza sul futuro dei lotti coinvolti, e finendo per allontanare eventuali investitori. Inoltre possiamo notare che alcune porzioni del margine tra residenza e produzione vengono addirittura tralasciate, lasciandoci la sensazione di uno strumento incompleto sotto questo punto di vista.

Quindi nonostante il PI Verona Sud ci offra spunti molto interessanti, e certifica come anche la pubblica amministrazione avverta la necessità di intervenire in un certo modo su queste aree, ancora non potremmo ritenerci del tutto soddisfatti su come sono stati approcciati i temi di queste zone intermedie. Anche se non possiamo ignorare il fatto che l'estrema varietà di cui si compone il margine non consenta un approccio standardizzato, non potremmo prescindere da una sua visione d'insieme chiara e leggibile. Capace però di adattarsi flessibilmente alle diverse circostanze. Inoltre non è più possibile permettere che la vaghezza degli indirizzi forniti, anche se lodevoli, fornisca ancora una volta spazio ad interventi speculativi e grossolani, che non tengano conto dei delicati equilibri della zona.

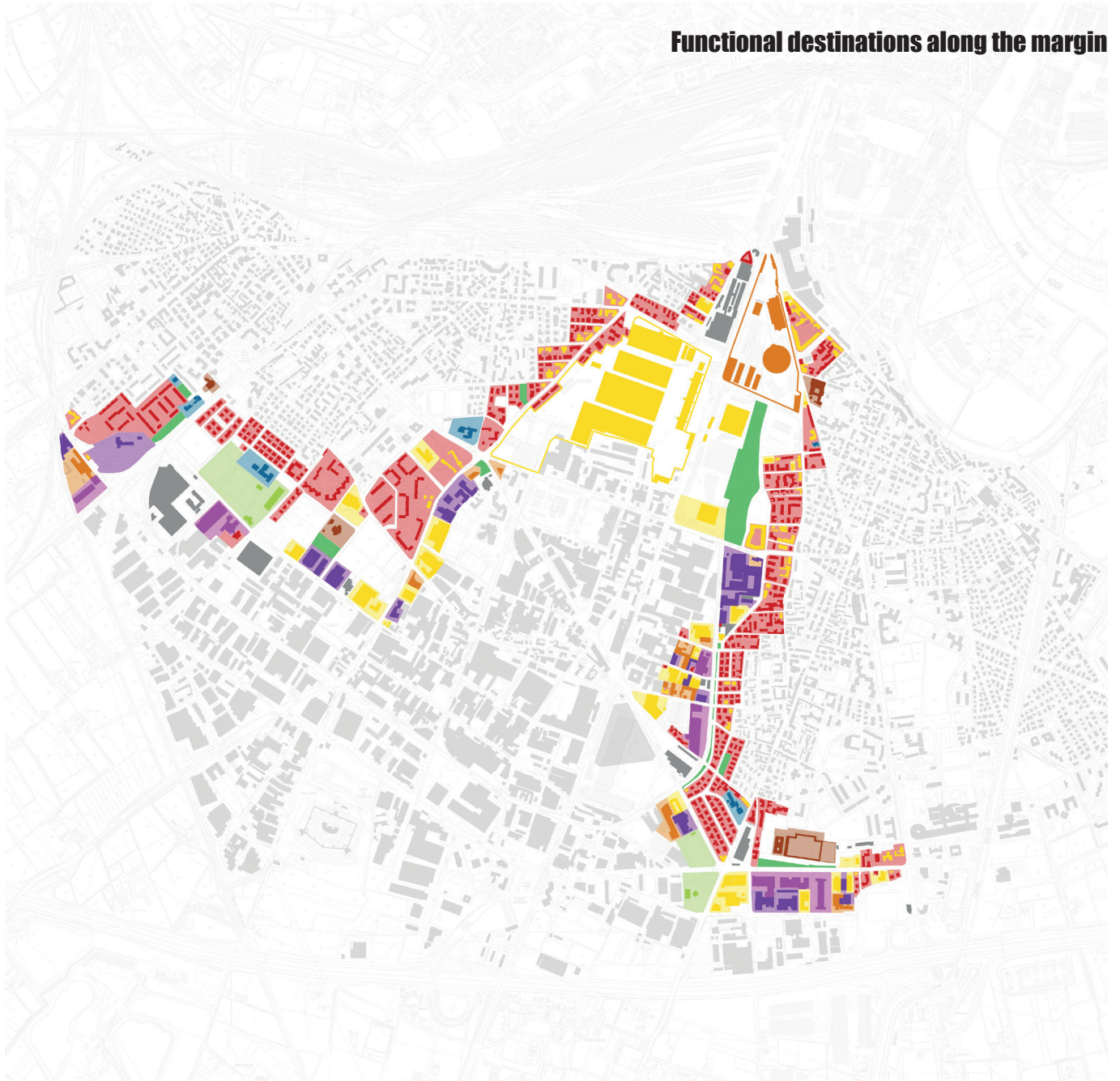
Per questi motivi, anche se incentivare il rafforzamento dello spontaneo mix funzionale che si sta venendo a creare sia sicuramente molto importante, quando parliamo di nuove centralità urbane non possiamo contare solo sull'ibridazione di funzioni. Ma risulta essere ancora

ars later almost none of the proposed indications have been realized. Except for a few realizations which, however, today run the risk of appearing more like a cathedral in the desert, if it is not included in a context that includes them and involves them in city life.

Even if it is clear how to consider the strategic marginal areas essential for the urban regeneration of the area, these are never conceived in a unitary context but fragmented and involved in different strategies. Perhaps fueling confusion and uncertainty about the future of the lots involved, and ending up dismissing any investors. Moreover we can note that some portions of the margin between residence and production are even omitted, leaving us with the feeling of an incomplete instrument from this point of view.

So, despite the fact that the PI Verona Sud offers us very interesting insights, and certifies how even the public administration feels the need to intervene in a certain way on these areas, we still could not consider ourselves completely satisfied on how the themes of these intermediate areas have been approached. Even if we cannot ignore the fact that the extreme variety of which the margin is composed does not allow a standardized approach, we could not ignore a clear and legible overview of it. Able, however, to adapt flexibly to different circumstances. Furthermore, it is no longer possible to allow the vagueness of the addresses provided, even if laudable, to provide space for speculative and coarse interventions, which do not take into account the delicate balance of the area. For these reasons, even if encouraging the strengthening of the spontaneous functional mix that is being created is certainly very important, when we talk about new urban centralities we cannot rely only on the hybridization of functions. But it is even more essential to recreate a new social fabric along with the urban one. Creating new urban centralities means offering spaces capable of being representative and identifying for people, being attractive to a society that, in particular in Verona Sud, appears to

Functional destinations along the margin



- | | | | |
|-----------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------|
| Residential only | Service artigianal work | Public parks | ex Magazzini Generali |
| Residential and shops | Logistics | Religious buildings | Fair of Verona |
| Commercial | Empty spaces | Schools and Ulss | |
| Offices | Private sport fields | | |

più essenziale ricreare un nuovo tessuto sociale di pari passo con quello urbano. Creare nuove centralità urbane significa offrire spazi capaci di essere rappresentativi ed identitari per le persone, essere attrattivi per una società che, in particolare a Verona Sud, risulta essere sempre più diversificata per provenienza culturale, per fasce di età e di reddito. Dovremo avere la capacità di riutilizzare spazi interstiziali, lotti industriali dismessi e quello che da sempre rappresenta lo spazio pubblico per eccellenza, la strada e le sue componenti, per assolvere a funzioni tanto fondamentali.

Alla luce di quanto detto finora sembra evidente come il futuro di questi luoghi di mezzo sia legato a pratiche di riciclo. Un riciclo di usi, di spazi e di significati prima ancora che della materia. Le logiche del riciclo sono le più adatte al fine di trasformare lo scarto del mondo moderno in una nuova risorsa, rivalutando quello che per decenni è stato considerato un necessario danno collaterale in nome del progresso e dello sviluppo economico. Il termine *riciclare* porta con sé una serie di significati, per il vocabolario Treccani “riutilizzare materiali di scarto o di rifiuto di precedenti processi produttivi”, ma anche “rimettere in uso qualcosa di vecchio, reimpiegare”, oppure “riproporsi, ripresentarsi sotto una veste apparentemente nuova, adattandosi a condizioni mutate”. Adattarsi alle circostanze mutate o in via di cambiamento sembra esattamente essere il destino degli spazi di mezzo, riproporsi in una veste nuova, capace anche di adattarsi alle logiche dello sviluppo sostenibile.

Ibridazione, nuove centralità, riutilizzo sono quindi alcuni dei temi attorno a cui creare una membrana di filtro tra il vivere ed il lavoro industriale. Membrana che può fortunatamente contare su un'elevata presenza di verde pubblico e privato, campi sportivi e piccoli giardini pubblici che finiscono per essere coinvolti nel paesaggio del tessuto intermedio. Aree verdi che hanno la caratteristi-

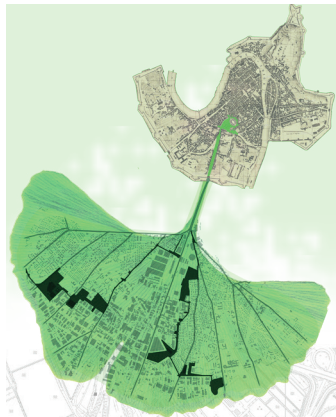
be increasingly diversified in terms of cultural origin, age and income. We will have to have the ability to reuse interstitial spaces, abandoned industrial lots and what has always represented the public space par excellence, the road and its components, to perform such fundamental functions.

In light of what has been said so far, it seems clear that the future of these middle places is linked to recycling practices. A recycling of uses, spaces and meanings even before matter. The logic of recycling is the most suitable in order to transform the waste of the modern world into a new resource, re-evaluating what for decades has been considered a necessary collateral damage in the name of progress and economic development.

The term *recycle* brings with it a series of meanings, for the Treccani vocabulary “to reuse waste materials or to reject previous production processes”, but also “to put back into use something old, to re-use”, or “to recur, reappear under a guise apparently new, adapting to changed conditions”.







Adapting to the changed or changing circumstances seems to be exactly the destiny of the spaces in between, re-proposing itself in a new guise, also capable of adapting to the logic of sustainable development.

Hybridization, new centralities, reuse are therefore some of the themes around which to create a filter membrane between living and industrial work. Membrane that can fortunately count on a high presence of public and private green, sports fields and small public gardens that end up being involved in the landscape of the intermediate fabric. Green areas that have the characteristic of being grown also in spaces of result of bigger building interventions, constituting a sort of skeleton of the margin areas. The importance of favoring the maintenance and development of green areas, especially in a highly cemented environment such as Verona Sud, is out of the question.



Green areas along the margin



- | | |
|--|---|
|  Trees in public soil |  Trees in private soil |
|  Public parks |  Private sport fields |
|  Abandoned fields |  Margin border |

ca di essere cresciute anch'esse in spazi di risulta di più grossi interventi edilizi, costituendo una sorta di scheletro delle aree di margine. L'importanza di favorire il mantenimento e lo sviluppo delle aree verdi, soprattutto in un ambiente fortemente cementificato come Verona Sud, è fuori discussione. Alberi e prati hanno infatti la capacità di aumentare la porosità del suolo oltre quella del tessuto urbano, possono fungere da arredo urbano, producono ombra lungo i marciapiedi, favoriscono la funzione di filtro delle aree di margine e assorbono parte dell'inquinamento causato dal traffico.

Una componente di grande peso su cui puntare, assieme agli altri fattori, per il futuro dei luoghi di mezzo e di tutta l'area metropolitana meridionale.

Nuove frontiere di sviluppo

Occuparsi dei luoghi *in-between*, dei luoghi di mezzo, può assumere molti significati, e non rappresenta un tema del tutto nuovo nel dibattito architettonico.

Era la fine degli anni cinquanta quando Aldo van Eyck, riguardo ai luoghi interposti tra cose diverse, sosteneva "...questi opposti non vengono neutralizzati, ma sono in relazione l'un con l'altro. Entrambi vengono considerati e messi in risalto proprio attraverso il reciproco contrasto. La tensione che si crea tra di loro genera uno specifico in-mezzo. [...] uno spazio in-between rappresenta il campo comune in cui polarità opposte possano divenire di nuovo fenomeni gemelli". E nel frattempo metteva alla prova il suo approccio intellettuale nella progettazione di decine di parchi giochi ad Amsterdam, realizzati nei lotti mai ricostruiti dopo i bombardamenti della seconda guerra mondiale.

In seguito anche il suo allievo Herman Hertzberger approfondì lo studio della tensione tra aree diverse, per Hertzberger "l'in-between è uno spazio di mezzo, un'area intermedia posta a cavallo di due zone che hanno differenti rivendicazioni territoriali". Un concetto che appli-

Trees and lawns in fact have the ability to increase the porosity of the soil beyond that of the urban fabric, they can act as street furniture, produce shade along sidewalks, favor the function of filtering margin areas and absorb part of the pollution caused by traffic.

A component of great weight on which to focus, together with the other factors, for the future of the places in between and the whole southern metropolitan area.

New development frontiers

Dealing with the in-between places, middle places, can take on many meanings, and does not represent a whole new theme in the architectural debate.

It was the end of the fifties when Aldo van Eyck, regarding the places interposed between different things, maintained "... these opposites are not neutralized, but are related to each other. Both are considered and highlighted through mutual contrast. The tension that is created between them generates a specific in-middle. [...] an in-between space represents the common field in which opposite polarities can become twin phenomena again ". And in the meantime he was testing his intellectual approach to designing dozens of playgrounds in Amsterdam, built in lots never rebuilt after the bombing of World War II.

Later his pupil Herman Hertzberger also studied the tension between different areas, for Hertzberger "the in-between is a middle space, an intermediate area straddling two areas that have different territorial claims". A concept that will apply both to the territorial scale and to that of the residence, working between public / private or internal / external spaces. Following the addresses of his

cherà sia alla scala territoriale che a quella della residenza, lavorando tra gli spazi pubblico/ privato o interno/ esterno. Seguendo gli indirizzi del suo maestro secondo il cui in fondo “una città è una casa enorme e una casa una minuscola città”.

Durante gli anni successivi poi molti altri architetti approfondirono il tema, che assunse nel tempo sempre più sfaccettature e significati. A metà degli anni '90 Bernard Tschumi definiva l'in-between come “uno spazio residuale tra gli impossibili piani della razionalità. Luogo dove possono avvenire eventi inaspettati. Uno spazio di residui, avanzi, vuoti e marginalità”.

Nel 2000 invece, il dizionario *Metápolis de Arquitectura Avanzada*, che indaga parole non ancora utilizzate in ambito architettonico o conandone di nuove, per la prima volta inserisce il termine in-between, scrivendo “In architettura il **tra** centra il suo interesse su ciò che sta in mezzo, l'architettura della relazione e della tangenza. È la risposta ideale per un progetto contaminato dall'ambiente circostante. Esso ha origine là dove le condizioni non sono precise, ma ambigue, confuse, ibride, incerte. Di interesse è, infatti, questa capacità di guarnizione del vuoto interstiziale implicito in queste configurazioni irregolari. Un vuoto che non separa, ma unisce”.

Questi e molti altri contributi sul tema sono elencati nel dettagliato libro di Giampaola Spirito intitolato *In-between places* (Quodlibet studio, 2015) dove l'autrice analizza le opinioni di diversi filosofi ed architetti di rilievo come Libeskind, Eisenman, Steven Holl, Aires Mateus, Campo Baeza, Sou Fujimoto ed altri. Cercando di tracciare lo sviluppo che il dibattito sul tema ha avuto dagli anni sessanta ad oggi, emerge come l'approccio ai luoghi intermedi sia arrivato ad essere utilizzato come vero e proprio strumento per la composizione architettonica. Esaltando gli spazi tra le parti, e tra le parti ed il tutto.

Abbiamo visto come il ragionamento sui luoghi di mezzo sia passato dallo studio della tensione sviluppata da

master according to whom after all “a city is a huge house and a house a tiny city”.

During the following years many other architects furthered the theme, which over time took on more and more facets and meanings. In the mid-1990s Bernard Tschumi defined the in-between as “a residual space between the impossible planes of rationality. Place where unexpected events can occur. A space of residues, leftovers, voids and marginality”.

In 2000 instead, the *Metápolis de Arquitectura Avanzada* dictionary, which investigates words not yet used in the architectural field or combining new ones, for the first time inserts the term in-between, writing “In architecture the **tra** center its interest on what is in between, the architecture of relationship and tangency. It is the ideal answer for a project contaminated by the surrounding environment. It originates where conditions are not precise, but ambiguous, confused, hybrid, uncertain. In fact, this ability to seal the interstitial void implicit in these irregular configurations is of interest. An emptiness that does not separate, but unites”.

These and many other contributions on the subject are listed in the detailed book by Giampaola Spirito entitled *In-between places* (Quodlibet studio, 2015) where the author analyzes the opinions of various philosophers and important architects such as Libeskind, Eisenman, Steven Holl, Aires Mateus, Campo Baeza, Sou Fujimoto and others. Trying to trace the development that the debate on the subject has had from the sixties to today, it emerges how the approach to intermediate places has come to be used as a real instrument for architectural composition. Exalting the spaces between the parts, and between the parts and the whole.

We have seen how the reasoning on the middle places has gone from the study of the tension developed from areas of an opposite nature, or just different, to a reflection on the finished places to be estranged, left behind by the rest

aree a carattere opposto, o solo diverso, ad una riflessione sui luoghi finiti per essere estraniati, lasciati indietro dal resto dell'organismo urbano che nel frattempo li è cresciuto attorno. In questo senso altre pubblicazioni hanno approfondito "un ragionamento attorno al tema del progetto per gli spazi urbani interstiziali, nell'era della globalizzazione e della città diffusa", come raccontano Elisa Lega e Giovanna Piccinno nel loro libro *Spatial design for in-between urban spaces* (Maggioli Editore, 2012) in cui si raccolgono una serie di idee, riflessioni e ricerche sugli spazi interstiziali in contesti urbani. Ormai sempre più presenti ed impattanti, risultato della forte espansione edilizia del secolo scorso di cui solo oggi cominciamo a coglierne le conseguenze.

Seguendo questa via di pensiero il libro di Sara Marini, dal titolo *Nuove terre. Architetture e paesaggi dello scarto* (Quodlibet studio, 2010), è in grado di offrire un punto di vista molto chiaro sulle opportunità che ci offrono i luoghi che fino ad oggi hanno rappresentato un avanzo, un ritaglio, uno scarto. L'autrice sostiene l'importanza di "dialogare con lo scarto piuttosto che escluderlo a priori come materia non propria. Ecco che allora si aprono nuovi scenari operativi, nuove terre che in realtà esistevano già, ma che il nostro sguardo non era abituato a cogliere. Il futuro di queste zone bianche, sempre in attesa di un ruolo preciso, può dunque essere quello di formare aree di cambiamento, pronte a rientrare in gioco in caso di necessarie revisioni della struttura esistente".

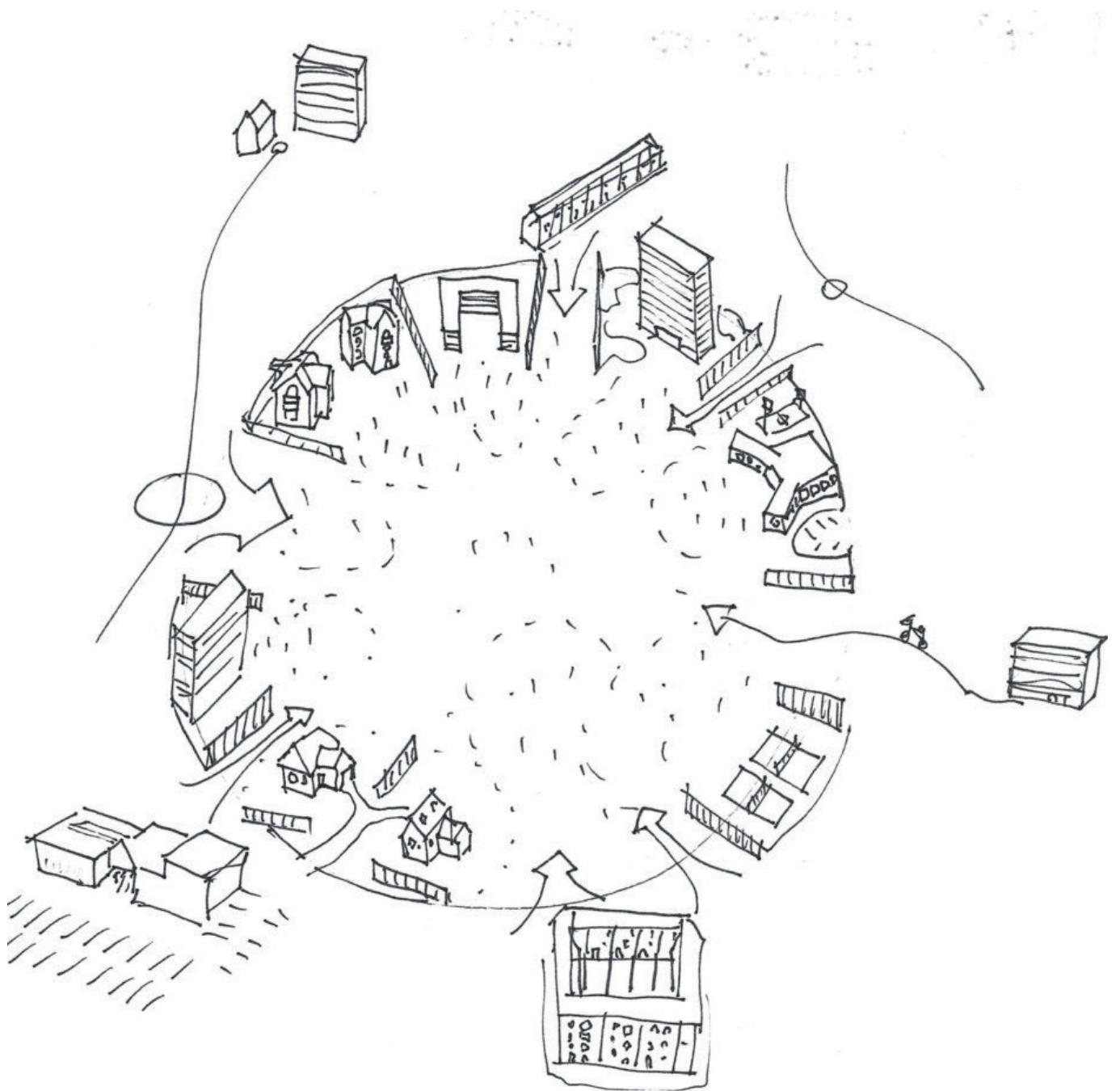
Nel corso dei capitoli precedenti è stata approfondita la genesi, il ruolo e le prospettive future dei luoghi tra la residenza e la produzione a Verona Sud, evidenziando la loro necessità di cambiamento ed il loro peso nel panorama urbano. Una sorta di lunga area di mezzo dove la sfera della vita privata e del lavoro, due possibili fenomeni gemelli di Aldo van Eyck, si confrontano su materiali estremamente variegati.

Possiamo sostenere che le caratteristiche degli spazi

of the urban organism that in the meantime has grown them around. In this sense, other publications have deepened "an argument about the theme of the project for interstitial urban spaces, in the era of globalization and the city of ff usa", as Elisa Lega and Giovanna Piccinno tell in their book *Spatial design for in-between urban spaces* (Maggioli Editore, 2012) which contains a series of ideas, reflections and research on interstitial spaces in urban contexts. Now more and more present and impactful, result of the strong building expansion of the last century of which only today we begin to grasp the consequences. Following this way of thinking the book by Sara Marini, entitled *New lands. Architectures and landscapes of waste* (Quodlibet studio, 2010), is able to offer a very clear point of view on the opportunities offered to us by places that up until now have represented a surplus, a crop, a gap. The author maintains the importance of "dialoguing with the waste rather than excluding it a priori as a matter that is not its own. So then new operational scenarios are opened, new lands that actually already existed, but that our eyes were not used to grasp. The future of these white areas, always waiting for a precise role, can therefore be to form areas of change, ready to come back into play in the event of necessary revisions of the existing structure".

During the previous chapters, the genesis, role and future perspectives of the places between the residence and the production in Verona Sud were examined in depth, highlighting their need for change and their weight in the urban landscape. A sort of long middle area where the sphere of private life and work, two possible twin phenomena of Aldo van Eyck, are compared on extremely varied materials.

We can argue that the characteristics of the in-between spaces in Verona Sud often coincide with the various definitions provided at the end, even by the most recent publications, by many important scholars. Moreover, the



Disegno di un'area di mezzo tra contesti e dinamiche differenti. Schizzo realizzato dallo studio *Latelier* per un progetto di paesaggio a Bruxelles, con la consulenza di Gilles Clement, 2015.

Design of an area in-between different contexts and dynamics. Sketch produced by the studio *Latelier* for a landscape project in Brussels, with the advice of Gilles Clement, 2015.

in-between a Verona Sud coincidono spesso con le varie definizioni fornite al termine, anche dalle pubblicazioni più recenti, da molti studiosi di rilievo. Inoltre, la grande varietà di situazioni e circostanze, rendono questa lunga area intermedia un caso studio molto interessante, una sorta di banco di prova per un tema che nonostante la crescente disponibilità di campi di intervento è rimasto ancora prevalentemente sul piano teorico.

Questo brano di città metropolitana, cresciuta come una seconda città flebilmente connessa ed a servizio di quella storica, oggi ospita più della metà della popolazione del comune ed il 32% dell'intera provincia di Verona, oltre che rappresentare un enorme bacino di lavoratori soprattutto impiegati in attività di servizio, con una sfera d'influenza che coinvolge tutta la provincia veronese. Un contesto che quindi vive ormai con le proprie forze, più aggrappato al casello autostradale ed alle circonvallazioni che alla città storica, di cui subisce il solo riflesso non potendo contare su propri luoghi significativamente identitari.

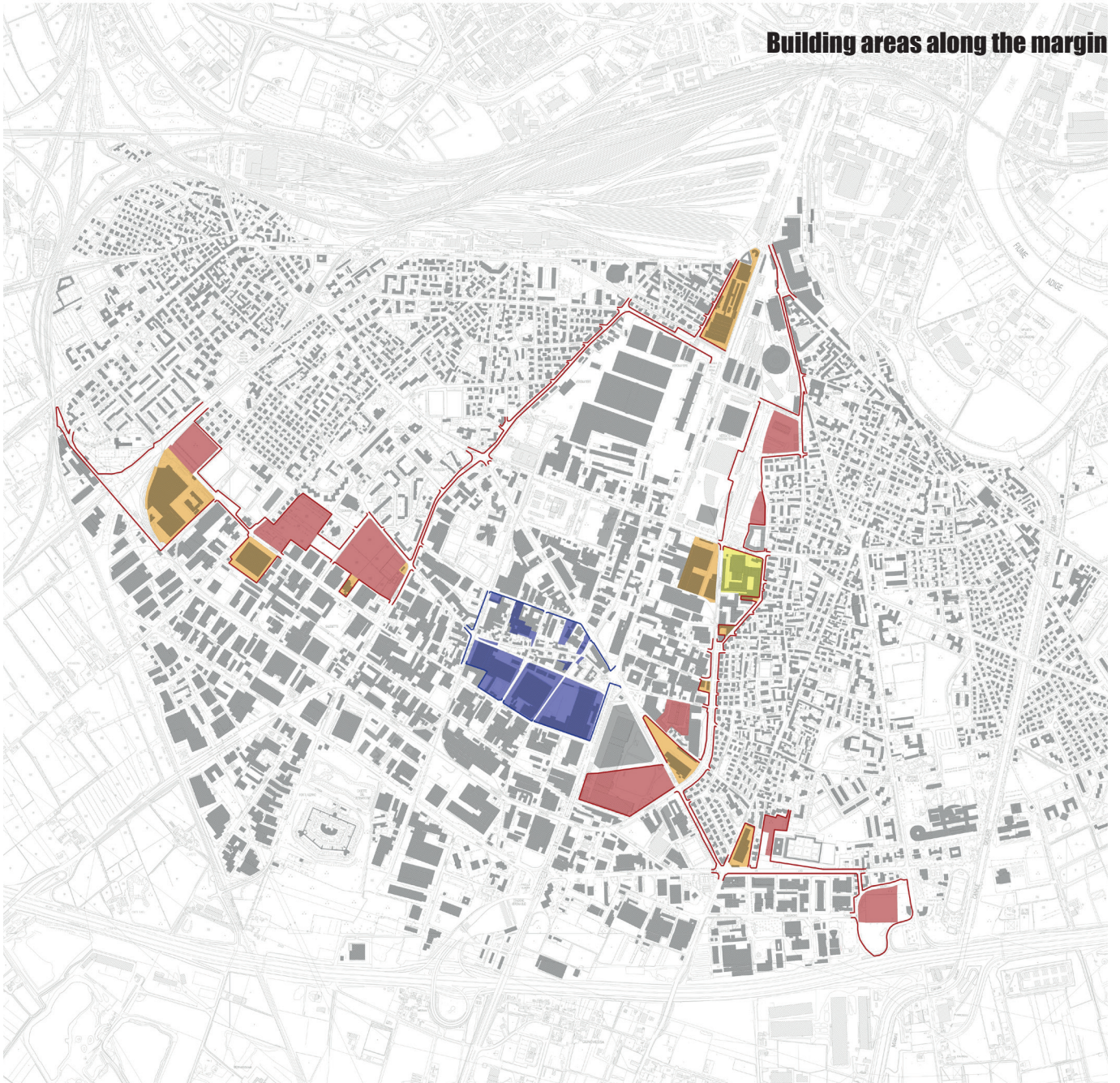
Ma oggi la vivacità economica e demografica non trova più sfogo per espandersi in un tessuto edilizio ormai fortemente circoscritto e saturo, inoltre la scarsa qualità urbana e l'incapacità di avviare una seria rigenerazione dei luoghi scoraggia i possibili investitori. Ed è proprio per questi motivi che non possiamo più permetterci di ignorare l'importanza di ogni irregolare ritaglio di terreno, marciapiede o attraversamento stradale. Al contrario dovremmo cogliere l'occasione di riutilizzare gli scarti urbani dell'ultimo secolo per impegnarci a risolvere le criticità che si sono venute a creare, avviando una trasformazione necessaria che gioverebbe agli imprenditori così come alla comunità intera, consci del fatto che la trasformazione deve necessariamente passare attraverso questi spazi. Il nuovo sguardo con cui dobbiamo guardare agli scarti urbani ci svela nuove possibilità di cui potremmo aver bisogno, rappresenta la nuova frontiera per lo sviluppo urbano di oggi.

great variety of situations and circumstances, make this long intermediate area a very interesting case study, a sort of test bench for a theme that despite the growing availability of fields of intervention still remained mainly on a theoretical level.

This piece of metropolitan city, grown as a second city that is weakly connected and at the service of the historical one, today houses more than half of the population of the municipality and 32% of the entire province of Verona, as well as representing a huge pool of workers especially employed in service activities, with a sphere of influence that involves the entire province of Verona. A context that therefore now lives with its own strength, more clinging to the motorway exit and to the ring roads than to the historic city, of which it suffers the only reflection not being able to rely on its own significantly identifying places.

But today the economic and demographic liveliness is no longer vented to expand into a now very circumscribed and saturated building fabric, furthermore the poor urban quality and the inability to start a serious regeneration of places discourages potential investors. And it is precisely for these reasons that we can no longer afford to ignore the importance of any irregular cutting of land, pavement or road crossing. On the contrary, we should take the opportunity to re-use the urban waste of the last century to commit ourselves to solving the problems that have arisen, starting a necessary transformation that would benefit entrepreneurs as well as the entire community, aware that the transformation must necessarily go through these spaces. The new look with which we must look at urban waste reveals new possibilities that we might need, represents the new frontier for today's urban development.

Building areas along the margin



- Active lots to be re-functionalized
- Abandoned lots
- Abandoned lots in Via del Perlar
- Special case Via del Perlar border
- Empty lots
- Margin border

Bibliography

- L.Guaitoli, C.Peraboni, A.Valenti, *Orientamenti Urbani*, Maggioli, 2018
- Gianpaola Spirito, *In-between places*, Quodlibet, 2015
- G.Piccinno, E.Lega, *Spatial Design for In-Between Urban Spaces*, Maggioli, 2012
- Comune di Verona, *Masterplan per il Piano degli Interventi Verona Sud_ATO 4*, maggio 2011
- Sara Marini, *Nuove Terre. Architetture e paesaggi dello scarto*, Quodlibet, 2010
- Marc Augé, *Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Elèuthera, 2009
- Jane Jacobs, *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Einaudi, 2009
- Marc Augé, *Tra i Confini. Città, luoghi, interazioni*, Mondadori, 2007
- M.C.Treu, D.Palazzo, *Margini, descrizioni, strategie, progetti*, Alinea, 2006
- Gilles Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, 2005

02.

02. PLANNING IN-BETWEEN URBAN PLACES

Se la prima parte di questo lavoro si era sviluppata attorno all'approfondimento delle modalità di sviluppo urbano, sulla genesi degli spazi di mezzo tra residenza e produzione. Durante la seconda parte verrà invece approfondito l'aspetto più tecnico e concreto, scendendo di scala ed analizzando nel dettaglio diverse situazioni.

Dopo una serie di analisi sulle principali caratteristiche urbane che compongono l'in-between, rilievi fotografici e considerazioni sugli spunti offerti dal territorio, è stato realizzato un dettagliato rilievo dello stato di fatto. Essenziale per leggere il territorio e cominciare ad esplicitare le interazioni, i rapporti o le distanze tra i quartieri residenziali e la ZAI. Il lavoro prosegue poi presentando una serie di ragionamenti sui temi offerti dal paesaggio urbano, sintetizzati in due ampie tavole dove è possibile leggere la grande varietà di situazioni particolari e di possibilità di intervento. Concludendo, verrà dimostrato attraverso un Concept plan un possibile intervento in questi luoghi.

If the first part of this work had developed around the deepening of urban development methods, on the genesis of the middle spaces between residence and production. During the second part, the more technical and concrete aspect will be deepened, going down the scale and analyzing different situations in detail.

After a series of analyzes on the main urban characteristics that make up the in-between, photographic surveys and considerations on the ideas offered by the territory, a detailed survey of the state of affairs was made. Essential to read the territory and begin to make explicit the interactions, relationships or distances between residential neighborhoods and the ZAI. The work then continues by presenting a series of arguments on the themes offered by the urban landscape, summarized in two large tables where it is possible to read the great variety of particular situations and possible interventions. In conclusion, a possible intervention in these places will be demonstrated through a Concept plan.

DESCRIPTION of the EXISTING SITUATION

From the inspection to the drawing of the state of affairs

L'importanza di capire i luoghi

Abbiamo parlato a lungo delle varie e numerosissime sfaccettature che il tema dei luoghi di mezzo può assumere. Apprendere un tema teorico, approfondendolo secondo le pubblicazioni più recenti, è fondamentale per poi applicarlo ad un caso studio concreto. La prima parte del lavoro ha avuto esattamente questo scopo, Danilo Palazzo direbbe, citando Bernardo di Chartres, “salire sulle spalle dei giganti”. La cui metafora intende proprio la necessità di sfruttare alcuni preziosi contributi teorici di soggetti culturalmente elevati, i quali possono aiutarci nel vedere meglio e spingerci oltre. Il professore Carlo Peraboni mi ha spesso sottolineato l'importanza di questo passaggio, che si rivela essenziale al fine di offrire un contributo significativo nell'ottica di una sorta di discussione collettiva.

Ma dopo aver approcciato il lavoro in questo modo, aver inquadrato il tema sul piano spaziale e concettuale, chiarito di cosa stiamo parlando, adesso è giunto il momento di immergersi più a fondo nel caso studio di Verona Sud. L'obiettivo è quello di conoscere meglio i luoghi oggetto di studio in termini concreti, studiarne la composizione, le dinamiche interne, i peculiari caratteri architettonici, le possibilità edilizie e l'incidenza che questi potrebbero avere sul contesto. In poche parole conoscere questo informe spazio di mezzo tra il tessuto residenziale e produttivo così a fondo da arrivare a comprenderlo, capirlo!

Cominciamo chiarendo subito di cosa parliamo quando si solleva la questione delle possibilità edilizie legate agli spazi di bordo tra residenza e produzione. Il Comune di Verona, tramite il Piano degli Interventi per Verona Sud, ha indetto due bandi (un primo bando con DGC n.308 del 13.10.2015 e un secondo con DGC n.87 del 17.03.2016) per reperire manifestazioni di interesse su vaste aree del territorio comunale, al fine di innescare quella trasformazione tanto ricercata per questa parte di città.

The importance of understanding places

We have talked at length about the various and numerous facets that the theme of the in-between places can take on. Learning a theoretical theme, deepening it according to the most recent publications, is fundamental to then apply it to a concrete case study. The first part of the work had exactly this purpose, Danilo Palazzo would say, quoting Bernard of Chartres, “to climb on the shoulders of the giants”. Whose metaphor intends precisely the need to exploit some valuable theoretical contributions of culturally high subjects, who can help us to see better and go further. Professor Carlo Peraboni has often stressed to me the importance of this passage, which proves essential in order to offer a significant contribution with a view to a sort of collective discussion.

But after having approached the work in this way, having framed the topic on a spatial and conceptual level, having clarified what we are talking about, now the time has come to dive deeper into the case study of Verona Sud. The goal is to know better the places object of study in concrete terms, study their composition, internal dynamics, peculiar architectural features, building possibilities and the impact that these could have on the context. In a nutshell, knowing this shapeless space between the residential and productive fabric so thoroughly that you get to understand it, understand it!

Let's start by immediately clarifying what we are talking about when the question of building possibilities linked to the spaces on board between residence and production is raised. The Municipality of Verona, through the Plan of Interventions for Verona South, has launched two calls (a first call with DGC n.308 of 13.10.2015 and a second with DGC n.87 of 17.03.2016) to find expressions of interest on vast areas of the municipal area, in order to trigger that much sought after transformation for this part of the city.

Lungo i soli luoghi di mezzo, quindi, possiamo trovare oltre 380.000 m² di terreno edificabile da urbanizzare, riqualificare o rifunzionalizzare. Superficie che rappresenta quasi il 3% dell'intera ATO 4. In questi spazi è prevista la realizzazione di circa 336.600 m² di SUL, Superficie Utile Lorda, realizzabile in edifici alti fino a 11 piani e suddivisa in diverse destinazioni funzionali, tra cui quella residenziale, commerciale, terziaria e turistica. Citando i numeri risulta più facile capire che questa rappresenta un'incredibile opportunità di cambiare volto a Verona Sud, grazie anche al fatto che questi spazi si trovano spesso in luoghi che nascono come marginali, ma che si stanno rivelando assolutamente centrali e strategici nell'ottica di trasformare un panorama urbano che prevede di accogliere altre migliaia di abitanti nel prossimo futuro.

A questo poi dovremmo aggiungere i marciapiedi, gli attraversamenti pedonali, le aree verdi e gli spazi pubblici aperti in generale che devono essere qualitativamente adeguati ad un uso pedonale più marcato, certamente non un aspetto tipico di una zona che nasce come confine con un'area agricolo-industriale.

Un'altra questione piuttosto evidente tanto a livello planimetrico quanto camminando lungo i marciapiedi, è il forte contrasto generato tra tessuti urbani diversi che si manifesta lungo la fascia di margine. Come abbiamo già visto precedentemente, la maglia stradale di Verona Sud è cresciuta addossandosi e sottolineando le vie di comunicazione storiche che, partendo dall'asse uscente da Porta Nuova, si diramavano a raggiera nella Pianura Padana. Così mentre nelle aree residenziali veniva talvolta abbozzata qualche generica griglia stradale, nella ZAI spesso erano le dimensioni degli insediamenti che vi si insediarono a generare le dimensioni degli isolati e la maglia stradale secondaria, senza soluzione di continuità con le adiacenti aree residenziali.

Oggi, con l'inevitabile contatto tra le parti, assistiamo al

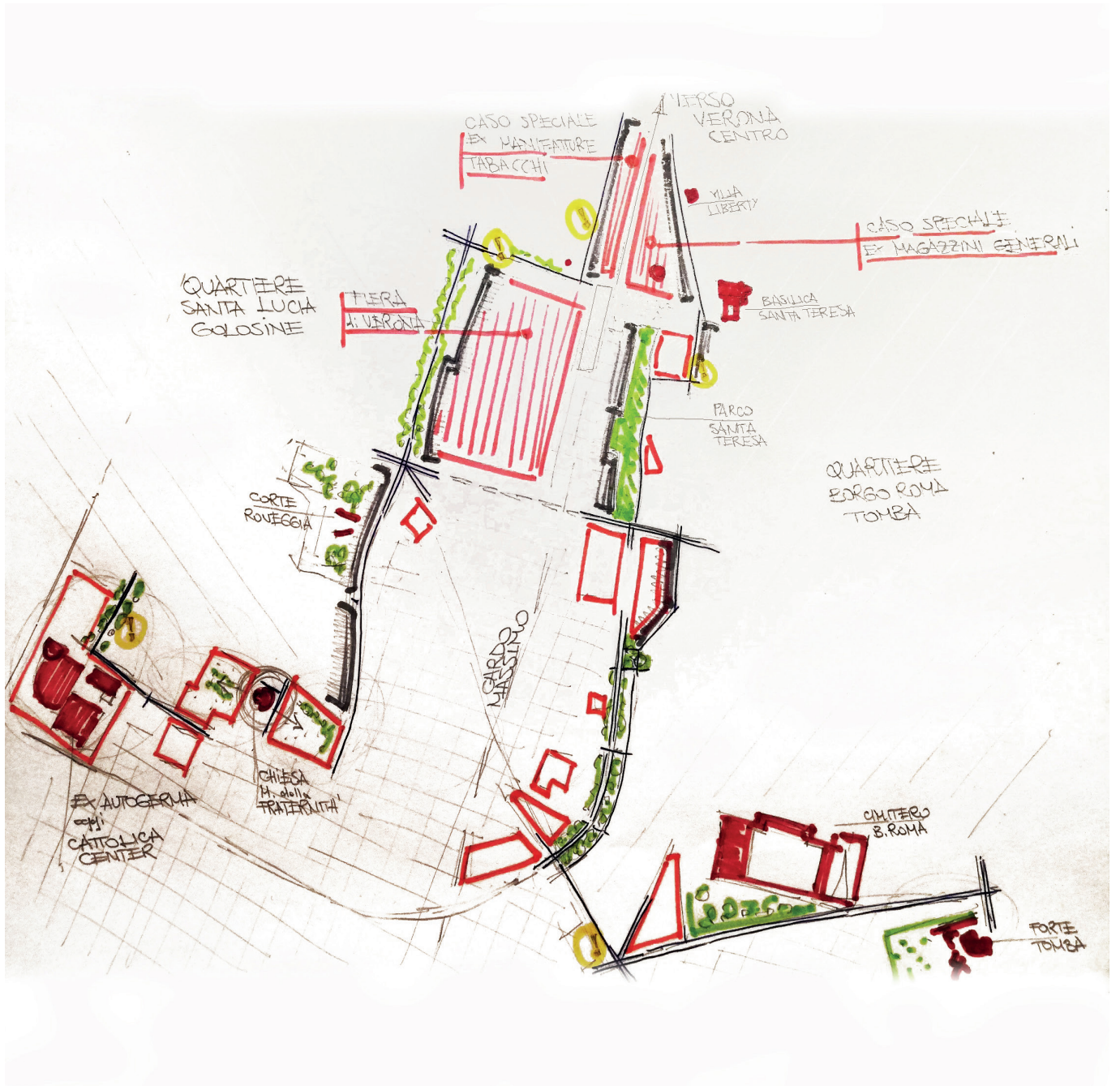
Along the only places in between, therefore, we can find over 380,000 m² of building land to be urbanized, redeveloped or refunctionalized. Surface that represents almost 3% of the entire ATO 4. In these spaces, the construction of approximately 336,600 m² of SUL, Gross Useful Surface, is foreseen, realizable in buildings up to 11 floors high and divided into different functional destinations, including residential, commercial, tertiary and tourist.

Citing the numbers, it is easier to understand that this represents an incredible opportunity to change face in Verona South, thanks also to the fact that these spaces are often found in places that are born as marginal, but which are proving to be absolutely central and strategic in perspective. to transform an urban landscape that plans to welcome thousands of other inhabitants in the near future.

To this we should add the sidewalks, pedestrian crossings, green areas and open public spaces in general which must be qualitatively adequate for a more marked pedestrian use, certainly not a typical aspect of an area that was born as a border with an area agricultural-industrial.

Another rather evident question both on a planimetric level and when walking along the sidewalks, is the strong contrast generated between different urban fabrics that occurs along the edge. As we have already seen, the Verona Sud road network has grown by taking on and emphasizing the historical communication routes that, starting from the axis leaving Porta Nuova, branched radially into the Po Valley. So while in the residential areas some generic road grid was sometimes sketched, in the ZAI it was often the dimensions of the settlements that settled there to generate the dimensions of the blocks and the secondary road mesh, seamlessly with the adjacent residential areas.

Today, with the inevitable contact between the parts, we see the flow of residential blocks with an average width of about 100 m which are compared with blocks of pro-



Schizzo della mia personale percezione sulla composizione dei luoghi di mezzo.

Sketch of my personal perception on the composition of the in-between places.

confluire di isolati residenziali con una larghezza media di circa 100 m che si confrontano con isolati di origine produttiva che possono anche superare i 300 m, con episodi di estrema criticità in corrispondenza della zona fieristica. Questa situazione, che di certo non aiuta la permeabilità del tessuto urbano, non fa che esaltare la sensazione di cesura e contrasto.

Anche dal punto di vista della permeabilità dei suoli la differenza è evidente a causa delle diverse logiche di utilizzo, mentre dalla parte residenziale la dimensione dei fabbricati, i giardini privati e le aree a verde pubblico mitigano lo sviluppo intensivo, lungo il lato ZAI spesso possiamo osservare grandi piastre cementificate che lasciano poco spazio alla natura, sicuramente non adeguati a soddisfare gli standard urbanistici di una possibile area residenziale.

Tra le altre, c'è un'ultima questione che mi piacerebbe sollevare. Recepti i caratteri tipici della città di espansione, generalmente poveri di riferimenti storico-culturali, non ci sorprende la varietà di tipologie edilizie, tecniche costruttive, linguaggi estetici. Ma aggiungere a questo una spiccata mescolanza funzionale ha dato vita ad una commistione di forme, facciate, coperture a falde, curve, a shed, a cupola oltre che una cronica carenza di spazi pubblici di rilievo. Un aspetto che accentua la già spiccata confusione formale che affligge questa parte di città. Durante il corso degli ultimi decenni sono state molte le proposte progettuali da parte di grandi firme dell'architettura mondiale, come Aldo Rossi per il piazzale della Fiera negli anni '90, Gregotti e Associati per una centrale di trigenerazione, Richard Rogers per le ex Officine Adige, Cino Zucchi per l'ex Autogerma, Citterio & Partners per l'ex Manifattura Tabacchi, Mario Botta per gli ex Magazzini Generali. Forse tutti questi interventi, se realizzati ed adeguatamente relazionati, sarebbero stati capaci di invertire la tendenza qualitativamente scarsa dell'area. Purtroppo la gran parte di queste opportunità

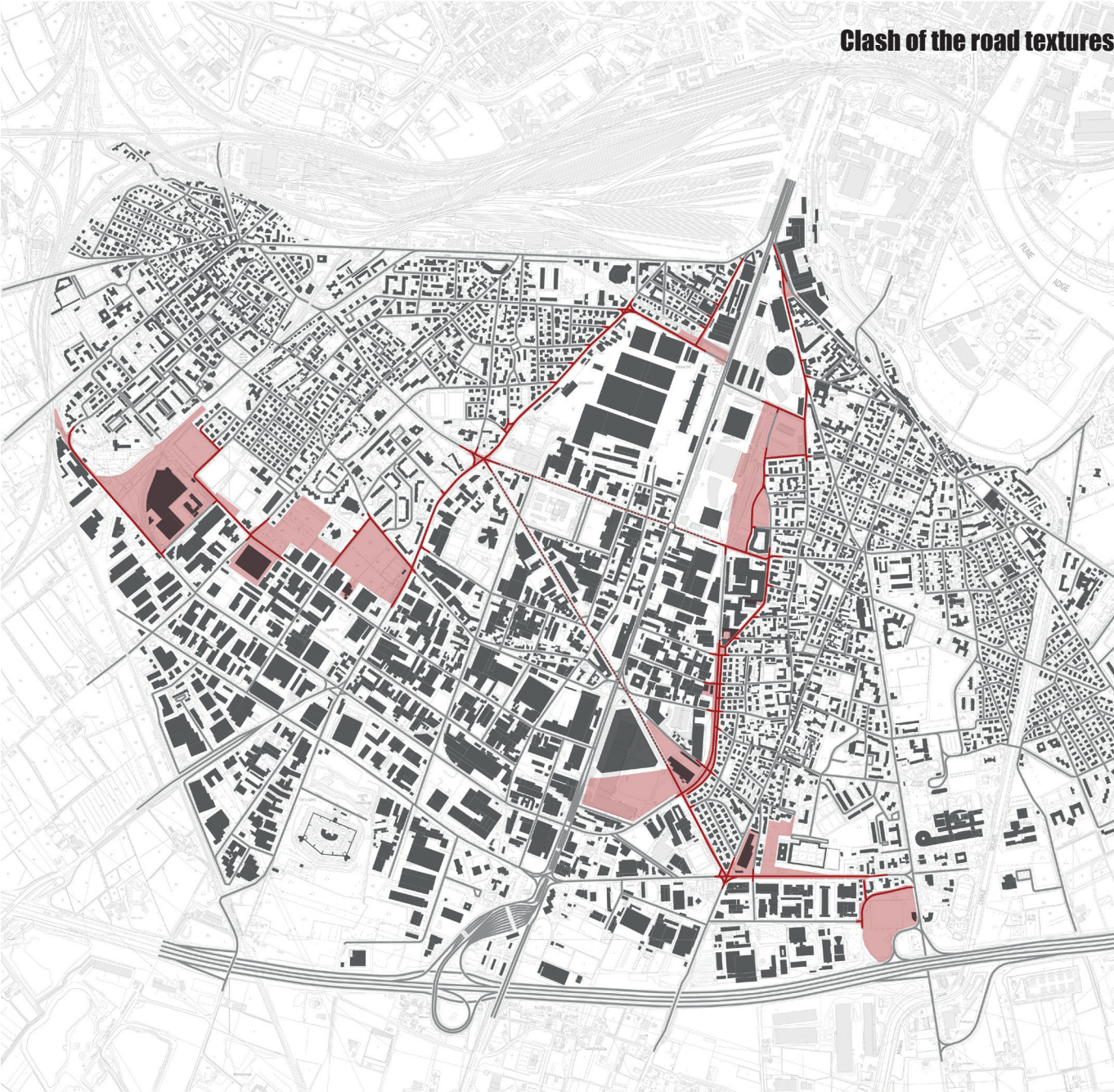
di origine produttiva che possono anche superare i 300 m, con episodi di estrema criticità in corrispondenza della zona fieristica. Questa situazione, che di certo non aiuta la permeabilità del tessuto urbano, non fa che esaltare la sensazione di cesura e contrasto.

Also from the point of view of soil permeability the difference is evident due to the different logics of use, while on the residential part the size of the buildings, private gardens and public green areas mitigate intensive development, along the ZAI side we can often observe large cemented plates that leave little space for nature, certainly not adequate to meet the urban planning standards of a possible residential area.

Among others, there is one last question that I would like to raise. The typical characteristics of the city of expansion, generally poor in historical and cultural references, are not surprising, we are not surprised by the variety of building types, construction techniques and aesthetic languages. But adding to this a marked functional mix has given rise to a mixture of forms, facades, pitched, curved, shed, domed roofs as well as a chronic lack of important public spaces. An aspect that accentuates the already marked formal confusion that afflicts this part of the city.

During the course of the last decades there have been many design proposals by major names in world architecture, such as Aldo Rossi for the fairground in the 90s, Gregotti and Associates for a trigeneration plant, Richard Rogers for the ex Officine Adige, Cino Zucchi for the ex Autogerma, Citterio & Partners for the ex Manifattura Tabacchi, Mario Botta for the ex Magazzini Generali. Perhaps all these interventions, if carried out and adequately related, would have been able to reverse the qualitatively poor trend of the area. Unfortunately, most of these opportunities have been dropped, with the exception of Mario Bellini's project to the ex Forum Boario and Mario Botta's proposal for the Refrigeration Station

Clash of the road textures



- Margin area
- Building texture
- Road involved in the margin
- Other roads



Il Verona Forum dell'architetto Mario Bellini, costruito a partire dal 2007 la dove si trovava il Foro Boario. Oggi rappresenta una dei profili più caratterizzanti dello skyline di Verona Sud.

The Verona Forum of the architect Mario Bellini, built since 2007 where the Forum Boarium was located. Today it represents one of the most characteristic profiles of the skyline of Verona Sud.



Un esempio di una tipica architettura della zona ZAI. Produzione sul retro del lotto, uffici e facciata di rappresentanza sul fronte strada. In questo caso il rivestimento stesso dichiara e preannuncia il prodotto.

An example of a typical architecture of the ZAI area. Production on the back of the lot, offices and representative facade on the street front. In this case the coating itself declares and promises the product.

è stata lasciata cadere nel vuoto, ad eccezione del progetto di Mario Bellini all'ex Foro Boario e della proposta di Mario Botta per la sola Stazione Frigorifera agli ex Magazzini Generali. Ma se lasciati soli, questi progetti, rischiano di sembrare più delle cattedrali nel deserto che un effettivo volano per la trasformazione del tessuto circostante.

La conclusione è che la varietà di linguaggi architettonici e la grande complessità di scopi funzionali rendono difficile la definizione di una soluzione univoca e condivisa. Obbligandoci a procedere per tentativi, districandoci tra un'infinità di previsioni urbanistiche ed interessi privati.

Il lato Santa Lucia/Golosine

Il nostro percorso di scoperta e descrizione dei luoghi oggetto di studio inizia da una delle estremità del quartiere di Santa Lucia. Precisamente tra la centrale elettrica e la ex sede di Autogerma, azienda specializzata nella vendita di automobili a marchio tedesco in Italia, oggi trasferitasi al Quadrante Europa. Qui si sviluppa una lunga pista ciclabile che insiste su di un vecchio tracciato ferroviario che attraversa e separa gli abitati di Santa Lucia e Golosine, il quale collegava lo scalo di Porta Nuova con gli stabilimenti di questo lato della ZAI.

Il panorama dell'in-between tra residenza e produzione, in quest'angolo di città, è dominato dal grande lotto di circa 79.500 m² situato all'incrocio tra via Velino e via Germania. Il complesso fu costruito dalla società Autogerma nel corso dei primi anni '60, le soluzioni architettoniche adottate risultarono poi iconiche per l'edificio, come la grande sala conferenze aggettante soprannominata il "disco volante". Qui l'architetto Cino Zucchi propose il progetto per un grande insediamento a prevalenza residenziale, ma che prevedeva di mantenere le parti più iconiche degli edifici esistenti. Progetto che poi costituì la base di discussione per la stesura della scheda norma dedicata al lotto dal PI Verona Sud.

only to the ex Magazzini Generali. But if left alone, these projects risk appearing more like cathedrals in the desert than an actual flywheel for the transformation of the surrounding fabric.

The conclusion is that the variety of architectural languages and the great complexity of functional purposes make it difficult to define a univocal and shared solution. Forcing us to proceed by attempts, extricating ourselves between an infinite number of urban planning and private interests.

The Santa Lucia/Golosine side

Our journey of discovery and description of the places under study starts from one of the ends of the Santa Lucia district. Precisely between the power plant and the former headquarters of Autogerma, a company specializing in the sale of German brand cars in Italy, which has now moved to the Europe Quadrant. Here a long cycle path develops which insists on an old railway track that crosses and separates the towns of Santa Lucia and Golosine, which connected the Porta Nuova airport with the factories on this side of the ZAI.

The panorama of the in-between between residence and production, in this corner of the city, is dominated by the large batch of approximately 79,500 m² located at the intersection of Via Velino and Via Germania. The complex was built by the Autogerma company in the early 1960s, the architectural solutions adopted were then iconic for the building, such as the large projecting conference room nicknamed the "flying saucer". Here the architect Cino Zucchi proposed the project for a large residential area, which planned to maintain the most iconic parts of the existing buildings. Project which then formed the basis for discussion for the drafting of the standard form dedicated to the lot by the PI Verona Sud.



In alto, vista aerea del complesso ex Autogerma. In basso a sinistra, parcheggio sterrato che separa il complesso dall'abitato, a destra, vista del "disco volante".

Above, aerial view of the ex Autogerma complex. On the bottom left, dirt parking that separates the complex from the town, on the right, view of the "flying saucer".

In alto a sinistra, ingresso al complesso ex Autogerma, oggi Cattolica Center, a destra, vista interna con parte dei volumi principali. In basso, recinzione dei campi sportivi con il quartiere residenziale sullo sfondo.

Top left, entrance to the former Autogerma complex, today Cattolica Center, right, internal view with part of the main volumes. Below, the fence of the sports fields with the residential district in the background.





Vista di via Velino, con i campi sportivi sulla sinistra, il parcheggio sterrato sulla destra e l'ingresso al Cattolica Center, ex Autogerma, sullo sfondo.

View of Via Velino, with the sports fields on the left, the dirt parking on the right and the entrance to the Cattolica Center, ex Autogerma, in the background.

Nel 2014 l'intero lotto viene acquistato da Cattolica Assicurazioni, storica società veronese, che ripristina le recinzioni, realizza qualche lavoro di manutenzione e inaugura il Cattolica Center, di fatto bloccando fino a data da destinarsi ogni ipotesi di trasformazione. Il sito però, per estensione e posizione, rimane strategico. Inoltre secondo le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti, con i suoi oltre 48.000 m², vi è destinata una delle più alte quote di SUL residenziale dell'intera Verona Sud. Quota che faticherebbe ad essere reindirizzata altrove e che significherebbe rinunciare a un'importante occasione di ripensare in modo significativo questa parte di margine.

Proseguendo lungo via Germania raggiungiamo l'incrocio con via Chioda, dove vediamo aprirsi il primo degli unici due lotti dell'intero panorama del margine a mantenere caratteri di naturalità. Entrambi situati a cavallo della Parrocchia della Madonna della Fraternità nel quartiere di Golosine, rispettivamente ad ovest e ad est dell'edificio religioso, rappresentano anche l'unico episodio in cui il bordo tra residenza e produzione si sgancia dal tracciato stradale e si sviluppa tra gli isolati, curiosamente sfuggiti all'edificazione.

Il primo dei due terreni, come dicevamo, si trova all'incrocio tra via Chioda e via Germania per poi svilupparsi prevalentemente all'interno dell'isolato. Qui, racchiuso tra palazzine residenziali, la parrocchia e gli stabilimenti confinanti sul lato sud del lotto, sorgono diversi filari di alberi da frutto e ornamentali. Questo spazio di oltre 34.000 m² è stato inserito dal PI Verona Sud tra le aree di trasformazione, a cui è stata dedicata una specifica scheda norma che ha prescritto 13.650 m² di SUL realizzabile, di cui il 60% circa a funzione residenziale e la parte rimanente suddivisa tra commerciale e terziario.

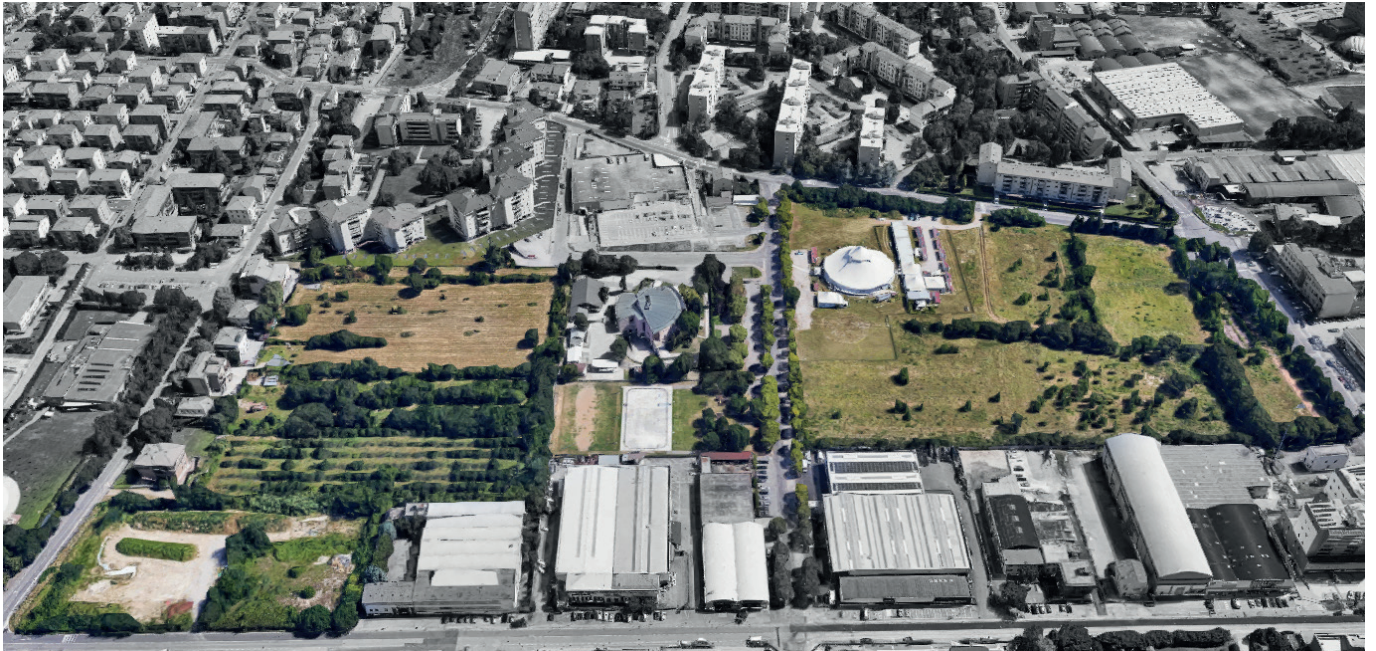
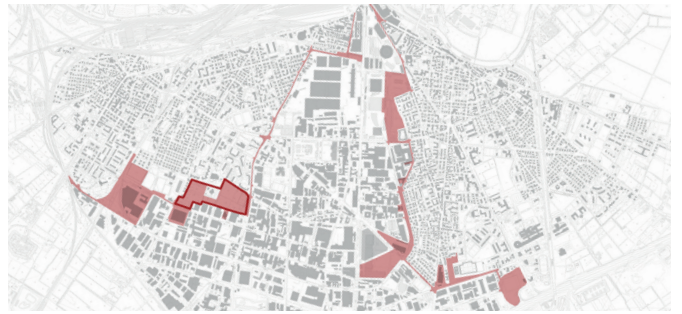
Sull'altro lato dell'edificio religioso, che pur non essendo appariscente e circondato di recinzioni e siepi potrebbe rappresentare un qualche punto di riferimento, si sviluppa l'altro vasto terreno ancora inedito. Questo lotto

In 2014, the entire lot was purchased by Cattolica Assicurazioni, a historic Veronese company, which restores the fences, carries out some maintenance work and inaugurates the Cattolica Center, effectively blocking any transformation hypotheses up to a date to be allocated. The site, however, by extension and position, remains strategic. Furthermore, according to the forecasts of the town planning instruments in force, with its over 48,000 m², one of the highest residential SUL shares in the entire Verona Sud is destined. Quota which would struggle to be redirected elsewhere and which would mean giving up an important opportunity to to significantly rethink this part of the margin.

Continuing along via Germania we reach the intersection with via Chioda, where we see the first of the only two lots of the entire panorama of the margin open to maintain natural features. Both located astride the Parish of the Madonna della Fraternità in the Golosine district, respectively to the west and east of the religious building, they also represent the only episode in which the border between residence and production is detached from the road layout and develops between the isolated, curiously escaped building.

The first of the two plots, as we said, is located at the intersection of via Chioda and via Germania and then develops mainly within the block. Here, enclosed between residential buildings, the parish and neighboring establishments on the south side of the lot, there are several rows of fruit and ornamental trees. This space of over 34,000 m² has been included by the PI Verona Sud among the transformation areas, to which a specific standard sheet has been dedicated which prescribed 13,650 m² of SUL achievable, of which approximately 60% for residential use and the remaining part divided between commercial and tertiary.

On the other side of the religious building, which although not flashy and surrounded by fences and hedges could



In alto, vista aerea dei lotti mai edificati, con la chiesa al centro. In basso a sinistra, il lotto tra via Chioda e via Germania, a destra, chiesa della Madonna della Fraternità.

Above, aerial view of the lots never built, with the church in the center. Lower left, the lot between via Chioda and via Germania, on the right, church of the Madonna della Fraternità.

In alto a sinistra, facciata di un edificio residenziale in linea, a destra, vista lungo via Tevere con i lotti vuoti da una parte e le residenze dall'altra. In basso, vista dell'ingresso alla tensostruttura dedicata all'Accademia d'Arte Circense.

Above left, facade of a residential building in line, on the right, view along Via Tevere with empty lots on one side and residences on the other. Below, view of the entrance to the tensile structure dedicated to the Circus Art Academy.





Vista di uno dei lotti inedificati da via Tevere, sullo sfondo il profilo degli stabilimenti industriali.

View of one of the undeveloped lots from via Tevere, in the background the profile of the industrial plants.

circa 50.000 m² è circondato su tre lati da strade carrabili, via Tirso, via Tevere e via Roveggia, mentre sul lato sud confina con una serie di stabilimenti produttivi ed uffici. In questo caso non è stata stilata nessuna scheda norma in quanto sottoposto a progettazione privata. Ad oggi il terreno è parzialmente occupato da una grande tensostruttura ed una serie di prefabbricati minori, nei quali trova spazio l'Accademia d'Arte Circense.

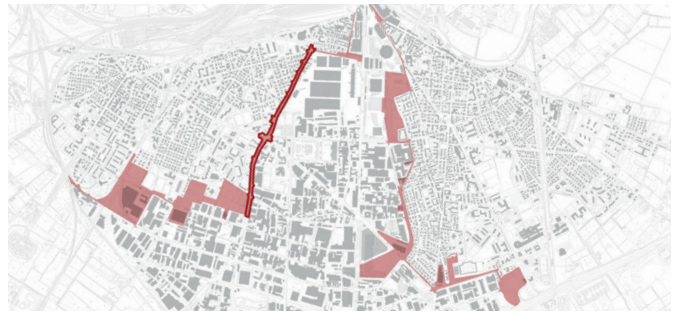
Da qui in poi l'in-between torna ad indentificarsi principalmente lungo una carreggiata stradale, in questo caso in via Roveggia, che costituirà il margine tra residenze e ZAI per più di 1 km. Proseguendo quindi verso nord lungo via Roveggia, dopo aver incrociato via Tevere, ci troviamo di fronte al primo vero duro confronto tra tessuti urbani. Qui la vicinanza è mitigata soltanto da una carreggiata a due corsie con marciapiede esclusivamente sul lato delle residenze, che a loro volta si presentano molto chiuse verso la strada, con solo qualche accesso pedonale che interrompe le alte siepi ed i muri perimetrali. Proprio oltre quei muri di ciottoli ci cela una vecchia corte rurale, ormai inglobata dal tessuto moderno ma ancora circondata da un ampio giardino a tratti coltivato ad orto. Sul lato ZAI invece si aprono gli accessi alle diverse attività, talvolta lasciando abbastanza spazio dalla carreggiata da permettere il parcheggio di qualche auto. Il panorama rimane spoglio, privo di qualsiasi arredo stradale fino a Largo Don Giovanni Calabria, dove via Roveggia si incrocia con via Po, viale dell'Industria e via Francia, qui la larghezza della carreggiata all'improvviso raddoppia esaltando il salto di scala dello sproporzionato incrocio semaforico.

Una volta oltrepassato il grande incrocio via Roveggia cambia volto, i marciapiedi si allargano e compaiono su entrambi i lati della carreggiata assieme a lunghi filari di alberi. Ma mentre sul lato residenziale il panorama si fa più vivace, intervallato da strade di penetrazione ogni 100 m circa, dai negozi al piano terreno delle palazzine

represent some point of reference, the other vast land still unedited develops. This approximately 50,000 m² lot is surrounded on three sides by driveways, via Tirso, via Tevere and via Roveggia, while on the south side it borders a series of production plants and offices. In this case, no standard form has been drawn up as it is subject to private planning. To date, the land is partially occupied by a large tensile structure and a series of smaller prefabricated buildings, in which the Circus Academy is housed.

From here on, the in-between returns to be identified mainly along a roadway, in this case in via Roveggia, which will constitute the margin between residences and ZAI for more than 1 km. Continuing north along via Roveggia, after crossing via Tevere, we are faced with the first real tough confrontation between urban fabrics. Here the proximity is mitigated only by a two-lane roadway with a sidewalk exclusively on the side of the residences, which in turn are very closed to the road, with only a few pedestrian access that interrupts the high hedges and the perimeter walls. Just beyond those cobblestone walls there is an old rural courtyard, now incorporated into the modern fabric but still surrounded by a large garden which is sometimes cultivated as a vegetable garden. On the ZAI side, instead, the accesses to the various activities open, sometimes leaving enough space from the roadway to allow the parking of a few cars. The panorama remains bare, devoid of any street furniture up to Largo Don Giovanni Calabria, where via Roveggia crosses with via Po, viale dell'Industria and via Francia, here the width of the roadway suddenly doubles enhancing the jump in scale of the disproportionate traffic light intersection.

Once past the large crossroads via Roveggia, it changes its face, the sidewalks widen and appear on both sides of the roadway along with long rows of trees. But while on the residential side the panorama becomes more lively, interspersed with penetration roads every 100 m, from the shops on the ground floor of the 4-storey high



In alto, vista aerea dello sviluppo di via Roveggia. In basso a sinistra, i balconi di un condominio che affaccia su magazzini, a destra, un muro in ciottoli nasconde un'area verde ed affaccia su altri lotti produttivi.

Above, aerial view of the development of via Roveggia. On the bottom left, the balconies of an apartment building that overlooks warehouses, on the right, a cobblestone wall hides a green area and overlooks other production lots.

In alto a sinistra, incrocio di Largo Don Calabria, a destra, vista lungo via Roveggia in un tratto con residenze su entrambi i lati. In basso, vista del prospetto di una tipica palazzina in questa parte di città.

Top left, Largo Don Calabria crossroads, right, view along via Roveggia in a stretch with residences on both sides. Below, view of the elevation of a typical building in this part of town.





Vista di via Roveggia, un edificio con abitazioni, negozi ed uffici affaccia sul muro di recinzione della Fiera di Verona.

View of via Roveggia, a building with houses, shops and offices overlooking the enclosure wall of the Verona Fair.

alte 4 piani circa e dagli accessi carrabili e pedonali alle abitazioni, sul lato della ZAI al contrario inizia lo sviluppo dell'enorme isolato dedicato alla Fiera di Verona, terza per dimensioni in Italia. L'area fieristica si sviluppa su una superficie di oltre 300.000 m² nel cuore del tessuto urbano di Verona Sud, la quale rappresenta sì un grande polo attrattore di interessi anche collettivi, ma al contempo un complesso totalmente impermeabile che viene inevitabilmente spesso percepito come un limite invalicabile.

La parte conclusiva del margine, sul lato Santa Lucia/ Golosine, risulta essere sempre molto legata all'orbita dell'ente fieristico. Da via Roveggia si imbocca, dopo il tipico e caotico incrocio semaforico, via Giovanni Scopoli, che con le sue due larghe carreggiate separa la Fiera di Verona da una fila di case a due o massimo tre piani, servite da un normale marciapiede. La parte stradale sul lato Fiera, invece, oltre il marciapiede intervallato da alberi rimane abbastanza spazio dal limite della carreggiata da permettere il parcheggio a pettine di auto. Sul fronte strada, dominato dall'alto muro di cinta della Fiera, spicca una tozza torretta elettrica interamente ridipinta da EyeLab, nell'ambito di un'iniziativa promossa dalla società AGSM.

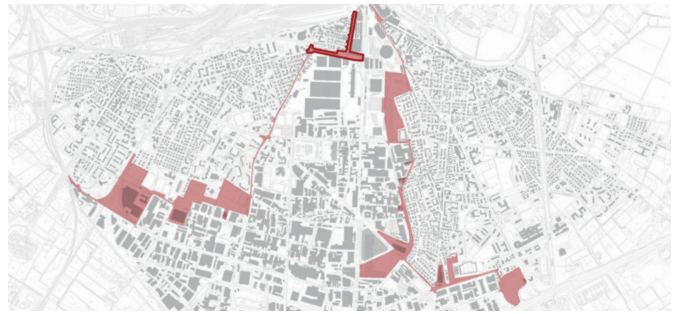
Verso la fine di via Scopoli appena prima del grande piazzale antistante l'ingresso principale alla Fiera, all'incrocio con viale della Fiera, si erge l'altissima torre circolare del ripetitore, sulla cui sommità sono installati, appollaiati come uccelli, una quantità di parabole e antenne. Ed è proprio lungo viale della Fiera che si conclude questo lato dello spazio di mezzo tra residenza e produzione.

Qui una serie di palazzine da tre e quattro piani, ad eccezione di una sala da bowling su un solo piano, si confrontano con il grande complesso delle ex Manifatture Tabacchi da 31.780 m², dismesso da decenni e su cui è prevista la realizzazione di oltre 38.000 m² di SUL suddivisa tra destinazioni commerciali, terziarie e turistiche.

buildings and from the driveways and pedestrian accesses to the houses, on the ZAI side on the contrary begins development of the huge block dedicated to the Fiera di Verona, the third largest in Italy. The exhibition area is spread over an area of over 300,000 m² in the heart of the urban fabric of Verona Sud, which represents a great pole for attracting even collective interests, but at the same time a totally waterproof complex that is inevitably often perceived as a limit impassable.

The final part of the margin, on the Santa Lucia / Golosine side, is always closely linked to the orbit of the fairgrounds. From via Roveggia, after the typical and chaotic traffic light intersection, take Via Giovanni Scopoli, which with its two wide roadways separates the Fiera di Verona from a row of houses with two or maximum three floors, served by a normal sidewalk. The road part on the Fair side, on the other hand, beyond the sidewalk interspersed with trees, remains enough space from the edge of the roadway to allow parking for cars. On the street front, dominated by the high city walls of the Fair, a sturdy electric tower stands out, entirely repainted by EyeLab, as part of an initiative promoted by the AGSM company. Towards the end of via Scopoli just before the large square in front of the main entrance to the Fair, at the crossroads with Viale della Fiera, stands the very high circular tower of the repeater, on whose top are installed, perched like birds, a quantity of parabolas and antennas. And it is precisely along Viale della Fiera that this side of the middle space between residence and production ends.

Here a series of three and four-storey buildings, with the exception of a single-story bowling alley, confront the large complex of the ex Manifatture Tabacchi of 31,780 m², decommissioned for decades and on which over 38,000 m² of SUL are planned to be built divided between commercial, tertiary and tourist destinations.



In alto, vista aerea di via Scopoli e di viale della Fiera. In basso a sinistra, vista di via Scopoli dove abitazioni a due piani affacciano sull'alto muro della Fiera, a destra, torretta elettrica su cui è dipinto Thomas Edison da EyeLab.

Above, aerial view of via Scopoli and viale della Fiera. Lower left, view of via Scopoli where two-storey houses overlook the high wall of the Fair, on the right, an electric tower on which Thomas Edison from EyeLab is painted.

In alto, vista di viale della Fiera.
In basso, prospetto di una sala
da bowling locale, dove i disegni
in facciata anticipano l'insegna.

Above, view of Viale della Fiera.
Below, elevation of a local
bowling alley, where the facade
designs anticipate the sign.





Vista della torre del ripetitore situato all'incrocio tra via Scopoli e viale della Fiera.

View of the repeater tower located at the intersection of via Scopoli and viale della Fiera.'

Il lato Borgo Roma/Tomba

Il nostro racconto del margine lungo il lato di Borgo Roma/ Tomba inizia poco distante da dove abbiamo terminato il lato di Santa Lucia/ Golosine. Siamo in via Santa Teresa, proprio nel punto in cui la strada proveniente dal centro storico da senso unico si trasforma di colpo a doppio senso di marcia, tra un hotel ed il muro perimetrale degli ex Magazzini Generali, al cui interno diversi cantieri si susseguono ormai da molti anni.

Qui ritroviamo la stessa atmosfera chiusa e quasi claustrofobica che abbiamo già incontrato in viale della Fiera, affianco alle ex Manifatture Tabacchi, con palazzine altre circa quattro piani che si saldano assieme a formare un'unica cortina che affaccia sul grigio muro perimetrale del complesso dei Magazzini e su alcuni storici capannoni da poco restaurati. Li separa via Santa Teresa, con carreggiata da due corsie e spazio per dei parcheggi in parallelo, oltre che un largo marciapiede per parte.

La particolarità di via Santa Teresa è di riservare alcune piccole sorprese incastonate lungo la cortina di palazzine, come la villa in stile liberty con annesso giardino e recinzione perimetrale che possiamo trovare al civico 7. O, poco più distante, il profilo della cupola della Stazione Frigorifera, vero simbolo dei Magazzini Generali, che spicca sul cielo azzurro oltre il muro perimetrale.

Via Santa Teresa si conclude con una biforcazione stradale, sottolineata dalla presenza del complesso della Basilica Santuario di Santa Teresa di Bambino Gesù, edificata nel corso dei primi anni del '900.

Superata la Basilica di Santa Teresa proseguiamo su via Scuderlando fino all'incrocio con viale dell'Agricoltura, dove termina il vasto complesso dei Magazzini Generali e si apre una lastra asfaltata di oltre 25.000 m² circondata da alti alberi ed altri appena piantumati, destinata a parcheggio durante gli eventi fieristici. Qui in realtà, secondo il PRUSST, doveva sorgere un grande insediamento

The Borgo Roma/Tomba side

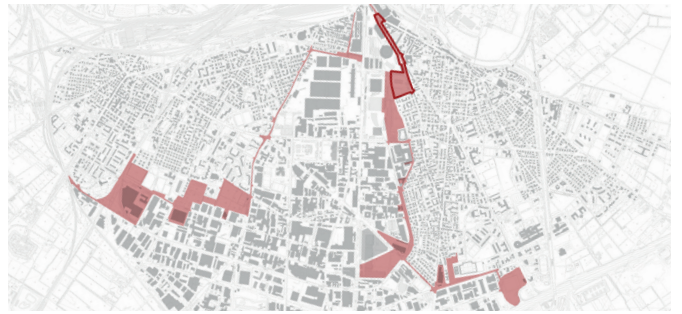
Our story of the margin along the side of Borgo Roma / Tomba begins not far from where we ended the side of Santa Lucia / Golosine. We are in via Santa Teresa, right where the one-way street from the historic center suddenly changes to a two-way direction, between a hotel and the perimeter wall of the former Magazzini Generali, inside which several construction sites now follow one another since many years.

Here we find the same closed and almost claustrophobic atmosphere that we have already encountered in Viale della Fiera, next to the former Manifatture Tabacchi, with buildings around four floors that weld together to form a single curtain that overlooks the gray perimeter wall of the Warehouse complex and on some historic sheds recently restored. Via Santa Teresa separates them, with two-lane carriageway and space for parallel parking, as well as a large sidewalk on each side.

The peculiarity of Via Santa Teresa is to reserve some small surprises set along the curtain of buildings, such as the Art Nouveau villa with adjoining garden and perimeter fence that we can find at number 7. Or, a little further away, the profile of the dome of the Station Refrigerated, a true symbol of the General Warehouses, which stands out against the blue sky beyond the perimeter wall.

Via Santa Teresa ends with a road fork, underlined by the presence of the complex of the Basilica Sanctuary of Santa Teresa di Bambino Gesù, built during the early 1900s.

After passing the Basilica of Santa Teresa we continue on via Scuderlando until the crossroads with Viale dell'Agricoltura, where the vast complex of the General Warehouses ends and opens a paved slab of over 25,000 m² surrounded by tall trees and others just planted, intended for parking during trade fair events. Here in reality, according to PRUSST, a large residential settlement was to arise, a design that for now remains frozen.



In alto, vista aerea di via Santa Teresa e di un tratto di via Scuderlando. In basso a sinistra, vista di via Santa Teresa dove i condomini affacciano sugli ex Magazzini Generali, a destra, villa liberty incastonata tra alti edifici.

Above, aerial view of via Santa Teresa and a section of via Scuderlando. Below left, view of via Santa Teresa where the condominiums overlook the former Magazzini Generali, on the right, liberty villa set among tall buildings.

In alto a sinistra, vista della cupola della vecchia Stazione Frigorifera, a destra, vista della facciata della Basilica di Santa Teresa. In basso, vista sul grande parcheggio asfaltato con i principali landmark locali sullo sfondo.

Top left, view of the dome of the old Refrigeration Station, right, view of the facade of the Basilica of Santa Teresa. Below, view of the large asphalted parking lot with the main local landmarks in the background.





Vista di un lungo murales eseguito su di un muro privato lungo via Scuderlando.

View of a long mural painted on a private wall along via Scuderlando.

residenziale, progettazione che per ora rimane congelata. Il lato verso l'abitato di Borgo Roma invece si presenta molto chiuso, dove un muretto chiude la vista verso l'interno dei giardini lasciandoci scorgere solo la cima di qualche albero. Il muro è stato però in parte dipinto con motivi e colori vivaci, che ravvivano un panorama altrimenti desolato.

Al termine del muro dipinto giriamo in via Giorgio de Sandre, dove le residenze tornano ad affacciarsi lungo la strada e sul grande parcheggio asfaltato. La carreggiata, seppur piuttosto larga, risulta essere a senso unico ma priva di strisce di demarcazione, permettendo un parcheggio caotico da entrambi i lati. Da qui però, guardando verso nord, l'ampio spazio aperto ci permette di vedere in un unico sguardo il campanile di Santa Teresa, la cupola dei Magazzini e l'alta torre del ripetitore che affianca le dismesse Manifatture Tabacchi. Una vista in qualche modo suggestiva.

Al termine di via G. de Sandre ci imbattiamo nel lungo e stretto parco di Santa Teresa, e nei frammenti di quello che doveva essere il grande piano del PRUSST.

Effettivamente via Giovanni Ongaro e via Bruto Poggiani ricalcano le previsioni del piano e ricuciono lo sfrangiamento del tessuto abitativo verso la ZAI storica, anche se ancora in parte incompleto. Il nuovo parco invece, sebbene con i suoi ancora giovani alberi di fatto mitighi il confronto tra le abitazioni ed il polo fieristico, non permette quella permeabilità pedonale verso viale del Lavoro ed il piazzale della Fiera come previsto. Al contrario l'espansione dei parcheggi destinati alla Fiera e l'insediamento di un nuovo supermercato rendono, ancora una volta, impossibile la relazione tra i due tessuti.

Il parco di Santa Teresa, che confina a sud con viale dell'Industria, affaccia su un vastissimo complesso di stabilimenti produttivi, in parte dismessi ed in parte ancora attivi, di cui è prevista la rifunzionalizzazione.

All'incrocio tra viale dell'Industria e viale del Commer-

The side towards the town of Borgo Roma, on the other hand, is very closed, where a wall closes the view towards the interior of the gardens, leaving us to see only the top of some trees. However, the wall was partly painted with bright patterns and colors, which enliven an otherwise desolate landscape.

At the end of the painted wall we turn into via Giorgio de Sandre, where the residences return to look out along the road and onto the large asphalted parking lot. The roadway, albeit quite wide, turns out to be one-way but without demarcation strips, allowing chaotic parking on both sides. From here, however, looking north, the large open space allows us to see in a single glance the bell tower of Santa Teresa, the dome of the Warehouses and the high tower of the repeater that flanks the disused Tobacco Manufacturers. A somewhat suggestive view.

At the end of via G. de Sandre we come across the long and narrow park of Santa Teresa, and fragments of what must have been the great plan of the PRUSST.

Indeed, via Giovanni Ongaro and via Bruto Poggiani follow the plan's forecasts and mend the fraying of the housing fabric towards the historical ZAI, even if still partially incomplete. The new park, on the other hand, although with its still young trees in fact mitigates the comparison between the houses and the fairgrounds, does not allow that pedestrian permeability towards Viale del Lavoro and the fairground as expected. On the contrary, the expansion of the car parks destined for the Fair and the installation of a new supermarket make, once again, the relationship between the two fabrics impossible.

The park of Santa Teresa, which borders to the south with viale dell'Industria, overlooks a vast complex of production plants, partly abandoned and partly still active, which are expected to be refurbished.

At the crossroads between the Viale dell'Industria and Viale del Commercio, we find the EVA Frigoriferi production plant, which has been completely abandoned for



In alto, vista aerea del parco Santa Teresa e di via Malfer. In basso, vista del fronte strada residenziale dall'area gioco del parco.

Above, aerial view of the Santa Teresa park and via Malfer. Below, view of the residential street front from the play area of the park.

In alto a sinistra, vista dell'incrocio tra viale dell'Industria e via Malfer, a destra, vista di un tratto di via Malfer. In basso, vista del parco Santa Teresa con l'ex Mercato Ortofrutticolo sullo sfondo.

Top left, view of the intersection between viale dell'Industria and via Malfer, right, view of a section of via Malfer. Below, view of the Santa Teresa park with the former fruit and vegetable market in the background.





Vista di un tratto tipico di via Malfer, dove i balconi dei condomini affacciano su vecchi stabilimenti produttivi.

View of a typical stretch of Via Malfer, where the balconies of the condominiums overlook old production plants.

cio troviamo lo stabilimento produttivo della EVA Frigoriferi, ormai completamente abbandonato da quasi 40 anni, che con i suoi 27.086 m² di superficie può ospitare 32.500 m² di SUL a destinazione commerciale e turistica. Il grande isolato compreso tra viale del Commercio e via Malfer, invece, presenta ancora diverse attività produttive e commerciali intervallate da edifici vuoti. Complessivamente misura 24.500 m² e potrebbe ospitarne altrettanti in SUL realizzabile a funzione residenziale, commerciale e terziaria con edifici che vanno tra i 5 ed i 9 piani.

Il panorama dell'in-between continua proprio in via Malfer, dove ritorna l'atmosfera claustrofobica del confronto tra palazzine alte anche 5 piani e una serie di variegati capannoni, saldati assieme a formare un'unica cortina. A separare le facciate la carreggiata a doppio senso di marcia, priva di arredo urbano e con parcheggi in parallelo su entrambi i lati, marciapiede tipicamente solo sul lato residenziale. Via Malfer rappresenta inoltre l'ennesimo caso in cui un tessuto piuttosto permeabile, quello residenziale, si scontra con grossi isolati molto chiusi, che determinano la tipica sensazione di una linea di confine.

Via Malfer si conclude ricongiungendosi con viale del Commercio, nel punto di congiunzione troviamo uno spazio che forse nelle intenzioni voleva essere una sorta di piccola piazza, ma attualmente si è ridotto ad un'isola di traffico di forma rettangolare al cui interno nascono tre grossi alberi.

Viale del Commercio rappresenta un *unicum* nel panorama di Verona Sud, con la sua larghezza media di 30 m circa ospita due distinte carreggiate entrambe a doppio senso di marcia, separate da un'aiuola alberata di larghezza variabile. Il lato rivolto verso la ZAI è utilizzata per il traffico di scorrimento più intenso, inoltre la carreggiata stradale si discosta dal confine dei lotti produttivi quel tanto che basta da permettere il parcheggio a pettine

almost 40 years, which with its 27,086 m² of surface area can accommodate 32,500 m² of SUL for commercial and tourist use.

The large block between Viale del Commercio and Via Malfer, however, still presents various production and commercial activities interspersed with empty buildings. Overall, it measures 24,500 m² and could house as many in SUL which can be used for residential, commercial and tertiary functions with buildings ranging from 5 to 9 floors.

The panorama of the in-between continues right in via Malfer, where the claustrophobic atmosphere of the comparison between buildings even 5 floors high and a series of variegated sheds returns, welded together to form a single curtain. The two-way roadway separates the facades, without street furniture and with parallel parking on both sides, sidewalk typically only on the residential side. Via Malfer is also the umpteenth case in which a rather permeable, residential fabric collides with large, very closed blocks, which determine the typical sensation of a border line.

Via Malfer ends by reuniting with Viale del Commercio, at the junction point we find a space that perhaps intended to be a sort of small square, but currently has reduced to a rectangular traffic island inside which three large trees are born .

Viale del Commercio represents a *unicum* in the panorama of Verona Sud, with its average width of about 30 m, it houses two distinct carriageways both in two directions, separated by a tree-bed of variable width. The side facing the ZAI is used for the most intense traffic flow, in addition, the roadway deviates from the border of the production lots just enough to allow the parking of cars on a dirt road, interspersed at times by other rows of trees. In the past, a railway line ran through this space which ran through the building fabric of this part of ZAI. The roadway facing the residential fabric, also in this case

delle auto su fondo sterrato, intervallate a tratti da altri filari di alberi. In questo spazio in passato correva una linea ferroviaria che si inoltrava nel tessuto edilizio di questa parte di ZAI. La carreggiata rivolta al tessuto residenziale, anche in questo caso l'unico lato a presentare un marciapiede, viene sostanzialmente utilizzato per il parcheggio di servizio alle abitazioni che vi si affacciano, limitando la scorrevolezza del traffico che dovrebbe essere sempre a doppio senso. Inoltre, una porzione di questa carreggiata secondaria, viene settimanalmente chiusa al traffico per l'allestimento del mercato rionale.

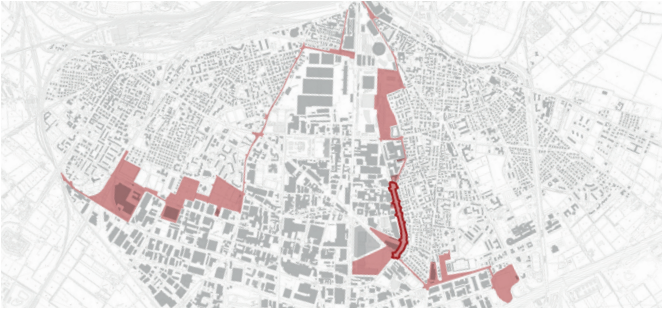
Viale del Commercio, nonostante non sia del tutto priva di difetti, grazie alla sua larghezza permette un confronto sicuramente più graduale tra i prospetti residenziali e quelli degli stabilimenti produttivi. Anche la sensazione di cesura tra i due tessuti risulta essere molto mitigata, in quanto la maggior parte della viabilità proveniente dal tessuto residenziale non muore in viale del Commercio, ma prosegue all'interno del tessuto produttivo.

Su viale del Commercio, specialmente sul lato ZAI, affacciano però diversi piccoli lotti vuoti, locali ed angoli dimenticati, così come grandi stabilimenti dismessi (17.500 m² di superficie e 21.000 m² di SUL disponibili) e ampi lotti già sgomberati (12.750 m² di superficie e 8.920 m² di SUL disponibile). Caso particolare è invece rappresentato dal grande lotto su cui è stato recentemente realizzato il centro commerciale Adigeo. Su questo enorme terreno, oltre 100.500 m², sorgeva lo stabilimento siderurgico Officine Adige, fu qui che Richard Rogers propose il progetto di Adige City, grande complesso multifunzionale poi accantonato. Secondo una scheda norma appositamente dedicata al lotto, dovevano sorgere 128.000 m² di SUL di cui quasi la metà a funzione residenziale, con quote per l'edilizia convenzionata ed il social housing. Con Adigeo ne sono già stati costruiti circa 47.000 m² a funzione totalmente commerciale, occupando gran parte del suolo disponibile. Il quale, però, rimane fortunatamente permeabile a livello pedonale.

the only side with a sidewalk, is basically used for the service parking of the houses that overlook it, limiting the smoothness of the traffic that should always be two-way. In addition, a portion of this secondary roadway is closed weekly to traffic for the preparation of the local market. Viale del Commercio, although it is not entirely free of defects, thanks to its width, allows a certainly more gradual comparison between the residential prospects and those of the production plants. The feeling of caesura between the two fabrics is also very mitigated, since most of the traffic coming from the residential fabric does not die in Viale del Commercio, but continues within the production fabric.

On Viale del Commercio, especially on the ZAI side, however, several small empty lots overlook, forgotten premises and corners, as well as large abandoned factories (17,500 m² of surface and 21,000 m² of SUL available) and large lots already cleared (12,750 m² of surface and 8,920 m² of SUL available). A particular case is represented by the large lot on which the Adigeo shopping center was recently built. The Officine Adige steel plant was located on this huge plot, over 100,500 m², it was here that Richard Rogers proposed the Adige City project, a large multifunctional complex that was later set aside. According to a standard sheet specifically dedicated to the lot, 128,000 m² of SUL were to be built, of which almost half for residential purposes, with quotas for contracted construction and social housing. About 47,000 m² have already been built with Adigeo for a totally commercial function, occupying a large part of the available land. Which, however, fortunately remains permeable to pedestrians.

The dual carriageway that has characterized viale del Commercio so far, stops at via Nicolò Copernico, where the carriageway closest to the residences stops abruptly. And it is precisely following via Copernico that our path continues along the in-between. The road offers the now classic comparison between residential buildings and



In alto, vista aerea di viale del Commercio. In basso, vista sull'isola di traffico alberata tra via Malfer e viale del Commercio.

Above, aerial view of Viale del Commercio. Below, view of the tree-lined traffic island between Via Malfer and Viale del Commercio.

In alto, vista delle diverse carreggiate e dei filari di alberi in viale del Commercio. In basso, vista dello spazio destinato al mercato rionale lungo via del Commercio.

Above, view of the various roadways and rows of trees in Viale del Commercio. Below, view of the space for the local market along Via del Commercio.



In alto, prospetto lungo il fronte stradale di via del Commercio. In basso, aiuola spartitraffico e panchina “con vista”.

Above, elevation along the road front of via del Commercio. Below, traffic divider and “with a view” bench.





Prospetto di una piccola unità residenziale incastrata sul lato ZAI di viale del Commercio.

Prospect of a small residential unit nestled on the ZAI side of Viale del Commercio.

La doppia carreggiata che ha caratterizzato viale del Commercio fino ad ora, si interrompe in corrispondenza di via Nicolò Copernico, dove la carreggiata più vicina alle residenze si interrompe bruscamente.

Ed è proprio seguendo via Copernico che prosegue il nostro percorso lungo l'in-between. La strada offre l'ormai classico confronto tra palazzine residenziali ed attività produttive, priva di altre strade che la incrociano e ne interrompano il susseguirsi di prospetti, ma il panorama non risulta duro che in altre situazioni visti precedentemente. La carreggiata è a doppio senso di marcia ed ospita tre corsie, trovano spazio anche parcheggi a pettine lungo il lato residenziale ed un marciapiede per parte. Verso la fine di via Copernico, sul lato ZAI, si trova un campo da calcio destinato alla squadra di quartiere, il tutto circondato da un grigio muro perimetrale in cemento. Proprio su questo muro, appena prima di un grosso ed caotico incrocio nel quale convergono cinque strade, troviamo un grande, colorato ed ormai abbastanza datato graffito, dove sono rappresentati in sagoma molti dei simboli architettonici della città.

Dopo l'incrocio imbocchiamo via Luigi Pasteur, una larga strada a doppio senso con due carreggiate e un marciapiede per ogni lato, anch'essa praticamente priva di strade che la incrocino e ne interrompano lo sviluppo lungo circa 650 m. Qui, subito dopo l'ennesimo stabilimento abbandonato che si incunea nel tessuto abitato, sul lato residenziale le abitazioni lasciano il posto al cimitero di Borgo Roma, a spazi di parcheggio antistanti l'ingresso ed ampie aiuole alberate, mentre sul lato ZAI sorgono alcuni tra gli stabilimenti più recenti dell'area.

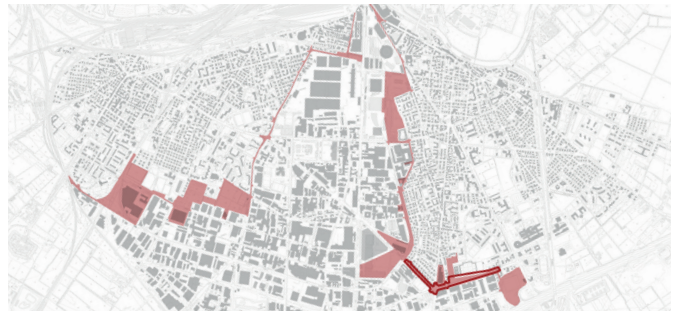
Via Pasteur grazie all'abbondante presenza di verde ed alla larghezza della strada mantiene, un pò come Via Copernico, un passaggio più gradevole e meno drastico tra i due tessuti. Sul finire della via, superato un distributore di carburanti, ricomincia lo sviluppo di abitazioni su entrambi i lati della strada, di fatto concludendo il paesaggio tra residenza e produzione a Verona Sud.

production activities, devoid of other roads that cross it and interrupt the succession of elevations, but the panorama is not harsh than in other situations seen previously. The roadway has a two-way direction and houses three lanes, there are also parking spaces along the residential side and a sidewalk on each side.

Towards the end of via Copernico, on the ZAI side, there is a football field for the neighborhood team, all surrounded by a gray concrete perimeter wall. Just on this wall, just before a large and chaotic intersection where five streets converge, we find a large, colorful and now quite dated graffiti, where many of the city's architectural symbols are represented in outline.

After the intersection we take via Luigi Pasteur, a large two-way street with two carriageways and a sidewalk on each side, also practically without roads that cross it and stop its development along about 650 m. Here, immediately after the umpteenth abandoned factory that is wedged in the inhabited fabric, on the residential side the houses give way to the Borgo Roma cemetery, to parking spaces in front of the entrance and large tree-lined flower beds, while on the ZAI side there are some the most recent factories in the area.

Via Pasteur thanks to the abundant presence of greenery and the width of the road it maintains, a bit like Via Copernico, a more pleasant and less drastic passage between the two fabrics. At the end of the street, after passing a fuel station, the development of houses on both sides of the road begins again, effectively concluding the landscape between residence and production in South Verona.



In alto, vista aerea di via Copernico e via Pasteur. In basso, vista prospettica di via Copernico.

Above, aerial view of via Copernico and via Pasteur. Below, perspective view of via Copernico.

In alto a sinistra, murales dai colori vivaci su un muro di un campo sportivo lungo via Copernico, a destra, vista di via Pasteur. In basso, altro murales di EyeLab all'incrocio tra via Copernico e via Pasteur.

Above left, brightly colored murals on a wall of a sports field along via Copernico, on the right, view of via Pasteur. Below, another mural by EyeLab at the intersection of via Copernico and via Pasteur.





Cartello stradale di un'attività della zona piantato insolitamente nell'area verde antistante il cimitero di Borgo Roma.

Road sign of an area activity unusually planted in the green area in front of the Borgo Roma cemetery.

Descrivere attraverso segni grafici

Il sopralluogo è una fase fondamentale del processo di comprensione dei luoghi, non esiste un metodo più efficace per rendersi conto di molti aspetti che vanno oltre la disposizione planimetrica o dell'aspetto degli edifici. Durante il sopralluogo abbiamo l'occasione di renderci conto della sensorialità dei luoghi, mi riferisco agli odori, ai rumori, ai modi in cui la luce riflette sulle varie superfici. Ma anche a tutto quel bagaglio emozionale che questi aspetti suscitano, sorpresa, delusione, curiosità, frenetica dinamicità o, al contrario, calma.

Ora, se il nostro scopo è quello di condividere con altre persone le nostre valutazioni, una volta che ci siamo lasciati coinvolgere nel luogo prestando attenzione soprattutto agli aspetti meno appariscenti, dobbiamo obbligatoriamente cercare di trasmetterle in modo efficace. L'architetto, a differenza di scrittori, musicisti, scultori o pittori, ha l'abitudine di "parlare" attraverso disegni schematici, simboli specifici e convenzionali, segni grafici che senza dubbio tendono ad assumere un valore più tecnico che artistico. Il valore artistico di alcune planimetrie o di altri disegni tecnici infatti dipendono dall'abilità di alcuni soggetti eccezionali, non certo dalla convenzione grafica del disegno architettonico.

Quindi, prima di iniziare la restituzione grafica dello stato di fatto, la prima preoccupazione è stata proprio quella di realizzare un documento chiaro e comprensibile più che esteticamente accattivante.

Il primo passo per la redazione di una legenda chiara, articolata ed esaustiva è stato interrogarsi su quali sono stati gli elementi incontrati durante il sopralluogo, sia quelli onnipresenti, che quelli ripetitivi o unici.

Il primo gruppo di simboli rappresentano gli elementi che costituiscono fisicamente il panorama dell'area di studio. Il paesaggio stradale con le sue carreggiate, marciapiedi, attraversamenti pedonali, parcheggi, incroci

Describe through graphic signs

The inspection is a fundamental phase of the process of understanding the places, there is no more effective method for realizing many aspects that go beyond the layout or the appearance of the buildings. During the inspection we have the opportunity to realize the sensoriality of the places, I refer to the smells, the noises, the ways in which the light reflects on the various surfaces. But also to all that emotional baggage that these aspects arouse, surprise, disappointment, curiosity, frenetic dynamism or, on the contrary, calm.

Now, if our aim is to share our assessments with other people, once we have let ourselves be involved in the place paying attention above all to the less conspicuous aspects, we must necessarily try to transmit them effectively. Unlike writers, musicians, sculptors or painters, the architect has the habit of "speaking" through schematic drawings, specific and conventional symbols, graphic signs that undoubtedly tend to take on a more technical than artistic value. The artistic value of some floor plans or other technical drawings in fact depend on the ability of some exceptional subjects, certainly not on the graphic convention of the architectural design.

So, before starting the graphic restitution of the state of affairs, the first concern was precisely to create a clear and understandable document rather than aesthetically appealing.

The first step in drafting a clear, articulated and exhaustive legend was to ask oneself about the elements encountered during the inspection, both omnipresent, repetitive or unique.

The first group of symbols represent the elements that physically constitute the panorama of the study area. The road landscape with its roadways, sidewalks, pedestrian crossings, parking lots, traffic light intersections and traffic divider flowerbeds. The natural landscape, with public

semaforici e aiuole spartitraffico. Il paesaggio naturale, con parchi pubblici, alberi per l'arredo stradale, terreni incolti, aree sterrate. Ma più di ogni altra cosa, il panorama dell'in-between risulta dominato dalla presenza delle recinzioni di ogni forma e materiale. Ringhiere, muretti, alti muri ciechi, siepi e reti metalliche delimitano ogni piccolo appezzamento di terreno.

Il secondo gruppo rappresenta invece l'aspetto funzionale degli edifici che affacciano sul panorama dell'in-between. La scelta grafica qui è volutamente molto semplice, una sagoma dai colori vivaci identifica la planimetria degli edifici presenti e la loro destinazione funzionale. Ogni tonalità di colore rappresenta una diversa funzione, mentre l'area di pertinenza degli edifici stessi è stata rappresentata attraverso l'utilizzo della stessa tonalità del colore di riferimento, ma con una forte opacità per distinguerlo e risaltarlo.

L'ultimo gruppo di simboli identifica lo svolgimento di eventi particolari, cose immateriali o di luoghi specifici, come parco giochi, il mercato rionale, le previsioni di trasformazione o di edificazione, spazi di affissione o murali su commissione.

Il risultato finale permette di leggere non solo la composizione del territorio, ma anche come si articola il paesaggio dell'in-between tra le residenze e la produzione, la permeabilità sia carrabile che pedonale, le dinamiche che possono intercorrere tra di essi a seconda della distanza e dagli elementi che li separano, oltre che le possibilità di recupero o altri spunti del territorio.

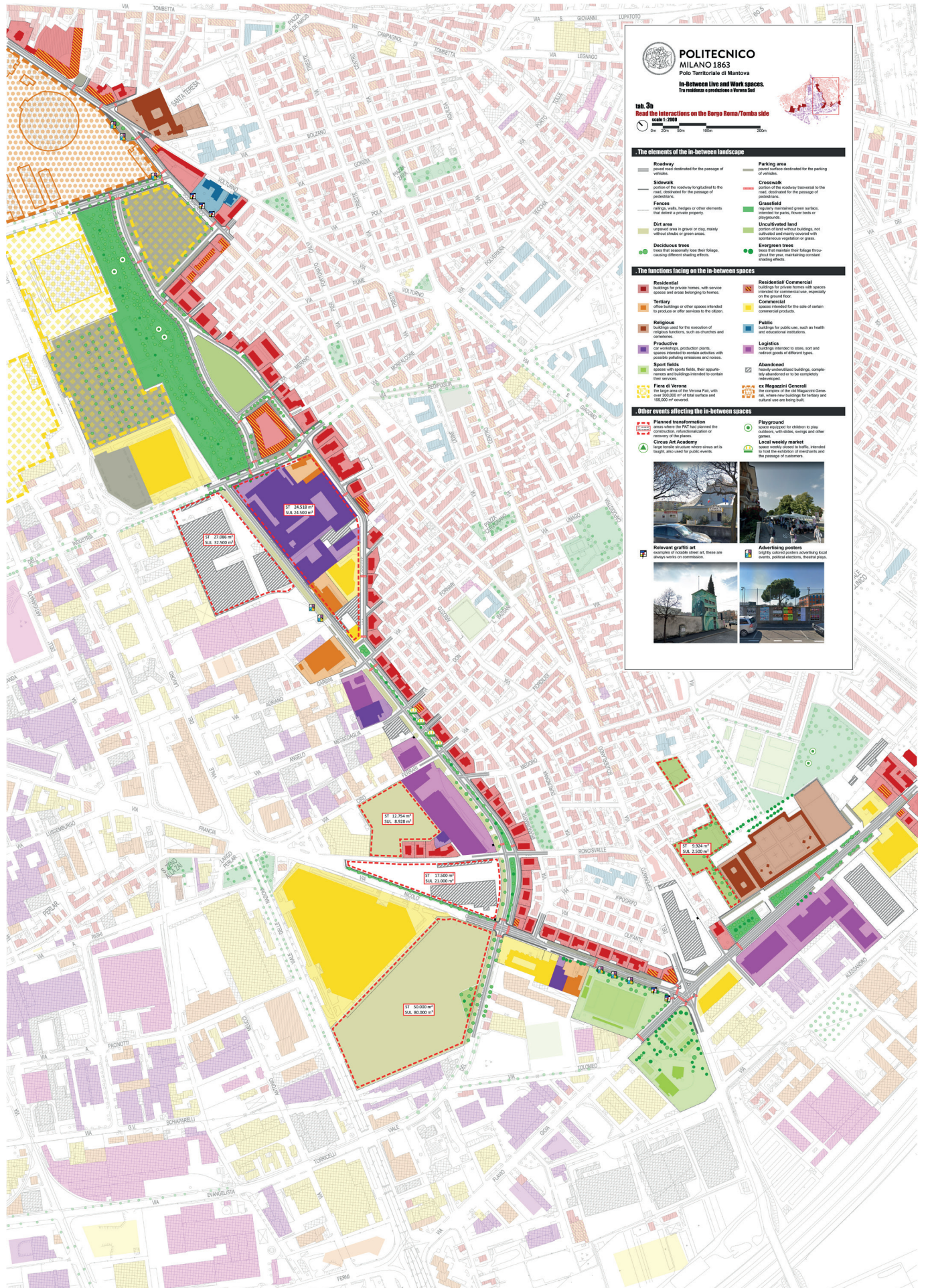
Paradossalmente, dopo la stesura dello Stato di Fatto, è possibile accorgersi di alcune relazioni che di persona erano sfuggite, di schemi compositivi delle unità edilizie che si ripropongono e che iniziano a svelare la loro indole originale e i loro adattamenti. Ritengo che sia proprio questo che certifica la buona riuscita di un lavoro di analisi, rendersi conto di aver sinceramente iniziato a comprendere le logiche di sviluppo di un luogo.

parks, trees for street furniture, uncultivated land, dirt areas. But more than anything else, the in-between landscape is dominated by the presence of fences of all shapes and materials. Railings, low walls, high blind walls, hedges and metal nets delimit every small plot of land.

The second group represents the functional aspect of the buildings overlooking the in-between panorama. The graphic choice here is deliberately very simple, a brightly colored silhouette identifies the plan of the buildings present and their functional destination. Each color shade represents a different function, while the area of relevance of the buildings themselves has been represented through the use of the same shade of the reference color, but with a strong opacity to distinguish and highlight it. The last group of symbols identifies the development of particular events, intangible things or specific places, such as a playground, the local market, the forecasts of transformation or construction, billposting spaces or murals on commission.

The final result allows you to read not only the composition of the territory, but also how the landscape of the in-between is articulated between the residences and the production, the permeability of both driveways and pedestrians, the dynamics that can occur between them depending on the distance and the elements that separate them, as well as the possibility of recovery or other ideas of the territory.

Paradoxically, after the drafting of the State of Fact, it is possible to notice some relationships that had escaped in person, the compositional patterns of the building units that are proposed and that begin to reveal their original nature and their adaptations. I believe that this is precisely what certifies the success of an analysis work, realizing that you have sincerely begun to understand the logic of development of a place.



POLITECNICO MILANO 1863
 Polo Territoriale di Mantova
In-Between Live and Work spaces.
 The re-use of previous Verona site

tab. 3a
Read the Interactions on the Borgo Roma/Tomba side
 scale 1:2000

- The elements of the in-between landscape**
- Roadway** paved road dedicated for the passage of vehicles
 - Sidewalk** paved area reserved for the passage of pedestrians
 - Fences** metal, wood, hedges or other elements that define a private property
 - Dirt area** paved area in grey mainly without shrubs or green areas
 - Deciduous trees** trees that lose their leaves through the year, causing different shading effects
 - Parking area** paved surface dedicated for the parking of vehicles
 - Crosswalk** portion of the roadway orthogonal to the road, dedicated for the passage of pedestrians
 - Grassfield** changed maintained green surface, intended for parks, flower beds or playgrounds
 - Uncultivated land** uncultivated and mostly covered with spontaneous vegetation or grass
 - Evergreen trees** trees that maintain their foliage throughout the year, maintaining constant shading effects
- The functions facing on the in-between spaces**
- Residential** buildings for private homes, with service spaces and areas belonging to homes
 - Tertiary** office buildings or other spaces reserved to produce or offer services to the client
 - Religious** buildings used for the celebration of religious functions, such as churches and monasteries
 - Productive** or creative production plants: spaces intended to certain activities with possible parking reservations for trucks
 - Sport fields** sports fields, their accessories and buildings intended to contain their services
 - Fiera di Verona** the site of the Verona Fiera, with 50,000 m² of total surface and 150,000 m³ of volume
 - Residential Commercial** buildings for private homes with spaces reserved for commercial use, especially on the ground floor
 - Commercial** spaces reserved for the sale of certain commercial products
 - Public** buildings for public use, such as health and educational institutions
 - Logistics** buildings intended to store, sort and redistribute goods of different types
 - Abandoned** heavily abandoned buildings, completely abandoned or to be completely redeveloped
 - ex Magazzini Generali** the remains of the old Magazzini Generali, where new buildings for tertiary and culture use are being built

- Other events affecting the in-between spaces**
- Planned transformation** areas where the PAT has planned the complete redevelopment or recovery of the place
 - Circus Art Academy** large theatre structure where circus art is taught, also used for public events
 - Playground** spaces reserved for children to play outdoors, with slides, swings and other games
 - Local weekly market** spaces reserved to traffic, intended to host the activities of merchants and the passage of customers
 - Relevant graffiti art** various artistic interventions that are always works on commission
 - Advertising posters** graffiti considered advertising that advertises political elections, festival, parties



Bibliography

- Comune di Verona, *Masterplan per il Piano degli Interventi Verona Sud_ATO 4*, maggio 2011
- AA.VV., *Urbanistica n.146 "Rigenerazione urbana"*, pg. 7-24, 2011
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.84*, Verona, maggio/agosto 2009
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.79*, Verona, maggio/agosto 2007
- AA.VV., *Urbanistica n.131 "Verona Sud"*, pg. 4-83, 2006
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.64*, Verona, luglio/agosto 2003
- AA.VV., *Urbanistica n.116 "Il nuovo Piano di Roma"*, pg. 41-206, 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.56*, Verona, settembre/ottobre 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.55*, Verona, luglio/agosto 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.54*, Verona, maggio/giugno 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.47*, Verona, marzo/aprile 2000

THE THEMES of the IN-BETWEEN URBAN PLACES

From the existing situation to the ideas for the future

Riflettere sulle carenze dei luoghi

Inutile continuare a ribadire la monofunzionalità, la scarsa corrispondenza delle diverse trame stradali e la mancanza di relazione tra le parti. Sembra chiaro ormai come sia la natura stessa del luogo a generare gran parte delle sue contraddizioni, il suo essere interstizio tra funzioni cresciute separatamente ma indispensabili l'una all'altra. Esempio degli effetti collaterali della politica urbanistica dello zoning, i cui risultati non previsti si sono intensificati con l'esaurimento delle possibilità di espansione. Oggi lo spazio tra le aree urbane risulta ormai relegato ad essere una linea di separazione, spesso senza la possibilità né di mitigare né di mediare il rapporto tra le aree. La sua unica funzione rimane quella di essere attraversato quotidianamente da centinaia di lavoratori, come una sorta di barriera attraverso cui scorrono i flussi di pendolari.

Inoltre il fatto di rappresentare lo spazio di separazione tra aree funzionali diverse, non solo comporta di per sé delle criticità specifiche, ma finisce spesso per catalizzare i difetti che entrambi i tessuti hanno sviluppato nel tempo. Abbiamo visto come durante la seconda metà del '900 la foga speculativa abbia finito per prevalere sulla salvaguardia della qualità urbana.

I settori residenziali soffrono di una cronica carenza di adeguati spazi pubblici che abbiano un minimo valore rappresentativo, mancanza in parte tamponata solo di recente. Fino ad oggi la maggioranza degli spazi pubblici sono rappresentati da ritagli della trama stradale, da spazi di risulta o dagli stessi spazi che costituivano il luogo pubblico dei piccoli villaggi anteguerra attorno a cui sono cresciuti i quartieri moderni.

Allo stesso modo anche all'interno del tessuto della ZAI non è stata prestata particolare attenzione ai servizi urbani. Preso atto che si tratta di un parte di città pensata originariamente più per le locomotive e per i mezzi

Think on the deficiency of the places

It is useless to continue to reiterate monofunctionality, the poor correspondence of the different road structures and the lack of relationship between the parties. It now seems clear how it is the very nature of the place that generates a large part of its contradictions, its being interstitial between functions grown separately but indispensable to each other. Example of the side effects of the zoning urban planning policy, the unexpected results of which have intensified with the exhaustion of the possibilities for expansion. Today the space between urban areas is now relegated to being a line of separation, often without the possibility of mitigating or mediating the relationship between the areas. Its only function remains that of being crossed daily by hundreds of workers, as a sort of barrier through which commuter flows flow.

Furthermore, the fact of representing the separation space between different functional areas not only involves specific critical issues per se, but often ends up catalyzing the defects that both fabrics have developed over time. We have seen how during the second half of the 1900s speculative enthusiasm ended up prevailing on safeguarding urban quality.

The residential sectors suffer from a chronic lack of adequate public spaces that have a minimum representative value, a lack of which has been partially buffered only recently. To date, the majority of public spaces are represented by cutouts of the road network, by resulting spaces or by the same spaces that constituted the public place of the small pre-war villages around which modern neighborhoods grew.

Similarly, even within the fabric of the ZAI, no particular attention was paid to urban services. Taking note that this is a part of the city originally designed more for locomotives and heavy vehicles than for pedestrians, along the roadways of the ZAI there are often even sidewalks

pesanti che per i pedoni, lungo le carreggiate della ZAI spesso mancano addirittura i marciapiedi e l'illuminazione stradale, oltre l'ormai noto problema dell'inadeguatezza del sistema fognario che obbliga molti stabilimenti a scaricare direttamente nel suolo. Situazione che risulta essere ancora più grave se consideriamo il fatto che la ZAI sorge su di uno spesso strato di terreno ghiaioso, molto permeabile, che a sua volta sovrasta una grande falda acquifera.

Purtroppo i problemi di impostazione urbana non sono le uniche criticità di Verona Sud, la quale necessita di un'ulteriore breve premessa per essere spiegata al meglio. Verona a differenza di altre città non ha mai avuto uno spiccato spirito industriale, infatti l'industrializzazione qui parte relativamente tardi, concepita principalmente per la produzione di energia elettrica, per il trasporto e la conservazione delle merci e, soprattutto, per la meccanizzazione dell'attività agricola. Lo stesso acronimo di ZAI, Zona Agricola Industriale, testimonia questo approccio originario allo sviluppo industriale dell'area.

Ma dopo il secondo dopoguerra, con la stesura del PRG e grazie al rapido sviluppo economico, la ZAI si arricchì di un gran numero di attività produttive e logistiche servite da una fitta rete ferroviaria. Ma, come spiegato a più riprese durante le pagine precedenti, dopo l'apertura del Quadrante Europa ed alcune crisi economiche che hanno mostrato i limiti del nostro modello di sviluppo e messo in ginocchio molti medi e piccoli imprenditori, il panorama urbano ha finito per costellarsi di stabilimenti abbandonati, di altri sottoutilizzati e dagli effetti dal degrado.

Il problema che la premessa voleva aiutare a comprendere è il fatto che, dopo la chiusura di molte piccole e medie attività, non si è ancora manifestata in città una nuova spinta rigenerativa che vada a riempire i numerosi involucri vuoti lasciati da una generazione che fu, forse, particolarmente fortunata. Sopravvivono le attività

and street lighting, in addition to the now known problem of inadequacy of the sewage system which forces many plants to discharge directly into the soil. This situation is even more serious if we consider the fact that the ZAI rises on a thick layer of gravelly, very permeable soil, which in turn dominates a large aquifer.

Unfortunately, urban planning problems are not the only critical issues of Verona Sud, which needs a further brief introduction to be better explained.

Verona unlike other cities has never had a strong industrial spirit, in fact the industrialization here starts relatively late, conceived mainly for the production of electricity, for the transport and storage of goods and, above all, for the mechanization of the agricultural activity. The same acronym for ZAI, Industrial Agricultural Zone, testifies to this original approach to the industrial development of the area.

But after the Second World War, with the drafting of the PRG and thanks to the rapid economic development, the ZAI was enriched with a large number of production and logistics activities served by a dense railway network. But, as explained several times during the previous pages, after the opening of the Europe Quadrant and some economic crises that have shown the limits of our development model and brought many medium and small entrepreneurs to their knees, the urban landscape has ended up dotting abandoned factories, other underutilized and degraded effects.

The problem that the premise wanted to help understand is the fact that, after the closure of many small and medium-sized businesses, a new regenerative push has not yet manifested in the city to fill the numerous empty envelopes left by a generation that was, perhaps, particularly fortunate. The commercial activities of large retailers, car dealers of famous German brands, a large number of workshops, tire repairers, body shops, auto electricians and some other craft businesses survive. Unfortunately,



Foto della ex Centrale del Latte di Verona distrutta da un incendio e mai riaperta, via Francia ZAI Verona, Google Maps 2020.

Photo of the ex Centrale del Latte di Verona destroyed by fire and never reopened, via Francia ZAI Verona, Google Maps 2020.

commerciali della grande distribuzione, i rivenditori di automobili di famosi marchi tedeschi, un gran numero di officine, gommisti, carrozzerie, elettrauto e qualche altra attività artigianale. Purtroppo però la generale scarsa qualità del panorama urbano della ZAI finisce inevitabilmente per riflettersi anche sulle porzioni di tessuto residenziale che vi si affacciano, le quali già non godevano di particolare attrattività.

E forse è proprio questa una delle principali carenze dei luoghi figli dello zoning, la mancanza di attrattiva per possibili investitori che potrebbero decidere di riconvertire queste parti di città. Lo dimostra il fatto che, nonostante siano state messe a disposizione migliaia di metri quadri edificabili, ancora non sia stato realizzato quasi nulla. Nonostante siano state spese molte pagine e molte parole per dichiarare la volontà di realizzare un tessuto intermedio, polifunzionale, capace di innescare la valorizzazione dell'intero comparto di Verona Sud, la pubblica amministrazione finisce per continuare a permettere la realizzazione di grossi impianti monofunzionali. Che si rilevano essere le uniche operazioni edilizie che al momento possono permettersi di sobbarcarsi le alte spese di urbanizzazione del lotto.

Ma non possiamo aspettarci che siano i singoli investitori privati a realizzare piazze o altri luoghi pubblici, il loro interesse è logicamente rivolto alla realizzazione del massimo profitto in relazione alla quantità di denaro investito e, le piazze, generano attrattività ma di certo non un reddito diretto. In effetti, anche immaginando di essere un ricco imprenditore, farei fatica a pensare di investire soldi in un luogo che mi obbligherebbe a utilizzare buona parte del budget per migliorare le urbanizzazioni o realizzare dei luoghi pubblici adeguati, a scapito della superficie edificabile e a favore della sola prospettiva di agevolare la vendita degli immobili. Ad oggi gli unici esempi di interventi realizzati, presso il parco Santa Teresa, dimostrano l'importanza delle urbanizzazioni.

however, the general poor quality of the urban landscape of the ZAI inevitably ends up reflecting also on the portions of residential fabric that overlook it, which already did not enjoy particular attraction.

And perhaps this is precisely one of the main shortcomings of the places that are children of zoning, the lack of attraction for possible investors who may decide to convert these parts of the city. This is demonstrated by the fact that, despite the fact that thousands of building square meters have been made available, almost nothing has been achieved yet. Although many pages and many words have been spent to declare the desire to create an intermediate, multifunctional fabric, capable of triggering the enhancement of the entire Verona Sud sector, the public administration ends up continuing to allow the construction of large single-function systems. Which are the only building operations that can currently afford to bear the high urbanization costs of the lot.

But we cannot expect individual private investors to create squares or other public places, their interest is logically aimed at making the maximum profit in relation to the amount of money invested and, the squares, generate attractiveness but certainly not a direct income. In fact, even imagining that I am a wealthy entrepreneur, I would find it hard to think of investing money in a place that would oblige me to use a large part of the budget to improve urbanization or create adequate public places, at the expense of the building surface and in favor of the sole prospect of facilitating the sale of real estate.

To date, the only examples of interventions carried out at the Santa Teresa park demonstrate the importance of urbanizations.



Fotomontaggio con grande incrocio tra via Copernico, dell'Esperanto, Pasteur e Flavio Gioia sullo sfondo, Google Maps 2020.

Photomontage with a large cross between Via Copernico, Esperanto, Pasteur and Flavio Gioia in the background, Google Maps 2020.

Leggere gli spunti del panorama urbano

Fortunatamente i variegati spazi che si snodano tra i blocchi residenziali e produttivi non sono solo afflitti da criticità, ma possono contare anche su numerosi spunti offerti dalle dinamiche sociali ed economiche specifiche della zona, dai vuoti urbani disseminati un po' ovunque, ma in alcuni casi anche dalle proposte della pubblica amministrazione.

Infatti è proprio da loro che, dal PAQE in poi, provengono la maggior parte delle iniziative per una trasformazione radicale dell'intera Verona Sud. Salvo poi dover aspettare anche decenni prima di veder realizzato solo una frazione di quanto promesso. Ma non si sono sbagliati nel definire la ATO 4 strategica per rappresentare la Verona del 2000. La Fiera di Verona, terza per dimensioni in Italia, il collegamento rettilineo tra il casello autostradale e piazza Brà, la presenza della maggior parte dei residenti e delle attività economiche dell'intero comune rendono questa parte di città un punto di riferimento anche per tutto il territorio provinciale. Naturalmente, nella prospettiva di trasformare gran parte della ZAI da luogo di produzione a luogo di rappresentanza cittadina, gli spazi di margine con le aree residenziali ne gioverebbero particolarmente, vedendo cambiare la propria natura da essere un elemento separatore tra zone da tenere lontane a elemento di unione, per connettere e ricucire.

Immaginiamo ora di poter inserire nel tessuto di Verona Sud diversi luoghi di rappresentanza e celebrativi, ispirandosi alle principali realtà economiche nate durante il secolo scorso nella provincia veronese, ovvero omaggiando e dando maggior dignità allo spirito con cui sono nati questi luoghi e, forse, in quest'ottica prenderebbe senso anche l'idea di realizzare piazze ed altri spazi pubblici attraverso finanziatori privati.

Anche perchè le aziende di un certo calibro non mancherebbero di certo, proviamo a pensare a Rana, Avesani, AiA, Bauli, Melegatti, Paluani per il settore alimenta-

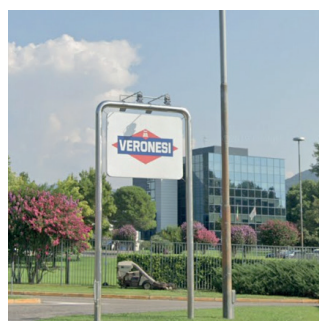
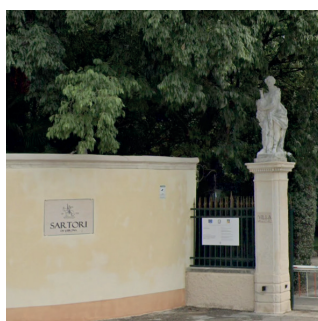
Read the suggestions of the urban landscape

Fortunately, the varied spaces that wind between the residential and production blocks are not only afflicted by critical issues, but can also count on numerous ideas offered by the specific social and economic dynamics of the area, by the urban voids scattered almost everywhere, but in some cases also from the proposals of the public administration.

In fact, it is precisely from them that, from the PAQE onwards, most of the initiatives for a radical transformation of the entire Verona South come. Except then having to wait even decades before seeing only a fraction of what was promised. But they were not mistaken in defining the strategic ATO 4 to represent Verona in 2000. The Verona Fair, third in size in Italy, the straight connection between the motorway exit and Piazza Brà, the presence of most residents and activities economic conditions of the entire municipality make this part of the city a point of reference also for the whole provincial territory. Naturally, with a view to transforming a large part of the ZAI from a production site to a city representation, the marginal spaces with the residential areas would be particularly beneficial, seeing their nature change from being a separating element between areas to be kept away from being an element of union, to connect and mend.

Let's now imagine being able to insert various representative and celebratory places in the fabric of Verona Sud, inspired by the main economic realities born during the last century in the province of Verona, that is, paying homage and giving greater dignity to the spirit with which these places were born and, perhaps, in this view would also make sense the idea of creating squares and other public spaces through private financiers.

Also because companies of a certain caliber would certainly not be missing, let's try to think of Rana, Avesani, AiA, Bauli, Melegatti, Paluani for the food sector, Mondadori for publishing, the Cattolica group for insurance



Collezione fotografica con alcuni dei marchi veronesi nei principali campi di applicazione, l'enorme varietà rende impossibile elencarli per intero.

Photographic collection with some of the Veronese brands in the main fields of application, the enormous variety makes it impossible to list them in full.

re, a Mondadori per l'editoria, al gruppo Cattolica per i servizi assicurativi, al gruppo Calzedonia, Intimissimi e Tezenis per l'abbigliamento, ai gruppi della grande distribuzione alimentare come Migross, Rossetto, Martinelli, Eurospesa, senza contare poi l'elevatissimo numero di prestigiose cantine vinicole che producono diversi vini di origine e denominazione controllata come il Valpolicella, il Recioto, l'Amarone, il Bardolino, il Custoza, il Soave. Inutile proseguire oltre elencando anche le preziose cave di marmo e le sconfinata risaie.

Poter rappresentare concretamente un territorio così vario e ricco non può che essere una fonte di grande ispirazione, oltre che un'opportunità per coinvolgere la vivace imprenditoria locale nella trasformazione della città.

Cambiando argomento, proviamo ora a leggere il tema del più volte citato cambio di trama stradale e tessuto edilizio tra i blocchi residenziali e la ZAI con un nuovo punto di vista. Lo spunto arriva dalle considerazioni fatte dagli architetti Robert Venturi, Denise Scott Brown e Steven Izenour nel libro *Learning From Las Vegas* (MIT press, 1972), dove la famosa città statunitense viene presa ad esempio per descrivere le nuove logiche di sviluppo di tutte le città cresciute sotto l'impulso del commercio nei paesi a stampo capitalista. Situazione calzante, con le dovute differenze di contesto, con lo spirito che ha generato Verona Sud. Il libro analizza vari aspetti della metropoli, come il linguaggio commerciale, l'illuminazione, il simbolismo e lo stile architettonico, il paesaggio e il linguaggio della Strip, la lunga e famosa strada su cui si basa ed espande Las Vegas, un paesaggio per automobilisti.

Le analogie con il caso della ZAI veronese partono proprio dal fatto di essere aree nate e cresciute per essere attraversate in macchina, dove ci troviamo circondati da insegne luminose, cartellonistica, inviti al parcheggio, soprattutto da quando la componente produttiva è andata persa in favore del commercio e del terziario.

Robert Venturi e colleghi, nonostante non hanno rispar-

services, the group Calzedonia, Intimissimi and Tezenis for clothing, to large food distribution groups such as Migross, Rossetto, Martinelli, Eurospesa, not to mention the very high number of prestigious wineries that produce different wines of origin and controlled denomination such as Valpolicella, the Recioto, Amarone, Bardolino, Custoza, Soave. Needless to go further, also listing the precious marble quarries and the endless rice fields.

Being able to concretely represent such a varied and rich territory can only be a source of great inspiration, as well as an opportunity to involve the lively local entrepreneurship in the transformation of the city.

Changing the subject, let us now try to read the theme of the aforementioned change of road plot and building fabric between the residential blocks and the ZAI with a new point of view. The starting point comes from the considerations made by the architects Robert Venturi, Denise Scott Brown and Steven Izenour in the book *Learning From Las Vegas* (MIT press, 1972), where the famous American city is taken as an example to describe the new development logic of all cities grown under the impulse of trade in capitalist countries. Appropriate situation, with the due differences in context, with the spirit that generated Verona South. The book analyzes various aspects of the metropolis, such as the commercial language, lighting, symbolism and architectural style, the landscape and the language of the Strip, the long and famous road on which Las Vegas is based and expands, a landscape for motorists.

The analogies with the case of the Veronese ZAI start precisely from the fact that they are areas born and grown to be crossed by car, where we find ourselves surrounded by illuminated signs, signs, invitations to the parking lot, especially since the production component was lost in favor of the trade and tertiary.

Although Robert Venturi and colleagues have spared no criticism and pungent observations of the Las Vegas mo-

miato critiche e osservazioni pungenti al modello di Las Vegas, ci aiutano a comprendere che il paesaggio automobilistico non è altro che l'espressione spontanea di un certo tipo di società in cui noi tutti viviamo. Sta a noi imparare a leggere i linguaggi di un mondo in continua evoluzione, utilizzarli, al fine di realizzare un paesaggio costruito che incontri le esigenze mutevoli dei cittadini e, allo stesso tempo, offra un contesto di qualità per la vita quotidiana.

I luoghi di mezzo tra residenza e ZAI qui a Verona Sud quindi, non sono solo una linea di congiunzione tra tessuti diversi, ma rappresentano la saldatura tra il mondo dell'automobile che, con tutti i suoi connotati, si sta sviluppando attorno alla "Strip veronese" (il Cardo Massimo del PAQE) e il mondo dello zoning residenziale. Composto da griglie stradali più fitte, da carreggiate più strette, da ambienti meno illuminati da luci al neon ma forse più tranquilli. Ogni tanto qui, nelle ore meno trafficate, si riesce ancora a sentire gli uccellini che cantano.

L'ultimo spunto che vorrei brevemente analizzare tratta del tema della mixité. Abbiamo già spiegato le previsioni comunali che auspicano la creazione di un tessuto intermedio polifunzionale lungo i luoghi dell'in-between, dei fitti blocchi residenziali che si affacciano su variegati capannoni, officine, uffici, show room.

Ma non avevamo mai prestato attenzione a delle realtà ormai quasi sempre compromesse, ovvero le testimonianze della piccola imprenditoria locale della ZAI. Assomigliano ad archetipi di lotto polifunzionale sorti durante l'epoca dello zoning o, al contrario, lontani discendenti del lotto gotico, dove vita quotidiana e lavoro coesistono. Sono lotti stretti e lunghi, affacciati alla strada principale sul lato corto, composti da un piccolo giardino antistante l'unità residenziale che, a volte, ospita al piano terra un ufficio. Sul retro si sviluppa il capannone dove lavora "l'omo de casa". Un modello di vita ormai difficilmente riproducibile nelle metropoli moderna.

del, they help us understand that the automotive landscape is nothing but the spontaneous expression of a certain type of society in which we all live. It is up to us to read the languages of a constantly evolving world, to use them, in order to create a built landscape that meets the changing needs of citizens and, at the same time, offers a quality context for daily life.

The middle places between residence and ZAI here in Verona Sud, therefore, are not only a connecting line between different fabrics, but represent the welding between the world of the automobile which, with all its connotations, is developing around the "Strip Veronese" (the Cardo Massimo of PAQE) and the world of residential zoning. Composed of denser road grids, narrower carriageways, environments less illuminated by neon lights but perhaps quieter. Every now and then, in the less busy hours, you can still hear the birds singing.

The last point that I would like to briefly analyze deals with the theme of mixité. We have already explained the municipal forecasts that call for the creation of a multifunctional intermediate fabric along the places of the in-between, of the dense residential blocks that overlook variegated sheds, workshops, offices, showrooms.

But we had never paid attention to the now almost always compromised realities, that is the testimonies of the small local business of the ZAI. They resemble multi-functional lot archetypes that arose during the zoning era or, on the contrary, distant descendants of the Gothic lot, where daily life and work coexist. They are narrow and long lots, facing the main road on the short side, made up of a small garden in front of the residential unit which sometimes houses an office on the ground floor. On the back is the shed where "l'omo de casa" works. A model of life now difficult to reproduce in the modern metropolis.



74. Road scene from *God's Own Junkyard*



Pagina del libro *Learning From Las Vegas* (MIT press, 1972) R. Venturi, D. S. Brown, S. Izenour.

Page of the book *Learning From Las Vegas* (MIT press, 1972) R. Venturi, D. S. Brown, S. Izenour.



Insegna stradale delle ex Officine Adige, oggi usato per il centro commerciale Adigeo, foto da Google Maps 2020.

Street sign of the ex Officine Adige, now used for the Adigeo shopping center, photo from Google Maps 2020.

Ri.Leggere i temi dei luoghi di mezzo

Arrivati a questo punto del testo la difficoltà maggiore non consiste più nel capire i luoghi, scovarne le particolarità più nascoste o le proprie inclinazioni. Al contrario si tratta di elencare i temi che compongono, attraversano o potrebbero essere implementati nel panorama dell'in-between urbano, catalogandoli e suddividendoli in modo da esaltarne la riconoscibilità e comprensione. L'analisi dello stato di fatto ci ha infatti offerto un quadro complesso e variegato, ma che ci offre davvero molti spunti per dare spessore alla linea che compone il margine, spesso rappresentato solo dalla carreggiata di una strada asfaltata. Attorno alle aree di margine gravitano palazzine di appartamenti, case singole, interi blocchi residenziali di edilizia economico popolare con i loro surrogati di spazi pubblici, ma anche campi sportivi, luoghi di culto, aree verdi, spazi da trasformare ed una serie non elencabile di attività economiche di vario tipo. Ovvero tutti gli elementi che possono comporre un panorama urbano di qualità, in netto contrasto con lo zoning monofunzionale della città del novecento.

Quindi, compreso di avere a disposizione tutto il materiale necessario per trasformare significativamente la percezione del luogo, diventa ora indispensabile organizzare le idee, definire le tematiche, ordinarle e metterle in relazione tra loro.

A questo punto, tutti gli elementi del panorama urbano dell'in-between che potrebbero concorrere a creare un contesto di qualità, sono stati divisi in quattro macrogruppi che comprendono il *sistema dell'abitare*, il *sistema dei veicoli*, il *sistema pedonale* ed il *sistema naturale*. Ovvero le quattro principali sfere di interesse che più di altre aiutano a comporre un quartiere residenziale completo, soprattutto a Verona Sud dove la componente produttiva e lavorativa è già abbondantemente presente. Cominciando dal sistema abitativo, sicuramente il più

Re.Read the themes of the in-between places

At this point in the text, the main difficulty no longer consists in understanding the places, finding out the most hidden particularities or one's own inclinations. On the contrary, it is a matter of listing the themes that make up, cross or could be implemented in the panorama of urban in-between, cataloging and dividing them in order to enhance their recognizability and understanding.

The analysis of the state of affairs has in fact offered us a complex and varied picture, but that really offers us many ideas to give depth to the line that makes up the margin, often represented only by the roadway of an asphalted road. Around the marginal areas, apartment buildings, single houses, entire residential blocks of popular housing construction with their substitutes for public spaces, but also sports fields, places of worship, green areas, spaces to be transformed and a series of activities that cannot be listed economic of various types. In other words, all the elements that can make up a quality urban landscape, in stark contrast to the monofunctional zoning of the twentieth century city.

So, having understood that all the material necessary to significantly transform the perception of the place is available, it is now essential to organize the ideas, define the themes, order them and relate them to each other.

At this point, all the elements of the in-between urban landscape that could contribute to creating a quality context have been divided into four macrogroups which include the *living system*, the *vehicle system*, the *pedestrian system* and the *natural system*.

That is the four main spheres of interest that more than others help to make up a complete residential district, especially in Verona South where the production and work component is already abundantly present.

Starting from the housing system, certainly the most interesting from an architectural point of view but also for

interessante dal punto di vista architettonico ma anche per quello speculativo, sono state esplicitate le azioni di *costruire*, i lotti vuoti, quelli da rinfunzionalizzare ed i volumi da recuperare; di *proteggere*, le isole di servizi nel tessuto residenziale e gli episodi di lotti misti o vere e proprie enclaves residenziali nel tessuto produttivo; e *simbolizzare*, gli edifici o gli oggetti più rappresentativi che, per un'area urbana con una carenza cronica di punti di riferimento, sono assolutamente da valorizzare.

Il sistema veicolare si occupa dell'efficienza e la regolamentazione dei servizi automobilistici, ormai fondamentali nella vita di ognuno di noi, oltre che l'importantissimo compito di ricomporre la trama stradale nel paesaggio in-between. Quindi si sviluppa nell'azione dell'*inserire*, nuove attrezzature come stazioni di ricarica elettriche o parcheggi alberati; del *connettere*, inserendo nuovi tracciati stradali; e del *migliorare* le componenti già esistenti come i parcheggi o alcuni cluster di officine meccaniche.

Il sistema pedonale si occupa invece di definire l'ambiente del pedone, di *permeabilizzare* i grandi isolati recintati, di *aggregare* e creare identità le persone attraverso spazi pubblici, di *sviluppare* tutti quegli elementi che sono percepibili specialmente vivendo la città a piedi, come alcuni lunghi muri perimetrali coperti da murales professionali, alcuni spazi pubblici esistenti scarsamente valorizzati e le connessioni con i luoghi strategici del tessuto urbano.

Il sistema naturale cerca di mettere ordine di ricomporre le aree verdi, per *mitigare* le separazioni o i contatti troppo ravvicinati, per indurre le persone a *socializzare* utilizzando le aree attrezzate o gli orti urbani, ma soprattutto per *valorizzare* i viali alberati, i parchi cittadini e la loro varietà arborea, le aiuole, i campi sportivi e tutti gli elementi di verde urbano.

the speculative one, the actions *to build*, the empty lots, those to be re-functionalized and the volumes to be recovered were explained; *to protect* the service islands in the residential fabric and the episodes of mixed lots or real residential enclaves in the production fabric; and *to symbolize*, the most representative buildings or objects that, for an urban area with a chronic lack of reference points, are absolutely to be enhanced.

The vehicle system deals with the efficiency and regulation of automotive services, which are now fundamental in the life of each of us, as well as the very important task of recomposing the road texture in the in-between landscape. Then it develops in the action of *inserting*, new equipment such as electric charging stations or wooded parking lots; *to connect*, inserting new road layouts; and *to improve* existing components such as car parks or some clusters of mechanical workshops.

The pedestrian system takes care of defining the pedestrian environment, *permeabilizing* the large fenced blocks, *of join* and creating people identity through public spaces, *of developing* all those elements that are perceptible especially when living the city on foot, like some long ones perimeter walls covered with professional murals, some poorly valued existing public spaces and connections with the strategic places of the urban fabric.

The natural system tries to put order to recompose the green areas, *to mitigate* the separations or too close contacts, to induce people *to socialize* using the equipped areas or urban gardens, but above all *to valorize* the tree-lined avenues, city parks and their tree varieties, flower beds, sports fields and all the elements of urban greenery.

Santa Lucia/Golosine side

POLITECNICO MILANO 1863
Polo Territoriale di Mantova

In-Between Live and Work spaces.
The resonance a production a Verona side

tab. 4a
Topics and ideas for Santa Lucia/Golosine side
Scale: 1:2000

Building elements

- Buildings involved**
All the buildings involved in the intervention: including houses, offices and the productive buildings.
- In-between roads**
The roads that often define the margin of the residential blocks and the ZUP. It is like the backbone of the margin.
- Other buildings**
All the other buildings in Verona that not involved in the in-between blocks, the residential districts and the ZUP.
- In-between sidewalks**
The sidewalks of the in-between roads, the sidewalks that often define the margin of the buildings. It is like the backbone of this places.

Building jobs

- Build a multifunctional in-between district, to improve the quality and attractiveness of places. Through:**
 - building multifunctional blocks in some cases where is already governed by the existing residential blocks and ZUP.
 - Transforming lots
 - Re-use

Urban System

- Re-use** some particular urban situations, to save spontaneous experiences of multifunctionality.
- Residential envelope**
Group of houses grown on the sides of via Po. They become ecological development, to be accompanied by productive plants.
- Service clusters**
Public administration offices, schools, churches, shops and services that are wide used.
- Living Working lots**
Re-use of some abandoned buildings that are still available, to their present valuable elements.

Representative buildings
The buildings of important companies, or others become representative in the language of citizens.

Representative objects
Particular objects that are important for the community, such as particular commercial signs or professional houses.

New symbols
New symbols of new artistic works, to represent and identify the area through.

Living Working lots
Re-use of some abandoned buildings that are still available, to their present valuable elements.

Urban System

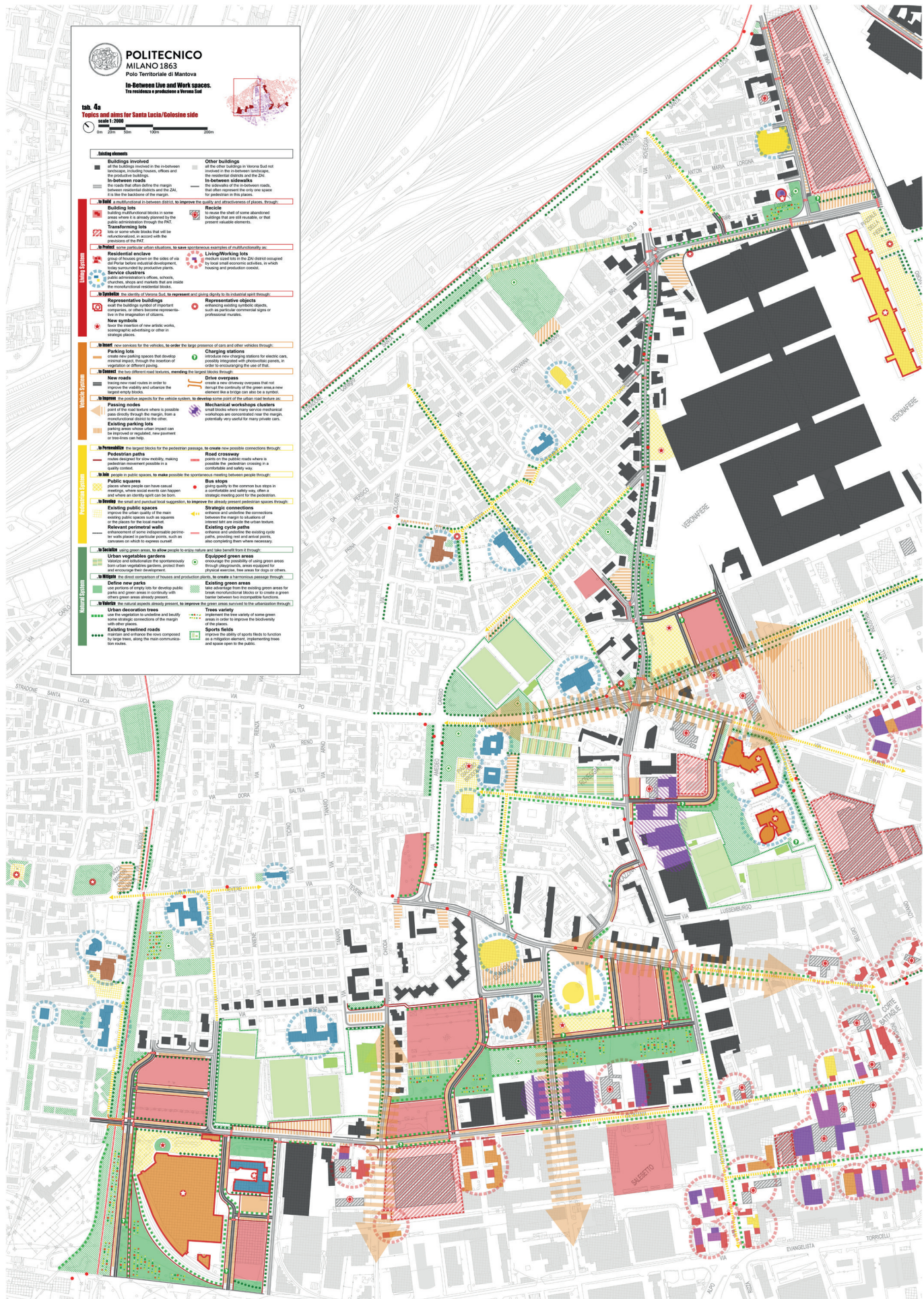
- Parking lots**
Create new parking spaces that develop through the spaces of the vegetation or different paving.
- New roads**
Create new roads in order to improve the usability and enhance the urban blocks.
- Pruning roads**
Pruning roads in order to improve the usability and enhance the urban blocks.
- Existing parking lots**
Parking areas whose urban impact can be reduced or eliminated, new pavement.

Urban System

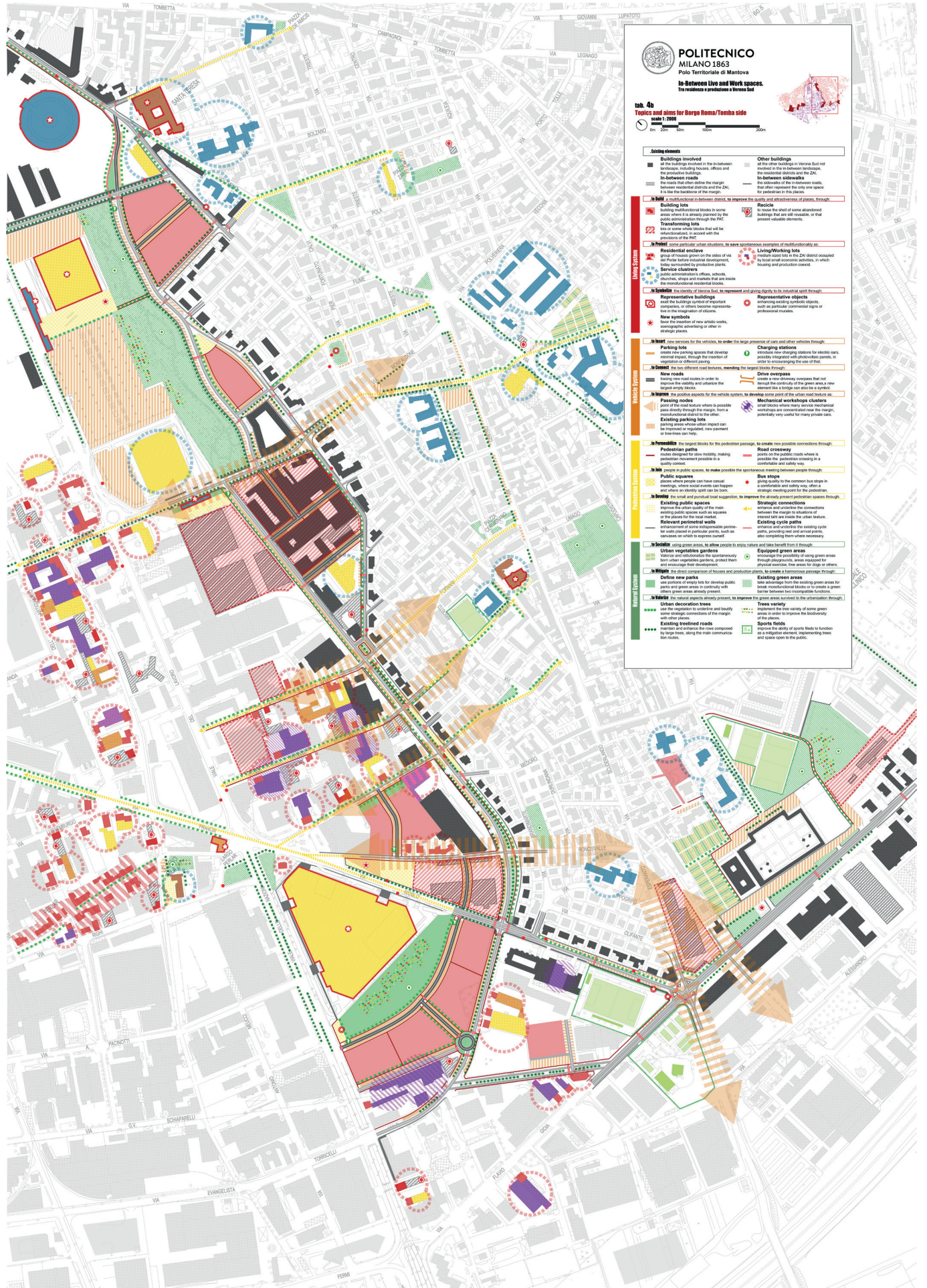
- Re-use** the urban blocks for the pedestrian paths, to create new possible connections through.
- Pedestrian paths**
Paths designed for new usability, making pedestrian movement possible in a quality context.
- Public squares**
Places where people can have casual meetings, spaces that are open to the public and where an identity sign can be born.
- Existing public spaces**
Re-use of the existing public spaces such as squares or the spaces for the local market.
- Relevant perimeter walls**
Re-use of the walls that define the perimeter walls, to improve the usability and enhance the urban blocks.
- Urban vegetable gardens**
Use the vegetation to enhance and beautify the urban blocks, to improve the usability and enhance the urban blocks.
- Existing green areas**
Re-use of the existing green areas for the urban blocks, to improve the usability and enhance the urban blocks.
- Urban vegetable gardens**
Use the vegetation to enhance and beautify the urban blocks, to improve the usability and enhance the urban blocks.
- Existing green areas**
Re-use of the existing green areas for the urban blocks, to improve the usability and enhance the urban blocks.

Urban System

- Define new parks**
Use the vegetation to enhance and beautify the urban blocks, to improve the usability and enhance the urban blocks.
- Urban vegetable gardens**
Use the vegetation to enhance and beautify the urban blocks, to improve the usability and enhance the urban blocks.
- Existing green areas**
Re-use of the existing green areas for the urban blocks, to improve the usability and enhance the urban blocks.
- Urban vegetable gardens**
Use the vegetation to enhance and beautify the urban blocks, to improve the usability and enhance the urban blocks.
- Existing green areas**
Re-use of the existing green areas for the urban blocks, to improve the usability and enhance the urban blocks.



Borgo Roma/Tomba side



POLITECNICO MILANO 1863
 Polo Territoriale di Mantova
In-Between Live and Work spaces.
 The various provisions in Verona but

tab. 4a
Topics and aims for Borgo Roma/Tomba side
 scale 1:2000

- | | |
|--|--|
| <p>Living elements</p> <ul style="list-style-type: none"> Buildings involved
All the buildings involved in the in-between landscape, including houses, offices and the productive building. In-between roads
The roads that offer a buffer the margin between residential and productive areas. It is the backbone of the margin. Building blocks
A multifunctional between blocks, to improve the quality and attractiveness of places, through building multifunctional blocks in some cases close to already existing buildings. Transforming lots
Lots or blocks of land that can be re-functionalized, in accord with the provisions of the PAI. Residential enclave
Group of houses grown on the sides of via S. Pietro including developments, today converted to productive plants. Service clusters
Public administrations offices, schools, churches, shops and restaurants are inside the blocks. Representative buildings
Use the building heritage of historic companies, or others become representative in the transformation of blocks. New symbols
New to the presence of new artistic works, topographic rebranding or other in strategic places. | <ul style="list-style-type: none"> Other Buildings
All the other buildings in Verona Sud not involved in the in-between landscape, the historical districts and the PAI. In-between sidewalks
The sidewalks of the in-between roads, as the main requirement, they are one space for pedestrian in this place. Public
To restore the shell of some abandoned buildings that are still possible, in order to present valuable elements. Living/Working lot
Productive lots in the ZA district occupied by local small economic activities, in which housing and production coexist. Representative objects
Use the building heritage of historic companies, or others become representative in the transformation of blocks. |
| <p>Urban System</p> <ul style="list-style-type: none"> Parking lots
Create new parking spaces that develop strategic transit through the insertion of a station or a shared space. New roads
New roads to be implemented and managed, connecting the largest blocks through. Drive overpass
New roads to be implemented in order to improve the usability and enhance the urban fabric. Passing nodes
Points of the road network where it is possible to pass through the margin, from a multifunctional block to the other. Existing parking lots
Parking areas whose urban impact can be improved or replaced, new elements. Urban mobility
The urban mobility for the pedestrian passage, to create new possible connections through. Pedestrian paths
New paths for new mobility, making pedestrian movement possible in a quality context. Public squares
Places where people can have casual meetings, which would not happen when urban mobility is not in use. Existing public spaces
Places where people can have casual meetings, which would not happen when urban mobility is not in use. Relevant perimeter walls
Relevant perimeter walls, such as those in the case of a historic building. Urban vegetation gardens
Vegetation and public spaces that are spontaneously born from urban gardens, which are encouraged by the development. Define new parks
New parks or green spaces to develop public parks and green areas in continuity with other green areas already present. Urban decoration trees
Use the vegetation to underline and beautify some strategic connections between blocks with other places. Existing treelined roads
Maintain and enhance the tree rows composed by large trees, along the main commercial roads. | <ul style="list-style-type: none"> Charging stations
Introduce new charging stations for electric cars, consider important with pedestrian paths, in order to encourage the use of that. Drive overpass
New roads to be implemented in order to improve the usability and enhance the urban fabric. Mechanical workspaces clusters
Small blocks where many services mechanical workspaces are concentrated, that are potentially very useful for private cars. Road crossover
New roads to be implemented, making pedestrian movement possible in a quality context. Bus stops
Giving priority to the common bus stops in a sustainable and safety way, after a strategic meeting point for the pedestrian. Strategic connections
Connections and strategic connections between the margin to the urban fabric. Existing cycle paths
Enhance and complete the existing cycle paths, providing rest and arrival points, also connecting them when necessary. Equipped green areas
Encourage the possibility of using green areas through strategic, areas equipped for practical activities, free areas for dogs or others. Existing green areas
Strengthen the existing green areas for break multifunctional blocks or to create a green area between two occupiable blocks. Trees variety
Implement the tree variety of some green areas in order to improve the biodiversity of the places. Sports fields
Improve the ability of sports fields to function as a strategic element, implementing trees and space open to the public. |

Bibliography

- Comune di Verona, *Masterplan per il Piano degli Interventi Verona Sud_ATO 4*, maggio 2011
- AA.VV., *Urbanistica n.146 "Rigenerazione urbana"*, pg. 7-24, 2011
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.84*, Verona, maggio/agosto 2009
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.79*, Verona, maggio/agosto 2007
- AA.VV., *Urbanistica n.131 "Verona Sud"*, pg. 4-83, 2006
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.64*, Verona, luglio/agosto 2003
- AA.VV., *Urbanistica n.116 "Il nuovo Piano di Roma"*, pg. 41-206, 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.56*, Verona, settembre/ottobre 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.55*, Verona, luglio/agosto 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.54*, Verona, maggio/giugno 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.47*, Verona, marzo/aprile 2000
- D.S.Brown, Robert Venturi, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, MIT press, 1972

Two CONCEPT PLANS as SIGNIFICANT MODELS

From reading urban themes to a possible project

Scegliere le porzioni più significative

Scegliere lo stralcio più significativo di un paesaggio che fa della varietà una delle sue caratteristiche principali non è di certo un'operazione facile o scontata. Non esistono, lungo lo spazio in-between tra blocchi residenziali e produttivi a Verona Sud, due stralci uguali tra loro.

I materiali che compongono questo spazio di mezzo sono sempre disposti in modo unico, ordinati in maniera mai uguale all'episodio precedente. La costante è rappresentata proprio dal fenomeno della relazione tra tessuti profondamente diversi, dal rapporto tra di essi che assume forme sempre inedite, difficilmente generalizzabili.

A volte, fortunatamente, alcuni fatti casuali accorrono in aiuto alle nostre riflessioni. Ad esempio leggendo il libro *Carlo Scarpa e il Giappone* di Mauro Pierconti, edito da Mondadori nel 2007, una lettura sicuramente non calzante con il tema dell'in-between, ci imbattemmo nella spiegazione del *Ma* (間), un ideogramma giapponese dalle molteplici sfaccettature. Citando testualmente Pierconti leggiamo: *Ma può essere tradotto in molti modi, tutti giusti, tutti diversi ma nessuno veramente esaustivo. E l'indifferenza mostrata dai giapponesi nella sua definizione arriva al punto che essi riconoscono che il ma non è stato mai chiaramente spiegato, proprio perché, come diceva Tenshin Okakura, «definire è sempre limitare». Ecco, allora, che, normalmente, i dizionari forniscono un lungo elenco di significati: intervallo, distanza, spazio nel mezzo, pausa tra due fenomeni successivi, ritmo ecc. [...] Dice Isozaki: «Nella lingua giapponese la parola ma è una concettualizzazione sia di spazio che di tempo, e significa, in termini spaziali, «la distanza tra due o più cose esistenti all'interno di una continuità», o «lo spazio individuato da pilastri e schermi», oppure ancora «la pausa naturale tra due o più fenomeni che accadono consecutivamente».*

Ma per quanto queste parole, circondate da un fascino tutto orientale, possano suscitare curiosità ed ammirazione, fino a che punto possono realmente aiutarci nel-

Choose the most significant portions

Choosing the most significant part of a landscape that makes variety one of its main characteristics is certainly not an easy or obvious operation. Along the in-between space between residential and production blocks in Verona Sud, there are no two identical excerpts.

The materials that make up this middle space are always arranged in a unique way, ordered in a way that is never the same as in the previous episode. The constant is represented precisely by the phenomenon of the relationship between profoundly different fabrics, by the relationship between them which takes on ever new forms, which are difficult to generalize.

Sometimes, fortunately, some random facts come to the aid of our reflections. For example, reading Mauro Pierconti's book *Carlo Scarpa e il Giappone*, published by Mondadori in 2007, a reading certainly not appropriate with the theme of in-between, we will come across the explanation of *Ma* (間), a Japanese ideogram with multiple facets. Quoting verbatim Pierconti we read: *Ma it can be translated in many ways, all right, all different but none really exhaustive. And the indifference shown by the Japanese in its definition reaches the point that they recognize that the ma has never been clearly explained, precisely because, as Tenshin Okakura said, «defining is always limiting». Here, then, that, normally, dictionaries provide a long list of meanings: interval, distance, space in the middle, pause between two successive phenomena, rhythm etc. [...] Isozaki says: «In the Japanese language the word ma is a conceptualization of both space and time, and means, in spatial terms, «the distance between two or more things existing within a continuity», or «The space identified by pillars and screens», or «the natural pause between two or more phenomena that occur consecutively».*

But however much these words, surrounded by an oriental charm, can arouse curiosity and admiration, to what extent can they really help us in studying the theme of

lo studio del tema di questo lavoro? Spazio nel mezzo, pausa tra due fenomeni successivi, intervallo, distanza tra due o più cose esistenti all'interno di una continuità, sono i significati che più di altri ci rimandano all'in-between. Anzi, sono i termini che meglio di molti altri studi dedicati potrebbero aiutarci a comprendere il significato di uno spazio, o di un fenomeno, che prende vita nell'in-between delle cose.

Ma quello che veramente può rappresentare il punto fondamentale è l'impossibilità, unita al disinteresse, nel trovare una definizione esaustiva, definitiva, del *Ma* o dell'in-between. Come definire uno spazio, o spazio-tempo, che non presenta due episodi uguali tra loro? La libertà di una continua ricerca e arricchimento del termine e delle sue possibili declinazioni non è paragonabile a nessuna possibile definizione forzata. Ecco, è proprio a seguito di queste riflessioni che ha preso senso l'idea di slegarsi dalla ricerca di un caso esemplificativo, ma, invece, analizzare quello che potrebbe essere il caso, o i casi, più significativi.

Assodate le differenze, descritte a lungo nei capitoli precedenti, l'unico aspetto che accomuna tutto il paesaggio del margine è lo sviluppo di relazioni. Certo, tanto varie quanto lo sono i contesti che lo compongono, ma una qualche forma di relazione è sempre innescata. Ma quali ne rappresentano le più significative? Capita l'impossibilità di scegliere un unico caso, la scelta quindi è ricaduta su due porzioni con caratteri diametralmente opposti.

La prima si trova lungo la parte più meridionale del lato di Santa Lucia/ Golosine, dove i grandi lotti mai edificati, tra i pochi ancora presenti nel cuore di Verona Sud, costituiscono un'area dove la vegetazione riesce ancora ad esercitare una vera azione di filtro tra un fronte residenziale eterogeneo, per volumi e tipologie edilizie, ed il fronte della ZAI. In quest'area non mancano interessanti spunti per la ricucitura della maglia stradale, per la valorizzazione ed il coinvolgimento di grandi fabbricati

this work? Space in the middle, pause between two successive phenomena, interval, distance between two or more things existing within a continuity, are the meanings that more than others refer us to in-between. Indeed, they are the terms that better than many other dedicated studies could help us understand the meaning of a space, or a phenomenon, which comes to life in the in-between of things.

But what really can represent the fundamental point is the impossibility, combined with disinterest, in finding an exhaustive, definitive definition of the *Ma* or the in-between. How to define a space, or space-time, which does not have two equal episodes between them? The freedom of a continuous search and enrichment of the term and its possible variations is not comparable to any possible forced definition. Here, it is precisely as a result of these reflections that the idea of disconnecting from the search for an example case made sense, but, instead, analyzing what could be the most significant case, or cases.

Given the differences, described at length in the previous chapters, the only aspect that unites the whole landscape of the margin is the development of relationships. Of course, as varied as the contexts that make it up, but some form of relationship is always triggered. But which ones represent the most significant? It is impossible to choose a single case, the choice therefore fell on two portions with diametrically opposite characters.

The first is located along the southernmost part of the side of Santa Lucia / Golosine, where the large lots never built, among the few still present in the heart of Verona Sud, constitute an area where vegetation still manages to exert a real action of filter between a heterogeneous residential front, by volumes and building typologies, and the front of the ZAI. In this area, there is no shortage of interesting ideas for the mending of the road mesh, for the enhancement and involvement of large buildings

rappresentativi dello spirito produttivo della ZAI come il complesso ex Autogerma, dove l'architetto Cino Zucchi realizzò un'importante progetto poi accantonato. Inoltre, possiamo contare sulla presenza anche di altri elementi che, posti proprio al limite dello sviluppo residenziale, possono giocare un ruolo centrale nella costruzione di nuove centralità urbane come la Parrocchia della Madonna della Fraternità, o di altri servizi unici nel suo genere come la vicina tensostruttura che ospita l'Accademia d'Arte Circense. Chiaramente l'obiettivo dichiarato di creare un passaggio graduale tra la residenza e la produzione attraverso la costruzione di un nuovo tessuto multifunzionale, che si traduce di fatto in inedite possibilità edilizie, non possono distrarci dal vero valore di questa porzione. La presenza in continuità di sopravvissute aree verdi, le quali rappresentano un bene estremamente prezioso specialmente per quei quartieri cresciuti velocemente e sotto forti impulsi speculativi, notoriamente poveri di servizi e spazi pubblici.

La seconda porzione invece si trova lungo il lato di Borgo Roma/ Tomba, in corrispondenza di viale del Commercio. Qui la relazione innescata tra le parti è diretta, un compatto ed omogeneo fronte residenziale si confronta con volumi produttivi di ogni genere. Anche qui gli spunti non mancano, il viale stesso presenta una larghezza sufficiente per poter immaginare una sua diversa conformazione, ma anche la presenza di lotti abbandonati, da rinfunzionalizzare o solo parzialmente trasformati. Emblematico il caso del centro commerciale Adigeo, sorto su un'area in cui un altro grande nome dell'architettura internazionale, Richard Rogers, propose un grande progetto prima largamente pubblicizzato e poi rinnegato. Non a caso queste due porzioni del margine sono quelle in cui, dalle tavole presentate in precedenza, emergono le più alte concentrazioni di azioni possibili e di coinvolgimento del contesto circostante. Ovvero quelle aree che, seppur partendo da situazioni di partenza opposte, possono dimostrare come raggiungere lo stesso obiettivo.

representative of the productive spirit of the ZAI such as the former Autogerma complex, where the architect Cino Zucchi carried out an important project that was later set aside. Furthermore, we can also count on the presence of other elements which, placed right on the edge of residential development, can play a central role in the construction of new urban centralities such as the Parish of the Madonna della Fraternità, or other unique services of its kind such as the neighbor tensile structure that houses the Academy of Circus Art. Clearly the stated objective of creating a gradual transition between residence and production through the construction of a new multifunctional fabric, which translates into unprecedented building possibilities, cannot distract us from the true value of this portion. The continuous presence of surviving green areas, which represent an extremely precious asset especially for those neighborhoods that have grown rapidly and under strong speculative impulses, notoriously poor in services and public spaces.

The second portion, instead, is located along the side of Borgo Roma / Tomba, in correspondence with Viale del Commercio. Here the triggered relationship between the parties is direct, a compact and homogeneous residential front is confronted with production volumes of all kinds. Here too there is no lack of ideas, the avenue itself has a sufficient width to be able to imagine its different shape, but also the presence of abandoned lots, to be renamed or only partially transformed. The case of the Adigeo shopping center, emblematic of an area in which another great name of international architecture, Richard Rogers, proposed a large project, first publicized and then disowned. It is no a coincidence that these two portions of the margin are those in which, from the tables presented above, the highest concentrations of possible actions and involvement of the surrounding context emerge. In other words, those areas which, although starting from opposite starting situations, can demonstrate how to get the same goal.



Porzione del margine lungo il lato Santa Lucia/ Gulosine, il rapporto tra un disomogeneo fronte residenziale e la ZAI risulta filtrato dalle sopravvissute aree verdi.

Portion of the margin along the Santa Lucia / Gulosine side, the relationship between an uneven residential front and the ZAI is filtered by the surviving green areas.



Porzione del margine lungo il lato Borgo Roma/ Tomba, il rapporto tra il compatto ed omogeneo fronte residenziale e la ZAI è diretto ed immediato.

Portion of the margin along the Borgo Roma / Tomba side, the relationship between the compact and homogeneous residential front and the ZAI is direct and immediate.

Le finalità di un progetto nell'in-between a VR Sud

Non potendo partire da un punto di partenza comune, in una situazione dove i modelli di intervento non sono quasi mai replicabili, non possiamo pensare di eleggere un singolo caso come esemplificativo. Siamo invece invitati, seguendo le riflessioni illustrate nel capitolo precedente, a prendere in considerazione almeno due casi che possano risultare significativi per le opposte situazioni che incontriamo lungo il margine.

Ma a prescindere da questo, dobbiamo sforzarci di ricordare sempre in che direzione si sta andando, gli obiettivi per la trasformazione del comparto Verona Sud, i macrofenomeni d'area, gli obiettivi comuni. Anche se, una volta scesi di scala, quando ci si confronta con le diverse sfaccettature, è inevitabile declinare le spinte comuni in modo differenziato. E, come detto più volte ormai, arrivando anche ad assecondare alcuni spontanei spunti del panorama dell'in-between.

È anche vero però che gli aspetti particolari, le singole caratteristiche, i fenomeni spontanei non cancellano i bisogni primari, quelli sì, comuni a tutto il margine tra residenza e produzione. Non possiamo rinunciare a valorizzare dove possibile aree verdi di rilievo, soprattutto in un contesto che ne soffre particolarmente la mancanza, così come di altri spazi pubblici e luoghi simbolo.

Provando allora ad interrogarci su quali finalità e obiettivi dovrebbero porsi i possibili interventi nelle aree scelte, sarà sicuramente utile dare anche uno sguardo al lavoro svolto proprio in questi contesti da parte di alcuni architetti affermati.

Cominciando dal lato Santa Lucia/ Golosine, dove eterogenee tipologie edilizie si rapportano al tessuto urbano della ZAI filtrate da una continuità di aree verdi, il principale obiettivo sarà senza dubbio impegnarsi a mantenere questa continuità, giostrata attorno ad elementi che possono offrire punti di riferimento come scuole, spazi

The aims of a project in the in-between at VR Sud

Since we cannot start from a common starting point, in a situation where the intervention models are almost never replicable, we cannot think of choosing a single case as an example. Instead, we are invited, following the reflections illustrated in the previous chapter, to consider at least two cases that may be significant for the opposite situations that we encounter along the margin.

But regardless of this, we must strive to always remember which direction we are going, the objectives for the transformation of the Verona South sector, the area macro-phenomena, the common objectives. Even if, once you go down the ladder, when you are confronted with the different facets, it is inevitable to decline the common thrusts in a differentiated way. And, as mentioned several times now, also going to indulge some spontaneous ideas of the in-between panorama.

It is also true, however, that the particular aspects, the singular characteristics, the spontaneous phenomena do not cancel out the primary needs, those that are common to the whole margin between residence and production. We cannot give up enhancing where possible important green areas, especially in a context that suffers particularly from the lack, as well as other public spaces and symbolic places.

Then, trying to ask ourselves what aims and objectives the possible interventions in the chosen areas should aim for, it will certainly be useful to take a look at the work done in these contexts by some well-known architects.

Starting from the Santa Lucia / Golosine side, where heterogeneous building typologies relate to the urban fabric of the ZAI filtered by a continuity of green areas, the main objective will undoubtedly be to commit to maintaining this continuity, carousel around elements that can offer points of reference such as schools, public spaces and the church, but where new building areas also find space. But



Masterplan del progetto di Cino Zucchi per l'area ex Autogerma, l'ampio lotto avrebbe dovuto ospitare migliaia di metri quadri destinati prevalentemente alla funzione residenziale, mai realizzato.

Masterplan of Cino Zucchi's project for the former Autogerma area, the large lot should have housed thousands of square meters destined mainly for the residential function, never built.

pubblici e la chiesa, ma dove trovano spazio anche nuove aree edificabili. Ma ad uno sguardo più attento, però, non sfugge l'impatto che ha e che potrebbe avere il grande complesso Cattolica Center, ex Autogerma, che conclude verso ovest lo sviluppo del margine. Proprio qui infatti Cino Zucchi, durante i primi anni del 2000, realizza un masterplan in cui include una porzione del largo e basso volume che era destinato all'immagazzinamento delle auto e l'adiacente palazzina per uffici, entrambi edifici che presentano interessanti soluzioni architettoniche. Il tutto circondato da edifici per residenze i cui volumi in parte ridisegnano l'impianto urbano, e dall'altra sembrano integrarsi con la tipologia edilizia a "palazzina", il tutto immerso nella vegetazione.

Nonostante il progetto suscitò inizialmente un certo interesse, dopo l'acquisto dell'intero complesso da parte di Cattolica Assicurazioni l'iniziativa si arenò, la grossa compagnia di assicurazioni infatti intraprese costosi lavori di ristrutturazione del volume principale, il quale oggi ospita conventions, le assemblee dei soci e diversi altri eventi anche sportivi. Naturale quindi che la nuova proprietà non intendesse accettare una proposta così invasiva, ma il lavoro di Zucchi rimane a mostrarci possibilità di relazioni tra i tipologie edilizie e tessuti urbani.

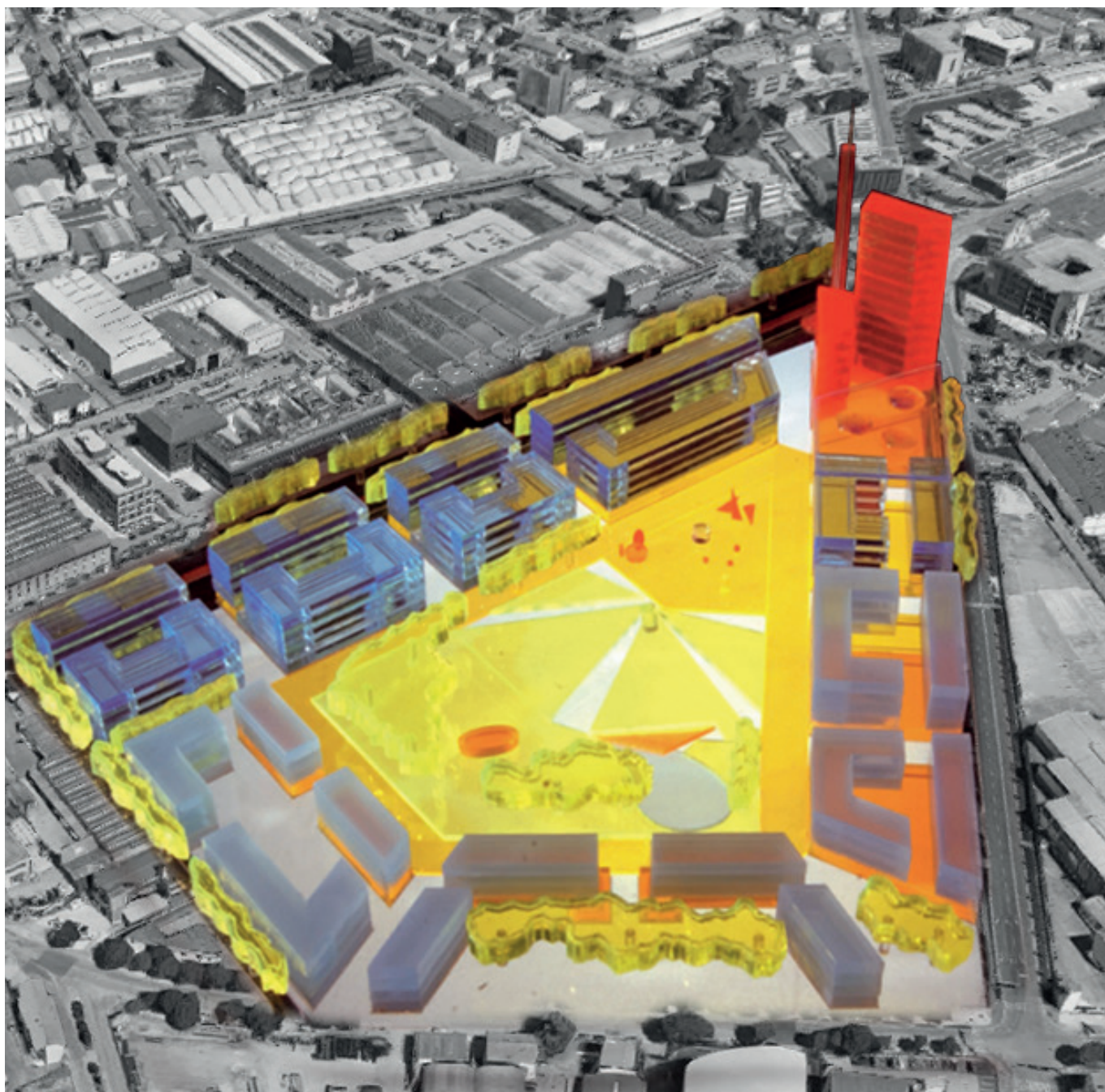
Il lato Borgo Roma/ Tomba, come abbiamo visto, presenta per certi versi caratteristiche opposte alla situazione precedente. Sul lato residenziale la tipologia edilizia uniforme instaura un rapporto molto più stretto, diretto, meno filtrato con il lato ZAI, se non dai filari di alberi che fiancheggiano viale del Commercio. La larghezza del viale stesso però, costituito da due carreggiate a doppio senso intervallate da aiuole e spazi sterrati destinati a parcheggio, permette di poter immaginare soluzioni diverse. Ma di certo non abbastanza spazio per la vera e propria edificazione, qui la creazione del tessuto multifunzionale, della *mixité*, deve necessariamente essere ricercata nella contaminazione del tessuto della ZAI.

on closer inspection, however, the impact that the large Cattolica Center complex, ex Autogerma, which concludes the development of the margin to the west, does not escape. Right here in fact Cino Zucchi, during the early 2000s, created a masterplan in which it includes a portion of the large and low volume that was intended for the storage of cars and the adjacent office building, both buildings that present interesting architectural solutions. All surrounded by buildings for residences whose volumes partially redesign the urban layout, and on the other seem to integrate with the "building" type of building, all surrounded by vegetation.

Although the project initially aroused some interest, after the purchase of the entire complex by Cattolica Assicurazioni the initiative ran aground, the large insurance company in fact undertook expensive renovations of the main volume, which today hosts conventions, the shareholders' meetings and various other sporting events. It is therefore natural that the new property did not intend to accept such an invasive proposal, but Zucchi's work remains to show us the possibility of relationships between building typologies and urban fabrics.

The Borgo Roma / Tomba side, as we have seen, presents in some ways opposite characteristics to the previous situation. On the residential side, the uniform building typology establishes a much closer, direct, less filtered relationship with the ZAI side, if not from the rows of trees that line Viale del Commercio. The width of the avenue itself, however, consisting of two two-way carriageways interspersed with flower beds and dirt spaces for parking, allows you to imagine different solutions. But certainly not enough space for the actual construction, here the creation of the multifunctional fabric, of the *mixité*, must necessarily be sought in the contamination of the fabric of the ZAI.

It is precisely here, rather than in the already saturated residential fabric, that we find the possibility of transfor-



Masterplan del progetto di Richard Rogers per l'area delle ex Officine Adige, l'ampio terreno avrebbe dovuto ospitare migliaia di metri quadri destinati a diverse funzioni tra cui quella residenziale, oggi al suo posto sorge il centro commerciale Adigeo.

Masterplan of Richard Rogers' project for the area of the former Officine Adige, the large land should have housed thousands of square meters for various functions including residential, today the Adigeo shopping center stands in its place.

È proprio qui infatti, piuttosto che nel già saturo tessuto residenziale, che troviamo la possibilità di trasformare, ricostruire, riutilizzare terreni più o meno grandi.

Proprio in uno di questi lotti su cui sorgevano le vecchie Officine Adige, uno dei terreni più vasti di Verona Sud con i suoi oltre 100.000 metri quadri, il famoso architetto Richard Rogers ha lavorato su un progetto che prese il nome di Adige City. Il complesso intendeva creare una sorta di isola all'interno del tessuto prevalentemente produttivo della ZAI, dove una serie di edifici a corte circondano e proteggono un vasto spazio pubblico al suo interno. Il progetto culmina in una alta torre, che, svettante sul cosiddetto cardo massimo di Verona Sud, sarebbe diventata uno dei nuovi simboli della città.

Purtroppo anche in questo caso al progetto non seguì la realizzazione, al suo posto è stato invece realizzato il centro commerciale Adigeo, ad oggi il più grande del Veneto. Ma nonostante l'occasione persa ancora una volta ci rimane l'esperienza fatta, l'opportunità di poter studiare il suo lavoro e poterne prendere spunto.

I progetti di Cino Zucchi e Richard Rogers, in modi diversi, hanno dimostrato entrambi di aver capito e provato a risolvere le necessità dell'in-between, non solo realizzando nuovo volume edificabile, ma legare i nuovi volumi a spazi pubblici, aree verdi, nuovi simboli e valorizzando quelli già presenti.

Forse avrebbero potuto sviluppare maggiormente il rapporto con i rispettivi dintorni, e forse la pubblica amministrazione avrebbe dovuto essere più decisa nel prendere una direzione per queste aree, ma abbiamo ancora la fortuna di poterci lasciare ispirare dai ragionamenti che hanno portato avanti attraverso i loro disegni. La sfida rimane comunque sempre quella di trovare e collegare tutti quegli episodi che permettano un'effettiva trasformazione dello spazio di mezzo, episodi che non a caso tendono a concentrarsi proprio lungo lo spazio di margine tra i due tessuti urbani.

ming, rebuilding, reusing larger or smaller soils.

In one of these lots on which the old Officine Adige stood, one of the largest lands in Verona Sud with its over 100,000 square meters, the famous architect Richard Rogers worked on a project that took the name of Adige City. The complex intended to create a sort of island within the mainly productive fabric of the ZAI, where a series of courtyard buildings surround and protect a vast public space inside. The project culminates in a high tower, which, soaring on the so-called cardo maximum of Verona Sud, would have become one of the new symbols of the city.

Unfortunately, in this case too, the project was not followed by the construction, instead the Adigeo shopping center was built, today the largest in the Veneto. But despite the missed opportunity once again, we still have the experience we had, the opportunity to study his work and be able to take inspiration from it.

The projects of Cino Zucchi and Richard Rogers, in different ways, have both shown that they have understood and tried to solve the needs of the in-between, not only by creating new building volumes, but linking the new volumes to public spaces, green areas, new symbols and enhancing those already present.

Maybe they could have developed more the relationship with their respective surroundings, and perhaps the public administration should have been more determined in taking a precise direction for these areas, but we are still lucky enough to be inspired by the reasoning that they have carried out through their designs. The challenge, however, always remains to find and connect all those episodes that allow an effective transformation of the space between, episodes that not surprisingly tend to concentrate precisely along this marginal space between the two urban fabrics.

Disegnare la trasformazione urbana

Prima di illustrare le proposte di concept plan sviluppate è doveroso fare alcune precisazioni. Innanzitutto un concept plan per sua natura non è un progetto definitivo, particolareggiato, è una planimetria in cui si esplicitano i concetti fondamentali del progetto. Le indicazioni fornite dal concept plan si concentrano nel puntualizzare le aree edificabili, esplicitare le funzioni che andranno ad insediarsi e fornire indicazioni sulle tipologie edilizie. Inoltre mostra il tipo di rapporto che il costruito andrà ad instaurare con lo spazio pubblico, le aree verdi, il sistema stradale e relativi parcheggi, passaggi pedonali e vegetazione per l'arredo urbano.

La seconda premessa è che i disegni sviluppati in questa fase rappresentano una progressione dei ragionamenti esposti durante il capitolo precedente, ma non sono finalizzati a proseguire nel dettaglio il progetto architettonico. In questo lavoro di tesi la volontà è stata quella di mostrare una traduzione pratica dei temi e degli obiettivi progettuali che qualsiasi intervento nel panorama in-between a Verona Sud dovrebbe seguire.

Abbiamo visto perché le aree scelte per questa dimostrazione hanno lo scopo di rappresentare due brani di città molto diversi tra loro, ma entrambi non possono che basarsi sulle stesse linee guida.

Sfruttare i vuoti urbani, sono le vere opportunità di incidere significativamente nel panorama.

Mixité, rompere lo zoning monofunzionale, ibridare.

Landmark, i luoghi e gli edifici simbolici di questa parte di città sono i cardini attorno a cui costruire le relazioni tra i due tessuti urbani.

Ricucire e connettere, rammendare i gli schemi stradali e favorire la permeabilità pedonale.

Spazio pubblico, piazze e ampi parchi urbani sono fondamentali per sviluppare lo spirito di comunità e le relazioni sociali, oltre che risaltare i caratteri urbani.

Designing the urban transformation

Before illustrating the concept plan proposals developed, it is necessary to make some clarifications. First of all, a concept plan by its nature is not a definitive, detailed project, it is a plan in which the fundamental concepts of the project are made explicit. The indications provided by the concept plan are concentrated in pointing out the building areas, explaining the functions that will be installed and providing indications on the building types. It also shows the type of relationship that the built will establish with the public space, green areas, the road system and related parking lots, pedestrian crossings and vegetation for urban furniture.

The second premise is that the drawings developed in this phase represent a progression of the reasoning exposed during the previous chapter, but are not aimed at continuing the architectural project in detail. In this thesis work, the desire was to show a practical translation of the themes and project objectives that any intervention in the panorama in-between in Verona Sud should follow.

We have seen why the areas chosen for this demonstration are meant to represent two pieces of very different cities, but both can only be based on the same guidelines. Taking advantage of urban voids are the real opportunities to significantly affect the landscape.

Mixité, breaking the monofunctional zoning, hybridizing.

Landmark, the symbolic places and buildings of this part of the city are the cornerstones around which to build relationships between the two urban fabrics.

Sew and connect, mend road patterns and promote pedestrian permeability.

Public space, squares and large urban parks are fundamental for developing the spirit of community and social relations, as well as highlighting the urban characteristics.



Concept plan sul lato Santa Lucia/ Golosie, qui le ampie aree inedificate ci lasciano l'opportunità per ricucire sia lo schema stradale che le tipologie costruttive, mantenendo comunque un paesaggio arricchito e filtrato da grandi spazi verdi (in foto).

Concept plan on the Santa Lucia / Golosie side, here the large unedited areas give us the opportunity to mend both the road layout and the construction types, while maintaining a landscape enriched and filtered by large green spaces (in the photo).



Concept plan sul lato Borgo Roma/ Tomba, qui il paesaggio di mezzo si concretizza lungo la larga sezione stradale di viale del Commercio (in foto), mentre le effettive opportunità di ibridazione le troviamo andando a riutilizzare i vuoti urbani sorti in ZAI.

Concept plan on the Borgo Roma / Tomba side, here the middle landscape takes shape along the wide road section of Viale del Commercio (in the photo), while the actual hybridization opportunities are found by reusing the urban voids that arose in ZAI.

Bibliography

Comune di Verona, *Masterplan per il Piano degli Interventi Verona Sud_ATO 4*, maggio 2011

AA.VV., *Urbanistica n.146 "Rigenerazione urbana"*, pg. 7-24, 2011

Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.84*, Verona, maggio/agosto 2009

Danilo Palazzo, *Urban Design. Un processo per la progettazione urbana*, Mondadori, 2008

Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.79*, Verona, maggio/agosto 2007

Mauro Pierconti, *Carlo Scarpa e il Giappone*, Mondadori, 2007

AA.VV., *Urbanistica n.131 "Verona Sud"*, pg. 4-83, 2006

conclusions.

Conclusioni

L'introduzione di questo lavoro ha dichiarato fin da subito il suo scopo, ovvero approfondire il tema degli spazi tra le cose, i luoghi di mezzo a scala urbana, assumendo Verona Sud come caso studio. Ma, nonostante l'obiettivo è sempre rimasto chiaro, lo sviluppo del percorso di analisi si è rilevato essere pieno di suggestioni, risvolti curiosi e molti altri aspetti interessanti che spesso hanno rischiato di distogliere l'attenzione dal vero oggetto del lavoro. E credo che sia proprio la natura stessa degli spazi in-between che ci induce a perdere i riferimenti.

Abbiamo visto come l'argomento sia stato affrontato da punti di vista teorici molto variegati. Ma nonostante i diversi punti di vista, sociologi, filosofi, paesaggisti, architetti e persino ideogrammi giapponesi hanno sempre finito per definire gli spazi tra le cose con parole simili, terreni vaghi, incerti, indeterminati. Siamo passati da citare Aldo van Eyck, il quale già sul finire degli anni '50 sosteneva che *“uno spazio in-between rappresenta il campo comune in cui polarità opposte possano divenire di nuovo fenomeni gemelli”*. Arrivando a leggere le pubblicazioni più recenti, dove è emersa la moltitudine di diverse letture che si possono dare al tema. I termini ricorrenti usati per argomentare l'in-between sono: riciclare, coinvolgere, ibridare, ricucire, trasformare, ma anche parole come pausa, contrasto, tensione, rapporto, confine, interstizio, spontaneità e molte altre, ognuna delle quali ci portano a comprendere un passo alla volta la vastità di spunti che il tema ci offre. Anche questa volta però le conclusioni presentano spesso concetti analoghi tra loro, tra queste scelgo le parole di Gianpaola Spirito, *“...si scoprono spazi residuali, prima ignorati, che offrono occasioni di trasformazione e ricucitura di parti di città.”*

Oltre all'aspetto teorico poi, il caso studio ha fornito una serie di spunti che non è stato possibile ignorare. Verona Sud non presenta solo episodi di in-between,

Conclusions

The introduction of this work immediately declared its purpose, namely to deepen the theme of the spaces between things, the middle places on an urban scale, taking Verona South as a case study. But, despite the fact that the goal has always remained clear, the development of the analysis path was found to be full of suggestions, curious implications and many other interesting aspects that often risked diverting attention from the real object of the work. And I believe that it is precisely the very nature of the in-between spaces that leads us to lose references.

We have seen how the topic has been approached from very varied theoretical points of view. But despite the different points of view, sociologists, philosophers, landscape architects, architects and even Japanese ideograms have always ended up defining the spaces between things with similar words, vague, uncertain, indeterminate terrains. We went from quoting Aldo van Eyck, who already in the late 1950s maintained that *“an in-between space represents the common field in which opposite polarities can become twin phenomena again”*. Coming to read the most recent publications, where the multitude of different readings that can be given to the topic has emerged. The recurring terms used to argue the in-between are: recycle, involve, hybridize, mend, transform, but also words such as pause, contrast, tension, relationship, border, interstice, spontaneity and many others, each of which lead us to understand step by step the vastness of ideas that the theme offers us. Once again, however, the conclusions often present similar concepts, among these I choose the words of Gianpaola Spirito, *“... we discover residual spaces, previously ignored, which offer opportunities for transformation and mending of parts of the city.”*

In addition to the theoretical aspect, the case study provi-

possiamo dire piuttosto che lo spazio di mezzo, generato dalla contrapposizione di zone a destinazione funzionale diversa, attraversa e caratterizza il cuore di tutto il panorama urbano. I luoghi di mezzo trovano qui una continuità unica sulla quale si affacciano decine di situazioni particolari, a volte anche opposte tra loro.

Dovendo quindi trarre delle conclusioni, ritengo che una particolare attenzione a questa tematica si possa rivelare strategica per incidere davvero sulla qualità urbana di questa parte di città, qui più che altrove. Sappiamo che Verona Sud è nata e cresciuta come una sorta di città parallela secondo le logiche dello zoning monofunzionale, senza una vera identità propria, dando origine ad una serie di criticità che abbiamo analizzato. Eppure è in questa parte della città scaligera che vive la maggior parte della popolazione dell'intero comune, sempre qui troviamo alcuni enormi complessi di archeologia industriale in via di recupero e uno dei complessi fieristici più grandi d'Italia. Verona Sud è un punto di riferimento di primo piano per tutta la provincia ed è previsto che la sua popolazione continuerà a crescere nei prossimi anni di altre migliaia di unità, nonostante lo spazio di espansione sia ormai esaurito. Purtroppo questi aspetti contrastano con una diffusa scarsità della qualità urbana, che soffre oltremisura il contrasto tra produzione e vita quotidiana e si aggrappa esclusivamente all'asse casello autostradale-città storica.

Alla luce di tutto quello che è stato scritto ed analizzato, ritengo che l'approccio al tema dell'in-between sia sicuramente uno dei modi migliori per affrontare nel profondo molte delle più evidenti criticità qui presenti. Lo strumento più efficace di cambiare realmente il volto del costruito e, soprattutto, la percezione che i cittadini hanno di luoghi specifici e dell'intero contesto urbano.

ded a series of ideas that could not be ignored.

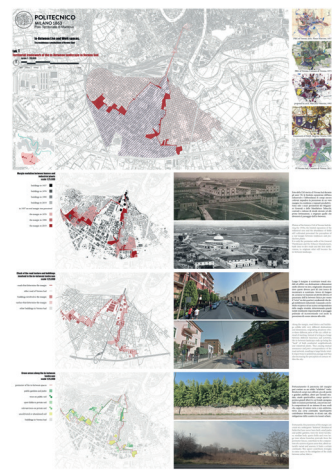
Verona Sud does not only present episodes of in-between, we can say rather that the space between, generated by the juxtaposition of areas with different functional destinations, crosses and characterizes the heart of the whole urban panorama. The middle places find here a unique continuity on which dozens of particular situations overlook, sometimes even opposite to each other.

Therefore, having to draw conclusions, I believe that particular attention to this issue can prove to be strategic to really affect the urban quality of this part of the city, here more than anywhere else. We know that Verona Sud was born and raised as a sort of parallel city according to the logic of monofunctional zoning, without a real identity of its own, giving rise to a series of critical issues that we have analyzed. Yet it is in this part of the Scaliger city that most of the population of the entire municipality lives, always here we find some huge industrial archeology complexes being recovered and one of the largest fair complexes in Italy. Verona Sud is a leading point of reference for the whole province and it is expected that its population will continue to grow in the next few years by thousands of other units, despite the fact that the expansion space is now exhausted. Unfortunately, these aspects contrast with a widespread scarcity of urban quality, which suffers the contrast between production and daily life beyond measure and clings exclusively to the highway-historic axis.

In light of all that has been written and analyzed, I believe that the approach to the in-between theme is certainly one of the best ways to deal with many of the most evident critical issues present here. The most effective tool to really change the face of buildings and, above all, the perception that citizens have of specific places and of the entire urban context.



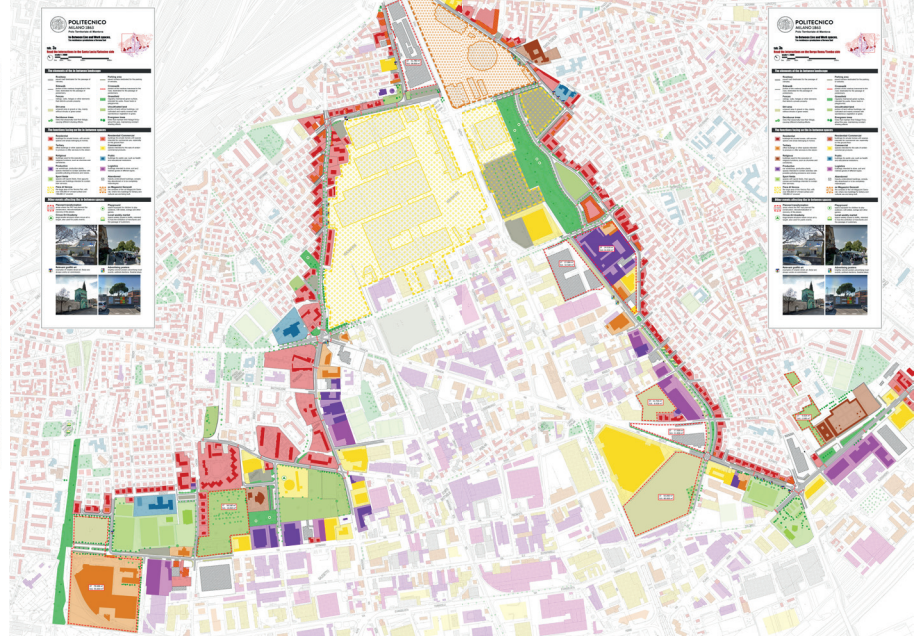
tab.01



tab.02



tab.03a



tab.03b



Raccolta delle tavole di studio

Di seguito viene presentata la sequenza di tavole che sono state sviluppate durante il percorso di studio. La panoramica iniziale mostra la successione di tavole nell'ordine e nella proporzione dimensionale reale, in modo da rendere l'idea di come sarebbero se realmente esposte. Segue poi il dettaglio di ogni tavola.

Collection of study papers

The sequence of papers that have been developed during the course of study is presented below. The initial overview shows the succession of tables in the order and in the real dimensional proportion, in order to give an idea of what they would be like if really exposed. Then follows the detail of each paper.

tab.04a

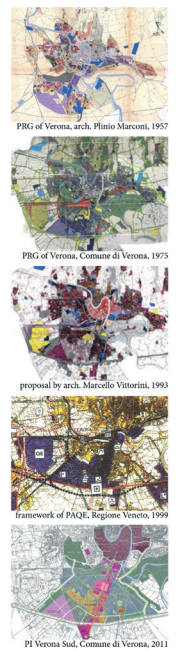
tab.04b

tab.05a

tab.05b



tab.01 Territorial Framework



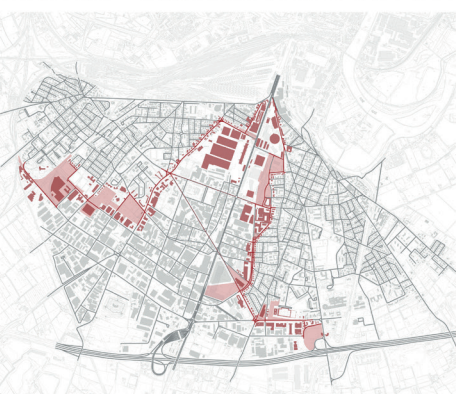
Margin evolution between houses and industrial plants scale 1:25.000

- buildings to 1937
- buildings to 1970
- buildings to 1998
- buildings to 2019
- to 1937 no real margin was perceived
- the margin to 1970
- the margin to 1998
- the margin to 2019



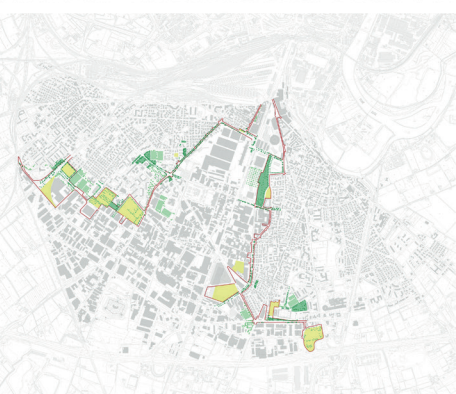
Clash of the road texture and buildings involved in the in-between landscape scale 1:25.000

- roads that determine the margin
- other road of Verona Sud
- buildings involved in the margin
- surface that determine the margin
- other buildings in Verona Sud



Green areas along the in-between landscape scale 1:25.000

- perimeter of the in-between spaces
- public gardens and parks
- trees on public soil
- sport fields in private soil
- relevant trees on private soil
- uncultivated or abandoned soil
- buildings in Verona Sud

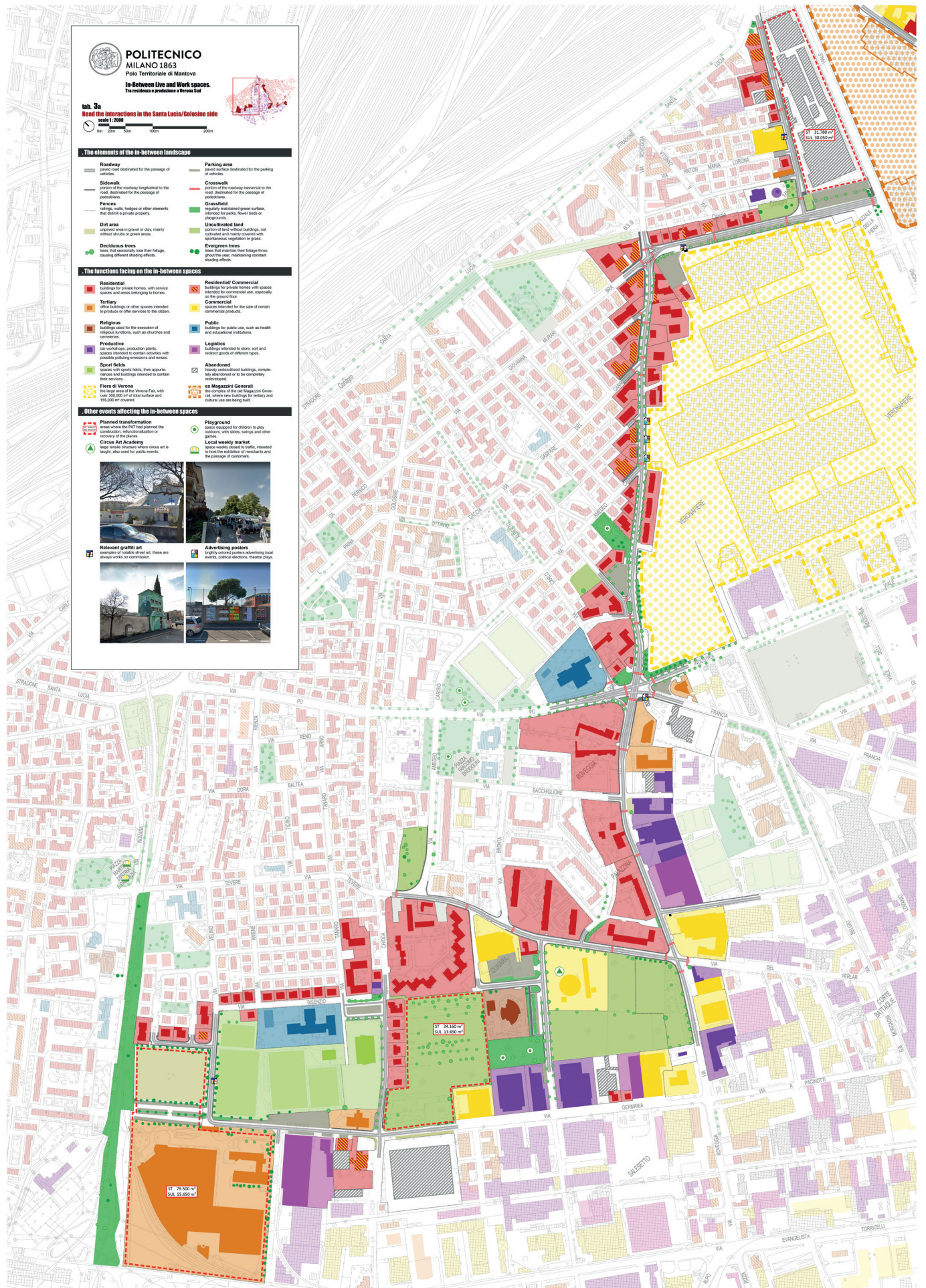


In-Between Live and Work spaces.
Tra residenza e produzione a Verona Sud

tab. 2
Photographic Survey of the In-Between landscape in Verona Sud



tab.03a Existing Situation on the Santa Lucia/Golosine side



POLITECNICO MILANO 1863
 Polo Territoriale di Mantova
 In-Between Live and Work spaces.
 The research a production a Verona 2011

tab. 3a
Read the Interactions in the Santa Lucia/Golosine side
 Scale 1:2000

- The elements of the in-between landscape**
- Roadway**: paved road destined for the passage of vehicles
 - Sidewalk**: portion of the roadway longitudinal to the road, destined for the passage of pedestrians
 - Fences**: walls, hedges or other elements that delimit a private property
 - Dirt area**: unpopulated area in gravel or clay, mainly without shrubs or green areas
 - Deciduous trees**: trees that seasonally lose their foliage, causing different shading effects
 - Parking area**: paved surface destined for the parking of vehicles
 - Crosswalk**: crossing roadway material to the road, destined for the passage of pedestrians
 - Grassfield**: outdoor maintained green surface, intended for parks, flower beds or playgrounds
 - Uncultivated land**: portion of land without buildings, not cultivated and mainly covered with spontaneous vegetation or grass
 - Evergreen trees**: trees that maintain their foliage throughout the year, maintaining constant shading effects

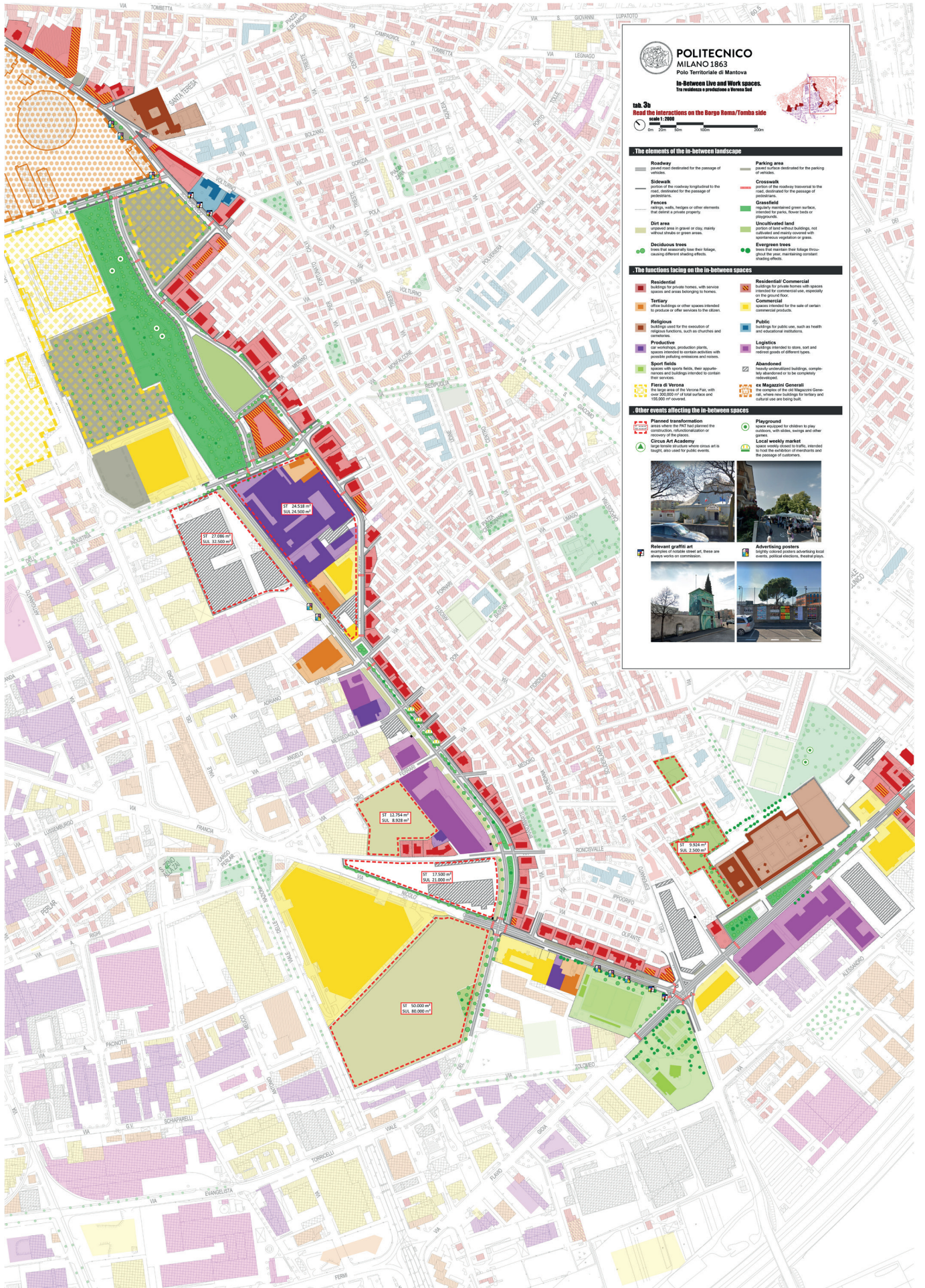
- The functions facing on the in-between spaces**
- Residential**: buildings for private homes, with service spaces and areas belonging to homes
 - Tertiary**: office buildings or other spaces intended to produce or offer services to the citizen
 - Religious**: buildings used for the execution of religious functions, such as churches and parishes
 - Productive**: industrial production plants, spaces intended to contain activities with possible polluting emissions and noise
 - Sport fields**: spaces with sports fields, their accessories and buildings intended to contain their services
 - Fiera di Verona**: part of the Fiera di Verona Fair, with over 200,000 m² of total surface and 150,000 of covered
 - Residential Commercial**: buildings for private homes with spaces destined for commercial use, especially on the ground floor
 - Commercial**: spaces destined for the sale of certain commercial products
 - Public**: buildings for public use, such as health and educational institutions
 - Logistics**: buildings intended to store, sort and redirect goods of different types
 - Abandoned**: totally unutilized buildings, completely abandoned or to be completely redeveloped
 - ex Magazzini Generali**: headquarters of the ex Magazzini Generali, where new buildings for tertiary and cultural use are being built

- Other events affecting the in-between spaces**
- Planned transformation**: areas where the PAT has planned the construction, relocation, modification or demolition of the plants
 - Circus Art Academy**: large tented structure where circus art is taught, also used for public events
 - Playground**: space equipped for children to play outdoors, with slides, swings and other games
 - Local weekly market**: space weekly closed to traffic, intended to host the activities of merchants and the passage of customers



- Relevant graffiti art**: street art, where art is always works on construction
- Advertising posters**: various types of advertising hoardings, political elections, theater plays

tab.03b Existing Situation on the Borgo Roma/Tomba side



POLITECNICO MILANO 1863
 Polo Territoriale di Mantova
 In-Between Live and Work spaces.
 The new urban questions in Verona but

tab.03a
 Read the interactions on the Borgo Roma/Tomba side
 scale 1:2000

- The elements of the in-between landscape**
- Roadway** paved road dedicated for the passage of vehicles
 - Sidewalk** paved or cobblestone path adjacent to the road, intended for the passage of pedestrians
 - Fences** walls, hedges or other elements that define a private property
 - Dirt area** unused areas in gravel or clay, mainly without shrubs or green areas
 - Deciduous trees** trees that lose their foliage, causing different shading effects
 - Parking area** paved surface dedicated for the parking of vehicles
 - Crosswalk** paved or cobblestone path perpendicular to the road, intended for the passage of pedestrians
 - Grassfield** planted or natural green surface, intended for parks, flower beds or playgrounds
 - Uncultivated land** unused areas of land, not cultivated and mostly covered with spontaneous vegetation or grass
 - Evergreen trees** trees that maintain their foliage throughout the year, maintaining constant shading effects

- The functions facing on the in-between spaces**
- Residential** buildings for private homes, with service spaces and areas belonging to homes
 - Tertiary** other buildings or other spaces intended to produce or offer services to the citizen
 - Religious** buildings used for the execution of religious functions, such as churches and monasteries
 - Productive** manufacturing, production plants, spaces intended to certain activities with possible parking areas and roads
 - Sport fields** tennis courts, sports fields, their surroundings and buildings intended to contain their services
 - Fiera di Verona** the largest area of the Verona Fair, with 150,000 m² of total surface and 150,000 m² of covered
 - Residential Commercial** buildings for private homes with spaces intended for commercial use, especially on the ground floor
 - Commercial** spaces intended for the sale of certain commercial products
 - Public** buildings for public use, such as health and educational institutions
 - Logistics** buildings intended to store, sort and redistribute goods of different types
 - Abandoned** empty commercial buildings, completely abandoned or to be completely rehabilitated
 - Ex Magazzini Generali** the remains of the old Magazzini Generali, where new buildings for tertiary and culture use are being built

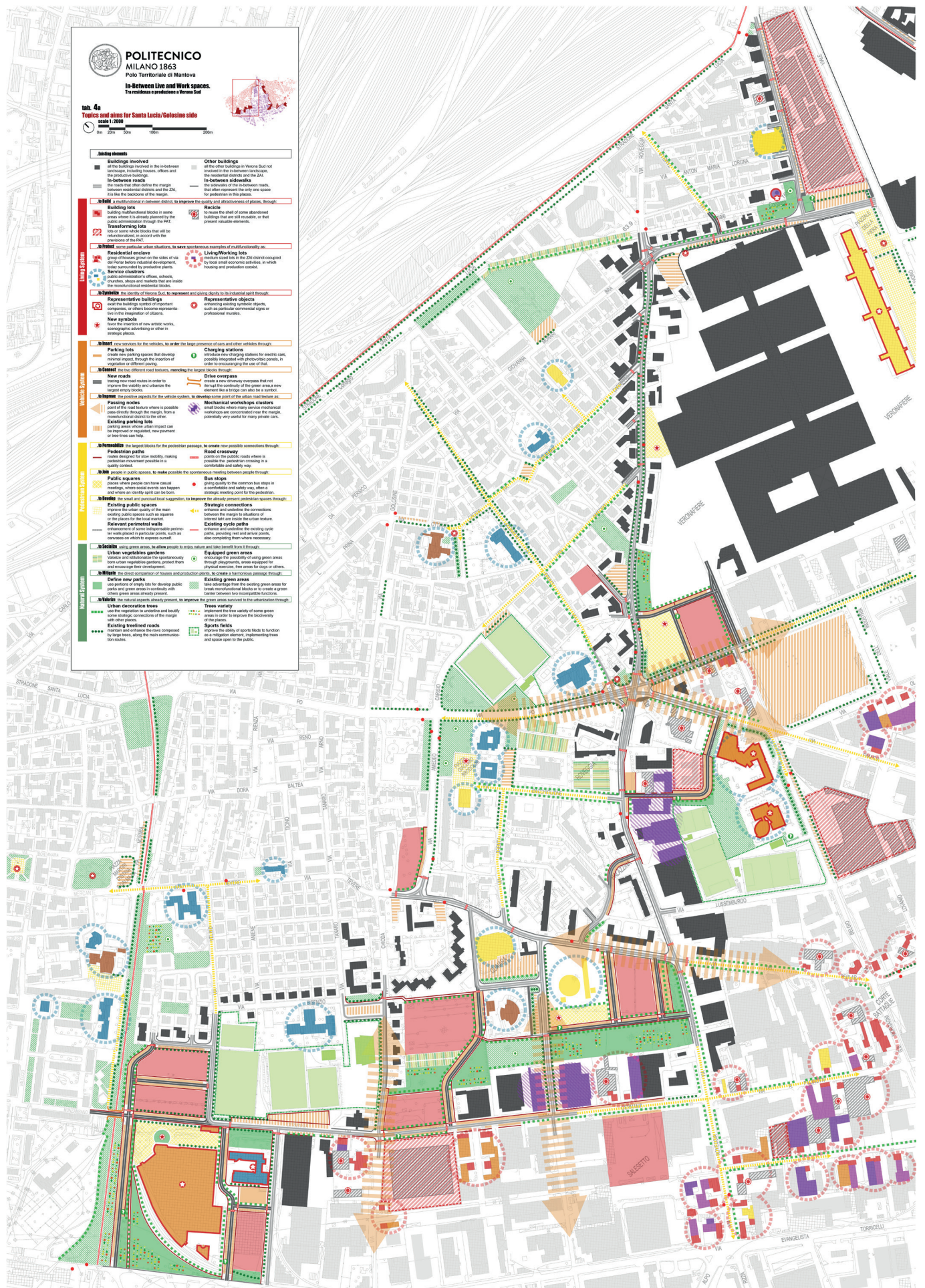
- Other events affecting the in-between spaces**
- Planned transformation** areas where the PAT has planned the comprehensive rehabilitation or recovery of the places
 - Circo Art Academy** large brick structure where circus art is taught, also used for public events
 - Playground** space reserved for children to play, outdoors, with slides, swings and other games
 - Local weekly market** space weekly closed to traffic, intended to host the products of merchants and the passage of customers



Relevant graffiti art
 numerous colorful street art, these are always works in completion.

Advertising posters
 brightly colored advertising board events, political elections, festival, plays.

tab.04a Topics and Aims on the Santa Lucia/Golosine side

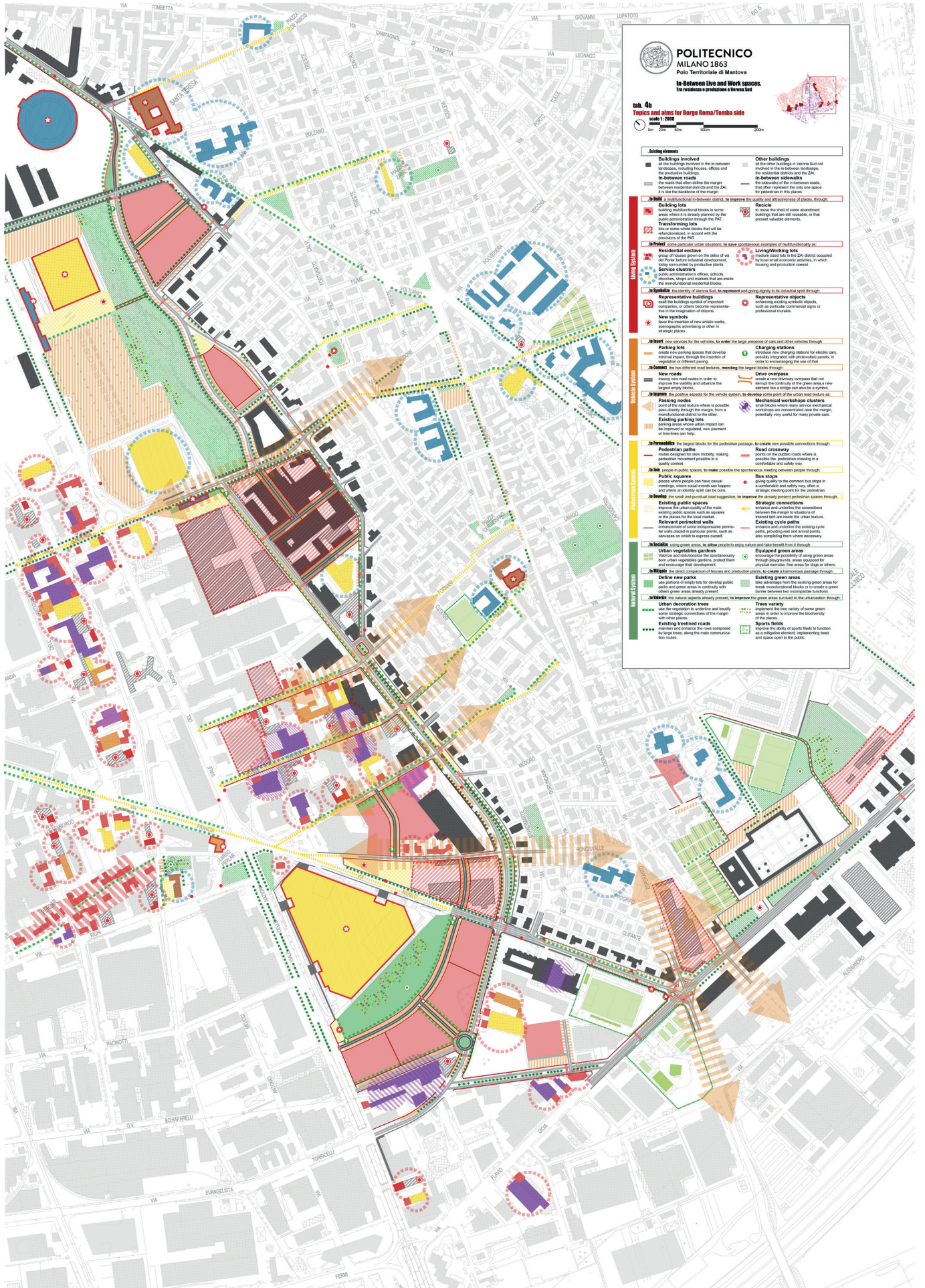


POLITECNICO MILANO 1863
 Polo Territoriale di Mantova
 In-Between Live and Work spaces.
 In-residence e produzione a Venezia Sud

tab. 4a
Topics and aims for Santa Lucia/Golosine side
 scale 1:2000

- | | |
|--|---|
| <p>Buildings Involved
 all the buildings involved in the intervention, including houses, offices and the productive buildings.</p> <p>In-between roads
 the roads that are located in the margin between residential blocks and the ZAD. It is like the backbone of the margin.</p> <p>Building jobs
 building multifunctional blocks in some cases where it is already governed by the local administrative plan (PAI). Jobs in areas which blocks had not been redeveloped, in accord with the provisions of the PAI.</p> <p>Residential envelope
 group of houses grown on the sides of via S. Pietro before industrial development, today surrounded by productive plants.</p> <p>Service clusters
 public administration offices, schools, churches, shops and services that are wide spread in the area.</p> <p>Representative buildings
 the buildings of important companies, or others become representative in the imagination of citizens.</p> <p>New symbols
 icons for the location of new artistic works, topographic identification or other in strategic places.</p> <p>Parking lots
 create new parking spaces that develop through the insertion of vegetation or different paving.</p> <p>New roads
 creating new roads in order to improve the mobility and enhance the largest empty blocks.</p> <p>Pruning roads
 part of the road network where it is possible to delete roads through the margin, there is a multifunctional district to the other.</p> <p>Existing parking lots
 parking areas whose urban impact can be reduced or eliminated, new pavement to be implemented.</p> <p>Urban vegetable gardens
 valorize and rehabilitate the spontaneously born urban vegetable gardens, protect them to encourage their development.</p> <p>Define new parks
 use portions of empty lots to develop public parks and green areas in continuity with other green areas already present.</p> <p>Urban decoration trees
 use the vegetation to underline and beautify some strategic connections of the margin with other places.</p> <p>Existing tree-lined roads
 maintain and enhance the rows composed by large trees, along the main communication routes.</p> | <p>Other buildings
 all the other buildings in Venezia Sud not involved in the in-between initiative, the residential districts and the ZAD.</p> <p>In-between sidewalks
 the sidewalks of the in-between roads, the sidewalks that are not one space for pedestrian in this place.</p> <p>Recreate
 to reuse the shell of some abandoned buildings that are still reusable, to their present valuable elements.</p> <p>Living/Working life
 promote a good mix of the ZAD district occupied by low cost economic activities, in which housing and production coexist.</p> <p>Representative objects
 icons for the location of important objects, such as particular commercial signs or professional practices.</p> <p>Charging stations
 introducing new charging stations for electric cars, strongly integrated with photovoltaic panels, in order to encourage the use of that.</p> <p>Drive overpass
 create a new driveway structure that not disrupt the continuity of the green areas, new concrete line or bridge can also be a bridge.</p> <p>Mechanical workshop clusters
 small blocks where many service mechanical workshops are concentrated near the margin, potentially very useful for many private cars.</p> <p>Road crossway
 the intersection of the roads where it is possible the pedestrian crossing in a comfortable and safe way.</p> <p>Bus stops
 giving priority to the common bus stops in comfortable and safety way, with a strategic meeting point for the pedestrian.</p> <p>Strategic connections
 between and outside the connections between the margin to situations of interest that are not the urban fabric.</p> <p>Existing cycle paths
 enhance and optimize the existing cycle paths, avoiding rest and avoid points, also connecting them where necessary.</p> <p>Existing green areas
 take advantage from the existing green areas for break multifunctional blocks or to create a green center between two incompatible functions.</p> <p>Trees variety
 implement the tree variety of some green areas in order to improve the sustainability of the plants.</p> <p>Sports fields
 improve the ability of sports fields to function as a strategic element, implementing trees and sports open to the public.</p> |
|--|---|

tab.04b Topics and Aims on the Borgo Roma/Tomba side



POLITECNICO MILANO 1863
 Polo Territoriale di Mantova
In-Between Live and Work spaces.
 Le vocazioni a Verona sud

tab. 04b
Topics and aims for Borgo Roma/Tomba side
 scale 1:2000

- | | |
|--|--|
| <p>Living elements</p> <ul style="list-style-type: none"> Buildings involved in the in-between landscape, including houses, offices and productive buildings. In-between roads
The roads that cut across the margin to create new urban situations. In this case, it is the backbone of the margin. Building blocks
Building multifunctional blocks in some cases close to already existing buildings, but not connected to the PAI. Transforming lots
Lots or small plots that will be re-functionalized, in accord with the principles of the PAI. Residential enclave
Group of houses grown on the sides of via S. Pietro including developments today connected to productive plants. Service clusters
Public administrations offices, schools, churches, shops and restaurants are inside the blocks. Representative buildings
Use the building heritage of historic companies, or others become representative in the configuration of citizens. New symbols
New to the landscape of new artistic works, topographic interventions or other in strategic places. | <ul style="list-style-type: none"> Other Buildings
All the other buildings in Verona Sud not involved in the in-between landscape, the residential districts and the PAI. In-between sidewalks
The sidewalks of the in-between roads, the other sidewalks and one space for pedestrian in this place. Pedestrian
To reuse the shell of some abandoned buildings that are still possible, to create new valuable elements. Living/Working lots
Re-use vacant lots in the ZA district occupied by local small economic activities, in which housing and production coexist. Representative objects
Particular commercial signs or professional symbols. |
| <p>Urban System</p> <ul style="list-style-type: none"> Parking lots
Create new parking spaces that develop organic layout through the insertion of a station or different points. New roads
Integrate new roads in order to improve the usability and enhance the urban fabric. Passing nodes
Points of the road network where it is possible to pass through the margin, from a multifunctional district to the other. Existing parking lots
Parking areas whose urban impact can be improved or replaced, new elements. Charging stations
Introduce new charging stations for electric cars, consider important with pedestrian paths, in order to encourage the use of that. Drive overpass
To create a new way they means that not to break the continuity of the urban fabric, a new entrance like a bridge over a traffic. Mechanical workshop clusters
Small blocks where many services mechanical workshops are concentrated and the margin potentially very useful for private cars. | <ul style="list-style-type: none"> Road crossings
Integrate new road crossings where it is possible the pedestrian crossing in a comfortable and safe way. Bus stops
Giving priority to the common bus stops in a comfortable and safe way, create a strategic meeting point for the pedestrian. Strategic connections
Enhance and integrate the connections between the margin to the urban fabric, through the use of the urban fabric. Existing cycle paths
Enhance and integrate the existing cycle paths, providing new and small paths, also connecting them where necessary. |
| <p>Pedestrian System</p> <ul style="list-style-type: none"> Public squares
Places where people can have casual meetings, which would not happen when urban an identity split can be born. Existing public spaces
Enhance and integrate the existing public spaces such as squares or places in the local market. Relevant perimeter walls
Enhance and integrate the perimeter walls placed in strategic points, such as corners or where to separate blocks. Urban vegetation gardens
Value and promote the spontaneous form urban vegetation gardens, protect them and encourage their development. Define new parks
New parks or improve the existing public parks and green areas in continuity with other green areas already present. Urban decoration trees
Use the vegetation to underline and beautify some strategic connections or margins with other places. Existing tree-lined roads
Maintain and enhance the trees composed by large trees, along the main communication lines. | <ul style="list-style-type: none"> Road crossings
Integrate new road crossings where it is possible the pedestrian crossing in a comfortable and safe way. Bus stops
Giving priority to the common bus stops in a comfortable and safe way, create a strategic meeting point for the pedestrian. Strategic connections
Enhance and integrate the connections between the margin to the urban fabric, through the use of the urban fabric. Existing cycle paths
Enhance and integrate the existing cycle paths, providing new and small paths, also connecting them where necessary. Equipaged green areas
Enhance the possibility of using green areas through strategic, areas required for practical activities, free areas for dogs or others. Existing green areas
Enhance and integrate the existing green areas for break multifunctional blocks or to create a green entrance between two occupation blocks. Trees variety
Implement the tree variety of some green areas in order to improve the biodiversity of the places. Sports fields
Improve the ability of sports fields to function as a strategic element, implementing trees and space open to the public. |
| <p>Natural System</p> | |

tab.05a Concept Plan of the Santa Lucia/Golosine side



POLITECNICO MILANO 1863

In-Between Live and Work spaces.
Tra residenza e produzione a Verona Sud

tab. 5a
Concept Plan for the Santa Lucia/Golosine side
scale 1:1000

0m 10m 25m 50m 100m

Existing

Living System

Vegetation System

Urban System

Public System

Water System

Energy System

- all the buildings that make up the urban residential settlement.
- all the buildings that make up the ZAI settlement.
- all the existing roadway paths already present in the in-between landscape.
- identification of new building lots, with suggestions for building types and their areas of relevance in accordance with the PAT.
- promotion of buildings and symbolic places, represented in graphic form through their sphere of influence on the urban landscape.
- determination of reference axes for the new buildings, which take into account alignments, visual cones and the shape of the lots.
- identification and delimitation of areas with a marked concentration of mechanical service workshops, very useful if properly integrated.
- delimitation of new parking areas or regulation of existing ones, with attention to using flooring with good environmental impact.
- equip suitable parking areas for charging electric cars, in order to support the use of alternatives to fossil fuel.
- indication of the urban planning parameters for each possible building area, in accordance with the provisions of the PAT.
- identification and protection of the residential units present in ZAI, as starting points for the continuation of the production settlements.
- involve and enhance public buildings, which like schools or others are symbols and/or generators of social aggregation.
- construction of new road paths to ensure better traffic circulation and connection of the existing road layout, splitting larger lots.
- identification and enhancement of public transport stops, in order to support public mobility and improve quality of the meeting places.

Public System

Urban System

Water System

Energy System

Vegetation System

Living System

Existing

- enhance the quality of the sidewalks and the different pedestrian paths through adequate flooring and urban furniture.
- development of the cycle-pedestrian network in accordance with the provisions of the PAT, ensuring the safety and quality of the route.
- identify the points where to ensure a safe and easy pedestrian crossing, in order to continue the network of pedestrian paths.
- identify areas where social events such as local market, sporting events and more take place or can take place.
- maintenance and development of green areas, parks and flower beds, as moments of break from the dense urban settlements.
- identify specific areas where to plant rows of flowering trees, in order to improve the tree variety and even up the spring landscape.
- maintenance and promotion of equipped areas within green areas, such as playgrounds or spaces for outdoor exercise and jogging.
- driveways with limited traffic to authorized vehicles only and for pedestrian, differentiated from normal road by different paving.
- identification of open public spaces not totally covered by green areas, in order to encourage the development of symbolic meeting places.
- identification of relevant perimeter walls, suitable for promoting decoration events, useful for beautifying the urban environment.
- emphasize the connections along which the breakdown of monofunctional zoning and contamination between districts can take place.
- maintenance and development of roads of trees on the sides of the roads and in green areas, in order to create shading and decorate.
- maintain and promote the development of urban gardens, in order to encourage contact with the land and its product, also for didactic.



tab.05b Concept Plan of the Borgo Roma/Tomba side

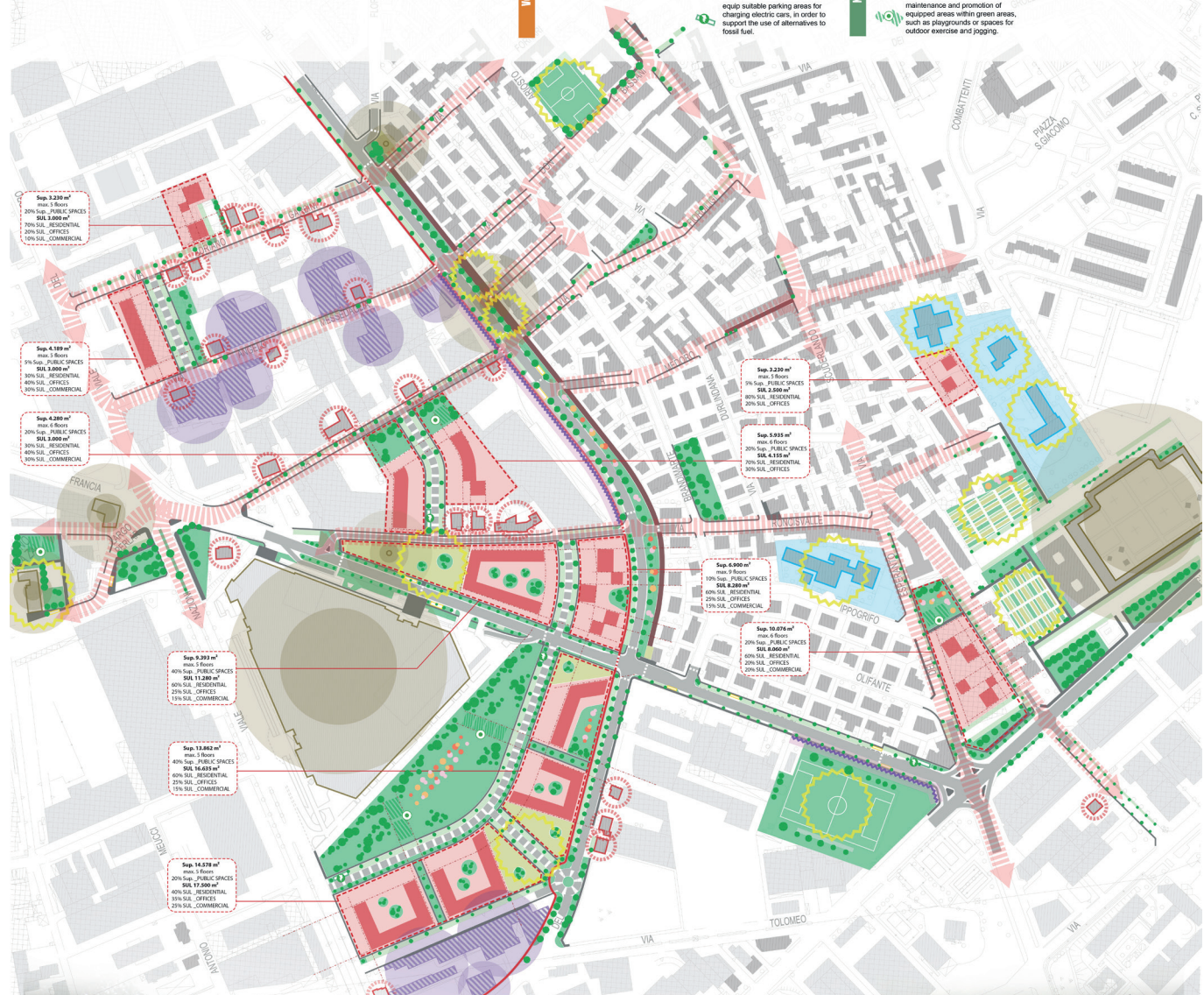


In-Between Live and Work spaces.
Tra residenze e professione a Verona Sud

tab. 5b
Concept Plan for the Borgo Roma/Tomba side
scale 1:1000



- Existing**
 - all the buildings that make up the urban residential settlement.
 - all the buildings that make up the ZAI settlement.
 - all the existing roadway paths already present in the in-between landscape.
- Living System**
 - identification of new building lots, with suggestions for building types and their areas of relevance in accordance with the PAT.
 - promotion of buildings and symbolic places, represented in graphic form through their spheres of influence on the urban landscape.
 - determination of reference axes for the new buildings, which take into account alignments, visual cones and the shape of the lots.
- Vehicle System**
 - identification and delimitation of areas with a marked concentration of mechanical service workshops, very useful if properly integrated.
 - delimitation of new parking areas or regulation of existing ones, with attention to using flooring with good environmental impact.
- Urban Planning**
 - indication of the urban planning parameters for each possible building area, in accordance with the provisions of the PAT.
 - identification and protection of the residential units present in ZAI, as starting points for the contamination of the production settlements.
 - involve and enhance public buildings, which like schools or others are symbols and/or generators of social aggregation.
 - construction of new road paths to ensure better traffic circulation and support public mobility and improve quality of the meeting places.
 - identify specific areas where to plant rows of flowering trees, in order to improve the tree variety and live up to the spring landscape.
 - equip suitable parking areas for charging electric cars, in order to support the use of alternatives to fossil fuel.
- Pedestrian System**
 - enhance the quality of the sidewalks and the different pedestrian paths through adequate flooring and urban furniture.
 - development of the cycle-pedestrian network in accordance with the provisions of the PAT, ensuring the safety and quality of the route.
 - identify the points where to ensure a safe and easy pedestrian crossing, in order to continue the network of pedestrian paths.
 - identify areas where social events such as local markets, sporting events and more take place or can take place.
 - maintenance and development of green areas, parks and flower beds, as moments of break from the dense urban settlements.
 - identify specific areas where to maintain and promote the development of urban gardens, in order to encourage contact with the land and its product, also for didactic.
- Natural System**
 - identification of open public spaces not fully covered by green areas, in order to encourage the development of symbolic meeting places.
 - identification of relevant perimeter walls, suitable for promoting decoration events, useful for beautifying the urban environment.
 - emphasize the connections along which the breakdown of monofunctional zoning and contamination between districts can take place.
 - maintenance and development of rows of trees on the sides of the roads and in green areas, in order to create shading and decorate.
 - maintain and promote the development of urban gardens, in order to encourage contact with the land and its product, also for didactic.



Complete Bibliography

- L.Guaitoli, C.Peraboni, A.Valenti, *Orientamenti Urbani*, Maggioli, 2018
- Aldo Rossi, *L'architettura della città*, il Saggiatore, 2018
- Kevin Lynch, *L'immagine della città*, Marsilio, 2018
- Gianpaola Spirito, *In-between places*, Quodlibet, 2015
- G.Piccinno, E.Lega, *Spatial Design for In-Between Urban Spaces*, Maggioli, 2012
- Sara Marini, *Nuove Terre. Architetture e paesaggi dello scarto*, Quodlibet, 2010
- Marc Augé, *Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Elèuthera, 2009
- Jane Jacobs, *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Einaudi, 2009
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.84*, Verona, maggio/agosto 2009
- Danilo Palazzo, *Urban Design. Un processo per la progettazione urbana*, Mondadori, 2008
- Mauro Pierconti, *Carlo Scarpa e il Giappone*, Mondadori, 2007
- Marc Augé, *Tra i Confini. Città, luoghi, interazioni*, Mondadori, 2007
- M.C.Treu, D.Palazzo, *Margini, descrizioni, strategie, progetti*, Alinea, 2006
- Fiorenzo Meneghelli, *Le mura e i forti di Verona*, Cierre Edizioni, 2006
- Gilles Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, 2005
- Carlo Aymonino, *Il significato delle città*, Marsilio, 2000
- Annamaria Conforti Calcagni, *Le mura di verona*, Cierre Edizioni, 1999
- Lino Vittorio Bozzetto, *Verona. La cinta magistrale Asburgica*, Arsenale Editrice, 1993
- Vittorio Jacobacci, *La piazzaforte di Verona sotto la dominazione austriaca 1814-1866*, Cariverona Banca, 1980
- Lionello Luppi, *Ritratto di Verona. Lineamenti di una storia urbanistica*, Banca Popolare Verona, 1978
- D.S.Brown, Robert Venturi, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, MIT press, 1972
- AA.VV., *Urbanistica n.146 "Rigenerazione urbana"*, pg. 7-24, 2011
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.79*, Verona, maggio/agosto 2007
- AA.VV., *Urbanistica n.131 "Verona Sud"*, pg. 4-83, 2006
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.64*, Verona, luglio/agosto 2003
- AA.VV., *Urbanistica n.116 "Il nuovo Piano di Roma"*, pg. 41-206, 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.56*, Verona, settembre/ottobre 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.55*, Verona, luglio/agosto 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.54*, Verona, maggio/giugno 2001
- Ordine degli Architetti, *Architetti Verona n.47*, Verona, marzo/aprile 2000
- Elisa Montagna, Maura Manzelle, *Riconversione e Ricucitura: strategie per la riconversione della ZAI*, IUAV, 2018
- Verdolin, Virzi, Morati, Bighelli G.M., *Le difese scaligere di Verona*, POLITesi, 2015
- Comune di Verona, *Masterplan per il Piano degli Interventi Verona Sud_ATO 4*, maggio 2011
- Anna Pisani, Agostino Petrillo, *I Magazzini Generali di Verona tra storia e progetto*, POLITesi, 2011

Ringraziamenti

Questo lavoro rappresenta la conclusione del mio percorso universitario, quindi porta con sé un valore simbolico molto importante e significativo per me e per i miei cari. Penso che il merito per i risultati ottenuti durante tutti questi anni, di cui sono orgoglioso, vada assolutamente condiviso con tutte le persone che mi hanno supportato, e sopportato, con pazienza, comprensione e affetto.

In questa speciale occasione voglio ringraziare innanzitutto i miei genitori, Silvia Perina e Giorgio Morati, senza i quali non credo che sarei mai arrivato dove sono oggi.

Vorrei ringraziare in modo particolare anche la mia compagna di vita, Giulia Molino, per la sicurezza e gli stimoli che sa sempre regalarmi.

Mio fratello, Christopher Lee Forman, che nonostante la distanza non smette di essere una figura di riferimento e di ispirazione per me.

Un grazie speciale anche a tutta la mia famiglia, nonni, zii, cugini e nipoti!

Non potrei dimenticarmi di salutare e ringraziare anche i miei compagni di questi anni universitari, troppi per nominarli singolarmente, ma posso dire di avere grande stima di tutti loro e penso di essere stato fortunato ad averli conosciuti e di aver potuto lavorare, studiare, ridere e scherzare con loro. Il dialogo ed il confronto quotidiano è stato fondamentale per la mia crescita professionale e umana.

Infine voglio assolutamente ringraziare tutti i miei amici del paese, i butei! Persone a cui sono molto legato fin da ragazzo e che hanno sempre saputo come incoraggiarmi e farmi divertire quando ne ho avuto bisogno.

Per ultimo, ma non meno importante, voglio ringraziare il mio relatore Carlo Peraboni. I suoi costanti consigli sono stati fondamentali per guidarmi lungo lo sviluppo della tesi di laurea, un lavoro di cui ora sono orgoglioso e che mi ha dato grandi stimoli e soddisfazioni.

Thanks

This work represents the conclusion of my university career, therefore it brings with it a very important and significant symbolic value for me and my loved ones.

I think that the credit for the results obtained during all these years, of which I am proud, should be absolutely shared with all the people who supported me, and endured, with patience, understanding and affection.

On this special occasion I want to thank first of all my parents, Silvia Perina and Giorgio Morati, without whom I don't think I would have ever gotten where I am today.

I would also particularly like to thank my life partner, Giulia Molino, for the safety and stimuli she always knows how to give me.

My brother, Christopher Lee Forman, who despite the distance does not cease to be a figure of reference and inspiration for me.

Special thanks also to all my family, grandparents, uncles, cousins and grandchildren!

I could not forget to greet and thank my classmates from these university years, too many to name them individually, but I can say I have great esteem for all of them and I think I was lucky to have known them and to have been able to work, study, laugh and joke with them. Daily dialogue and confrontation has been fundamental for my professional and human growth.

Finally, I absolutely want to thank all my friends in the town, i butei! People to whom I have been very close since I was a boy and who have always known how to encourage and entertain me when I needed it.

Last but not least, I want to thank my rapporteur Carlo Peraboni. His constant advice was fundamental to guide me along the development of my degree thesis, a job of which I am now proud and which has given me great stimuli and satisfactions.

