

Strade, ferrovie, nodi di interscambio, sistemi di trasporto collettivo, spazi per muoversi e per sostare: a confronto i principali progetti di **infrastrutture**

per Verona: traforo, filobus,

Porta Nuova, Corso Milano,

parcheggi pubblici e pertinenziali.

L'infrastruttura diventa città.

Alta velocità, scenari metropolitani.

Odeon: infrastrutture e paesaggio,

uno sguardo storico; sottopassi

e stazioni di servizio. Recensioni:

Trasporti & Cultura, Borgo Trento,

Michele Sanmicheli. Tocati:

incontri veronesi.

Inchiesta: visibilità

dell'architettura veronese.

Forum: una vela per Cangrande.

Mostra: centopercento architettura.

infrastrutture



O R D I N E
degli
A R C H I T E T T I
P I A N I F I C A T O R I
P A E S A G G I S T I
C O N S E R V A T O R I
della provincia di
V E R O N A

CONSIGLIO DELL'ORDINE

Presidente: Arnaldo Toffali

VicePresidente: Paola Ravanello

Segretario: Raffaele Malvaso

Tesoriere: Giovanni Mengalli

Consiglieri: Berto Bertaso, Nicola Brunelli,

Vittorio Cecchini, Laura De Stefano,

Stefania Emiliani, Federico Ferrarini,

Susanna Grego, Andrea Mantovani,

Donatella Martelletto, Elena Patruno,

Alberto Zanardi

La cultura del progetto

di Arnaldo Toffali

Con due iniziative organizzate congiuntamente dai rispettivi Ordini, gli Architetti e gli Ingegneri della provincia di Verona hanno voluto proporre all'attenzione della città uno spaccato del proprio modo di essere, rivendicando la natura intellettuale della propria professione.

Tre fine settimana di incontri, esposizioni, dialoghi con la città di Verona ¹, hanno riunito all'ex Cinema Corallo "architetti e ingegneri" in nome della "cultura del progetto".

La "cultura del progetto", partendo da una lettura del territorio deve trovare componenti "nuove" di riflessione sulle emergenze ambientali consolidando metodi progettuali da spendere in qualsiasi luogo.

Materia prima del "progetto" non può "non essere" la qualità dell'abitare, da perseguire con gli strumenti della composizione architettonica, della conoscenza strutturale e tecnologica, dell'urbanistica, del restauro e del recupero.

La iper-professionalizzazione, ben sostenuta dalle riforme universitarie degli ultimi anni, ha in qualche modo minato il percorso formativo delle ultime generazioni di architetti e ingegneri, non più "educati a considerare la genesi creativa del progetto" con un unico approccio, sia che si tratti della progettazione di un *cucchiaino*, sia che si affronti la stesura del *masterplan* per un

nuovo quartiere urbano (Walter Gropius).

Il progetto d'architettura svolge oggi un ruolo del tutto "marginale" all'interno del ciclo edilizio, schiacciato com'è tra una legislazione inadeguata e la macchina degli «appalti integrati» che assegna alle imprese un potere tirannico sui progetti.

Non basta allora discutere di poche opere eccezionali. Occorre soprattutto, considerare i guasti che questa "marginalità del progetto" produce nel corpo vivo delle città, quella mancanza di qualità diffusa che impedisce la formazione di una vera coscienza critica, la concreta trasmissione dei saperi, dei codici del linguaggio.

È necessario quindi un modo di pensare il progetto non come un "semplice fatto di moda o di maniera", ma come ad un percorso sostenuto da "un intenso rispetto per il contesto", per la ricerca sui materiali, per i molteplici aspetti multidisciplinari, per l'ergonomia, per i modi d'uso, per quel rapporto interno-esterno/oggetto-fruttore che accomunano la progettazione di un oggetto di design, al restauro di un quartiere degradato alla periferia di una metropoli.

La maggior parte delle iniziative che vengono svolte dagli Ordini professionali, sono spesso rivolte quasi esclusivamente agli iscritti, usando un linguaggio da architetti o da ingegneri, mentre la manifestazione



che si è svolta al Cinema Corallo, ha voluto guardare di più al mondo che sta fuori, per sostenere il ruolo dell'architettura e le sue straordinarie possibilità di migliorare la qualità della vita.

È necessario far conoscere l'immagine del professionista intellettuale presso l'opinione pubblica, presso i committenti, gli amministratori locali, gli imprenditori. Solo uscendo da una visione corporativa e ghetizzata sarà possibile convincere l'opinione pubblica e i politici dell'enorme potenzialità che l'architettura ha di trasformare e migliorare l'ambiente in cui viviamo.

Sulla mostra "Centopercento architettura" allestita dall'Ordine degli Architetti PPC, si rimanda all'articolo in questo numero della rivista. Va sottolineato come anche l'Albo dell'Ordine sia stato rappresentato in mostra con i nominativi di tutti gli iscritti, un caleidoscopio di nomi a cui corrispondono altrettanti volti e individui: la rappresentazione dell'architettura ha lasciato così il passo a quella degli architetti,

che mettendo in gioco se stessi in prima persona sottolineano l'adesione ad una disciplina che è sì una professione, ma prima ancora una passione. L'altra iniziativa congiunta tra architetti e ingegneri è quella che ha portato all'organizzazione del convegno *Il progetto delle infrastrutture tra tecnica e paesaggio*², con cui ha avuto inizio la riflessione che è alla base di questo numero della rivista. Obiettivo del convegno era di mettere a confronto tematiche di una disciplina come quella trasportistica con quelle di carattere ambientale, cercando di evidenziare il ruolo fondamentale che le infrastrutture per la mobilità esercitano nell'organizzazione del territorio, valutando inoltre il significato che i relativi manufatti assumono nella costruzione e nella lettura del paesaggio.

L'occasione di questa iniziativa è sorta a partire dal duplice carattere delle infrastrutture per il trasporto. Si tratta infatti da un lato di complesse ed onerose attrezzature urbane e territoriali, che richiedono una specifica conoscenza e competenza tecnica, tradizionale appannaggio degli ingegneri; dall'altro determinando trasformazioni incisive ed un impatto importante sul territorio nel quale vengono calate, risultano principalmente oggetto di studio di architetti e paesaggisti. L'inquadramento della tematica è stato valutato rispetto a significative esperienze italiane ed europee e la presentazione di alcuni progetti per Verona, in un quadro complessivo di relazioni tra la scala urbana e quella di area vasta.

Il confronto tra diversi contributi disciplinari, esperienze locali ed internazionali, progettisti e tecnici delle amministrazioni, è un tentativo per superare la logica della contrapposizione (a favore o contro), per confluire nella

logica del "come fare", "come fare bene", o "come fare meglio". I modelli sicuramente non mancano, se guardiamo soprattutto alle esperienze di altri paesi, come ai casi esemplari proposti dalla Francia o dalla Svizzera.

Un tema importante a questo riguardo è anche quello di valutare come superare le nozioni di "mitigazione" o di "compensazione" intese come interventi ex-post finalizzati a "nascondere", a "mimetizzare" o a risarcire un "danno", per l'inserimento del progetto di un'infrastruttura in relazione alle componenti paesaggistiche ed ambientali, ma anche urbane, sociali e culturali quali elementi imprescindibili del processo di trasformazione territoriale. Oltre ai contenuti riportati in questo numero di «architettiverona», gli atti del convegno saranno oggetto di un «Notiziario» dell'Ordine degli Ingegneri, in uscita all'inizio del 2011, al quale si rimanda per i contenuti integrali dei partecipanti. ■

¹ *Architetti e ingegneri. La cultura del progetto*, Verona, ex Cinema Corallo, 16-settembre-2 ottobre 2010. A cura di: Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti Conservatori della provincia di Verona; Ordine degli Ingegneri di Verona e provincia; Collegio Ingegneri e Architetti della provincia di Verona.

² Verona, 1 luglio 2010, Silos di Ponente dell'Università degli Studi di Verona. Il convegno è stato organizzato da R.Carollo, G. Della Rosa, P. Pinelli, A.Vignolo. Un ringraziamento è dovuto alla coordinatrice dei lavori Laura Facchinelli, direttore responsabile di "Trasporti&Cultura", all'Ordine degli Ingegneri nella persona del Presidente Ilaria Segala, all'Università degli Studi di Verona per la concessione della sala e al Comune di Verona nella persona dell'ing. Zanoni.

architettiverona 86

- 7 PROFESSIONE
La cultura del progetto
di Arnaldo Toffali
- 11 EDITORIALE
Immagini in movimento
di Alberto Vignolo
- INFRASTRUTTURE**
- 12 VERONA STRADE TANGENZIALI
Chiudere il cerchio
a cura di Alberto Vignolo
- 23 Bernard Lassus e l'esperienza
delle autostrade francesi
di Luisa Limido
- 26 Project financing: cos'è
di Berto Bertaso
- 28 VERONA TRASPORTO COLLETTIVO
Un tram chiamato desiderio
di Roberto Carollo
- 36 LUGANO REGGIO EMILIA VERONA
L'infrastruttura diventa città
di Paolo Galuzzi
- 44 VERONA ALTA VELOCITÀ
E TRASPORTO LOCALE
Scenari per una città metropolitana
di Tullo Galletti
- 51 Esigenze produttive e vivibilità:
migliorare le infrastrutture di
trasporto per Verona
di Cesare Surano
- 54 VERONA STAZIONE FERROVIARIA
Porta Nuovissima
di Filippo Semprebon
- 61 Il progetto del Sistema Ferroviario
Metropolitano Regionale del Veneto
di Stefano Angelini
- 64 VERONA PARCHEGGI
Underground
di Nicola Brunelli
- 76 Il ruolo dell'architetto:
soprammobile o protagonista?
di Graziano Gabaldo
- 78 VERONA CORSO MILANO
Di rotonda in rotonda
di Andrea Benasi
- 84 Camminare fa bene
di Andrea Lauria
- ODEON**
- 88 CONVEGNI
Infrastrutture e paesaggio:
uno sguardo storico
di Ilaria Zampini
- 90 RECENSIONI
Trasporti & Cultura,
un binomio editoriale
di Nicola Tommasini
- 91 LUOGHI
Cara benzina
di Andrea Benasi
- 92 PROGETTI
Sottopassi: identità ritrovate
di Federica Provoli
- 94 RECENSIONI
Tra memoria e futuro:
Borgo Trento
di Lorenzo Marconato
- 96 RECENSIONI
Michele Sanmicheli
Architetto di Verona
di Angelo Bertolazzi
- 97 INCONTRI
Tocati 1: Marc Augé a Verona
di Andrea Benasi
- 99 INCONTRI
Tocati 2: Interiors
di Alberto Vignolo
- FORUM**
- 100 VERONA ADDIZIONI
Una vela per Cangrande
di Nicola Brunelli
- 104 Il tema delle "variazioni leggere"
di Alba Di Lieto
- 106 INCHIESTA
Le ragioni di un'assenza
di Giuseppe Pompole
- 112 VERONA EVENTI
Centopercento
di Federica Provoli

anno 2010

architettiverona 86

ARCHITETTIVERONA
rivista quadrimestrale sulla professione
di architetto fondata nel 1959
terza edizione
anno XVIII n. 3 settembre-dicembre 2010

EDITORE
Ordine degli Architetti Pianificatori
Paesaggisti e Conservatori
della provincia di Verona

REDAZIONE
Via Oberdan 3 – 37121 Verona
Tel. 045 8034959 fax 045 592318
e-mail: architetti.verona@libero.it

DIRETTORE RESPONSABILE
Arnaldo Toffali

DIRETTA DA
Alberto Vignolo

IN REDAZIONE
Dario Aio, Andrea Benasi, Berto Bertaso,
Nicola Brunelli, Roberto Carollo,
Laura De Stefano, Lorenzo Marconato,
Diego Martini, Giuseppe Pompole,
Federica Provoli, Filippo Semprebon,
Ilaria Zampini, Alberto Zanardi

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO
Tiziana Armillotta, Filippo Belletti,
Isabella Fabris, Cristina Lanaro, Federica
Pasciolutti, Paolo Pinelli, Gaia Zuffa

LAYOUT
Filippo Semprebon, Alberto Vignolo

CONTRIBUTI DI
Stefano Angelini, Angelo Bertolazzi,
Alba Di Lieto, Graziano Gabaldo,
Paolo Galuzzi, Tullo Galletti, Andrea
Lauria, Luisa Limido, Cesare Surano

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER LA PUBBLICITÀ
Promoprint Verona
Stefano Carli - tel. 335 5984516
fax 045 8589140
info@promoprintverona.it

STAMPA
Cierre Grafica - via Ciro Ferrari, 5
Caselle di Sommacampagna (Verona)
tel. 045 8580900 fax 045 8580907
grafica@cierrenet.it - www.cierrenet.it

DISTRIBUZIONE
La rivista è distribuita gratuitamente
agli iscritti all'Ordine degli Architetti
Pianificatori Paesaggisti e Conservatori
della provincia di Verona e a quanti ne
facciano richiesta agli indirizzi della
redazione.

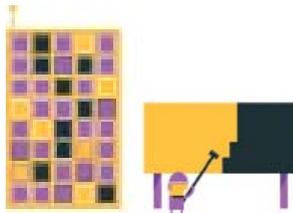
GLI ARTICOLI E LE NOTE FIRMATE ESPRIMONO
L'OPINIONE DEGLI AUTORI, E NON IMPEGNANO
L'EDITORE E LA REDAZIONE DEL PERIODICO.
LA RIVISTA È APERTA A QUANTI, ARCHITETTI
E NON, INTENDANO OFFRIRE LA LORO
COLLABORAZIONE. LA RIPRODUZIONE DI TESTI E
IMMAGINI È CONSENTITA CITANDO LA FONTE.

L'ILLUSTRAZIONE DI COPERTINA È DI ANDREA DONÀ
E ANDREA MANZATI PER **HAPPYCENTRO**.
HAPPYCENTRO È UNO STUDIO CHE MESCOLO
GRAPHIC DESIGN, ILLUSTRAZIONE, FOTOGRAFIA,
ANIMAZIONE E REGIA. DA PIÙ DI DIECI ANNI
COLLABORA CON GRANDI E PICCOLE COMPAGNIE,
IN ITALIA E ALL'ESTERO. I LORO LAVORI SONO STATI
PUBBLICATI SULLE PRINCIPALI RIVISTE GRAFICHE
INTERNAZIONALI.
WWW.HAPPYCENTRO.IT



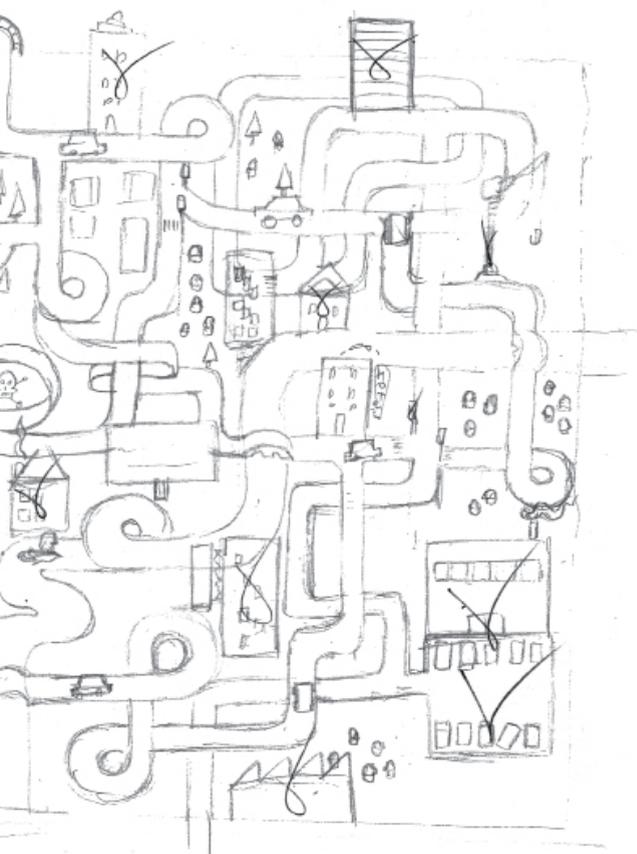
Immagini in movimento

di Alberto Vignolo



Strade, ferrovie, nodi di interscambio, sistemi di trasporto collettivo, spazi per muoversi e per sostare: un ampio numero di progetti, in parte realizzati e in parte ancora in itinere, investe Verona come *hub* provinciale, nodo di una rete dalle connessioni necessariamente vaste e ramificate. La metafora della rete, assurda negli anni più recenti a simbolo della comunicazione immateriale e *soft*, descrive con precisione quell'universo ben più *hard* fatto di ferro, cemento e asfalto dal quale, ci piaccia o meno, siamo ancora pienamente dipendenti nell'esperienza quotidiana della mobilità, grande mito compiuto del moderno. Realizzare infrastrutture significa infatti far pesare, nel bilancio delle azioni sul territorio, pesi insediativi notevolissimi, in termini di consumo di suolo, impatto ambientale e paesaggistico, oltre che di investimenti e di risorse. A ruota delle infrastrutture – è il caso di dirlo - seguono le trasformazioni urbane, cambiano la geografia degli insediamenti e i modi di vita. Dalle infrastrutture dipendono i movimenti di persone e merci: ne godiamo come di un fatto acquisito - e dovuto - quando sono efficienti, mentre patiamo con infinite lamentele la loro inadeguatezza o carenza. Per questo di infrastrutture parlano tutti, a ragione o a sproposito: politici, imprenditori, giornalisti, liberi pensatori o semplici cittadini: chi invocandone di nuove

e indispensabili, chi paventando invece le controindicazioni di quelle previste o in cantiere. Non passa giorno senza che le cronache ci riservino nuove puntate di *feuilleton* dai titoli arcinoti: traforo, filovia, parcheggi, sono solo i più facili da ricordare. Il quadro del resto è in continuo aggiornamento, tanto che l'istantanea che presentiamo potrà apparire sfocata ai bordi, oltre che per certi versi parziale: seguendo ogni filo della rete si potrebbero infatti trovare altri nodi e ulteriori ramificazioni, ciascuno con una propria vicenda da narrare. Ogni opera fa comunque storia a sé: ciascuno dei progetti presentati in questo numero di «architettiverona» ci parla di aspetti controversi, di lungaggini e di progetti fatti, abbandonati e rifatti daccapo. Anche le poche opere finalmente compiute, e dunque disponibili ad un giudizio complessiva, non si sottraggono a considerazioni di questo tipo. È necessario però sottolineare come da tutte queste controversie sfugga il più delle volte l'aspetto tecnico e disciplinare, che assomma le componenti architettoniche e urbanistiche, quelle paesaggistiche e quelle relative alle scienze trasportistiche, che vogliamo invece con forza mettere in primo piano come materia prima per giungere ad una consapevolezza non aprioristica sull'argomento. ■



Chiudere il cerchio

IL PROGETTO DI COLLEGAMENTO FRA LA TANGENZIALE EST E LO SVINCOLO DI VERONA NORD, COMPRENDE IL TRAFORO DELLE TORRICELLE, È UN'INFRASTRUTTURA CRUCIALE PER LE MOLTE TEMATICHE CHE SOLLEVA

a cura di **Alberto Vignolo**
foto di **Cristina Lanaro**



Il progetto del cosiddetto “traforo” comprende il collegamento tra l’attuale tangenziale Est, che oggi termina in corrispondenza di via Colonnello Fincato, con la tangenziale Ovest in prossimità del casello di Verona Nord sull’autostrada A22 del Brennero, andando a chiudere quindi l’anello circonvallatorio a Nord grazie all’attraversamento in galleria delle Torricelle.

La vicenda

Le origini dell’idea progettuale sono assai datate; una delle prime proposte risale addirittura al 1967, formulata in osservazione alla Variante di Piano dal Collegio Ingegneri e Architetti.

Negli anni più recenti, la società Autostrada Serenissima presenta un primo progetto di Passante Nord nel 2000 e un secondo tracciato nel 2005.

Nei primi mesi del 2008 l’attuale Amministrazione Comunale di Verona promuove la realizzazione dell’opera con il metodo del Project Financing per la progettazione, costruzione e gestione del “traforo” tramite contratto di concessione, sulla base di uno studio di fattibilità del settore Mobilità e Traffico (approvato dalla giunta Comunale con Delibera del 26 marzo 2008, pubblicata in data 09 aprile dello stesso anno).

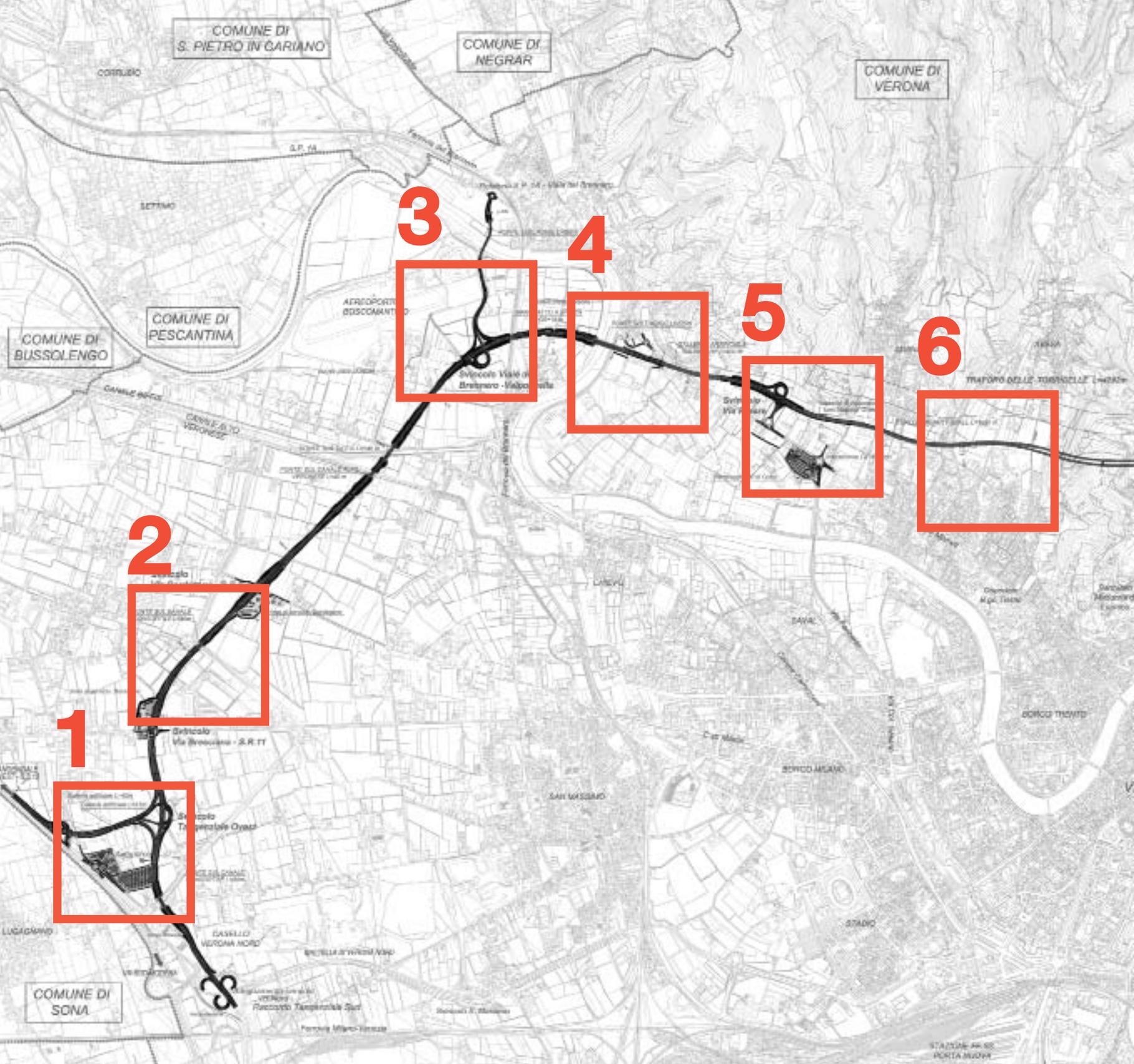
Nel maggio del 2009 la Giunta ha poi designato quale soggetto promotore per la proposta di finanza di progetto, fra le tre pervenute, un’Associazione Temporanea di Imprese con capogruppo Technital e componenti Girpa e Verona Infrastrutture, dichiarando di «pubblico interesse» la proposta da loro presentata.

Vengono in questa fase introdotte alcune prescrizioni, tra le quali:

- ottimizzazione degli impatti agli svincoli di Cà di Cozzi e di Via Valpantena;
- sostituzione delle aree commerciali turistico alberghiere richieste come opere compensative dal promotore con strutture a servizio dell’utenza stradale (stazioni di servizio, fast food ecc.).

Attualmente è stata adottata la variante al PRG/PI del progetto preliminare redatto dal promotore. Si passerà alla fase successiva che vedrà il promotore stesso confrontarsi con altri soggetti concorrenti che, sulla base del progetto approvato in giunta ed una serie di “paletti” di natura tecnica che verranno precisati nella Convenzione allegata al bando, presenteranno loro proposte anche in forte alternativa a quella approvata. Una Commissione Tecnica valuterà il tutto sotto il profilo tecnico – economico, individuando l’offerta “economicamente più vantaggiosa”.

UNA DESCRIZIONE PUNTUALE DELL'OPERA È STATA PRESENTATA AL CONVEGNO "IL PROGETTO DELLE INFRASTRUTTURE FRA TECNICA E PAESAGGIO", VERONA, 1 LUGLIO 2010, DA PARTE DELL'ING. GIORGIO ZANONI (SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO, COMUNE DI VERONA) CHE SI RINGRAZIA PER LA DISPONIBILITÀ.



COMUNE DI S. PIETRO IN CARIANO

COMUNE DI NEGRAR

COMUNE DI VERONA

COMUNE DI BUSSOLENGO

COMUNE DI PESCANTINA

COMUNE DI SONZA

3

4

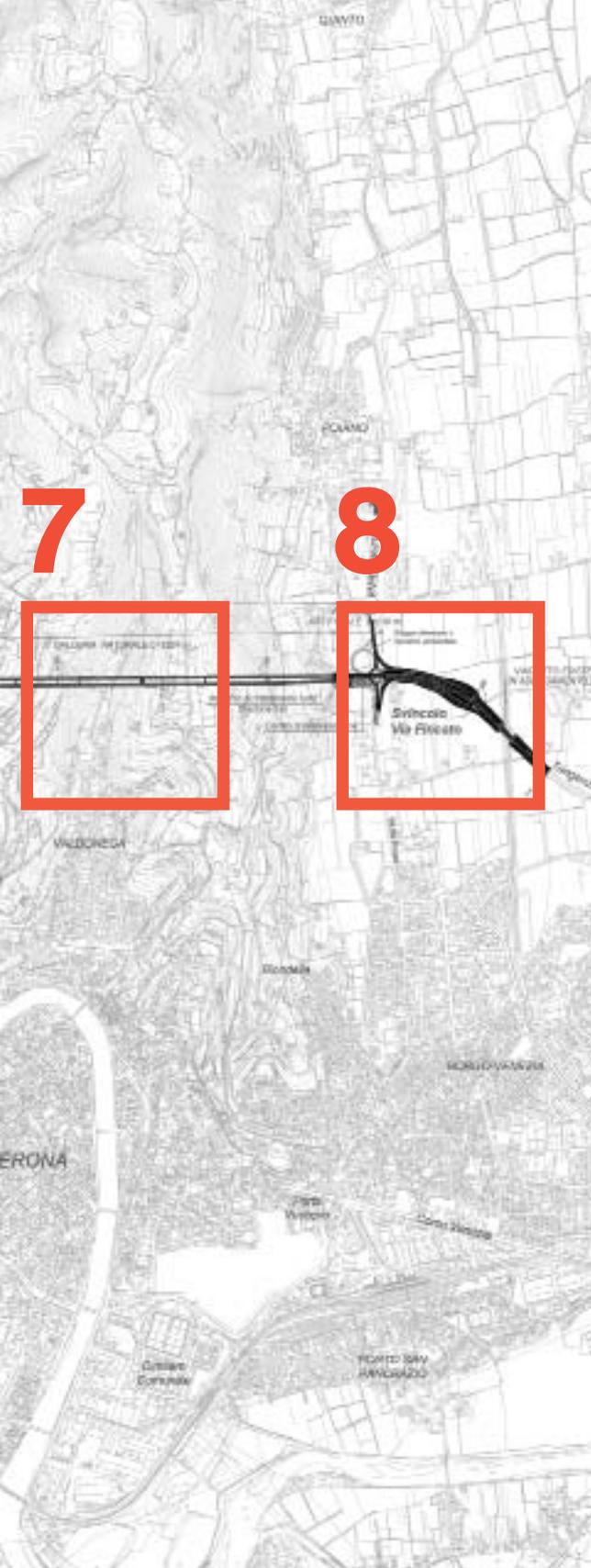
5

6

2

1

STAZIONE PORTA NUOVA



I NUMERI

GALLERIA (NATURALE PIÙ ARTIFICIALE): 4,3 KM

SVINCOLI: 6

PONTI SULL'ADIGE: 2

STRUTTURE DI SERVIZIO: 154.750 MQ SUP. COPERTA TOTALE

VOLUME FABBRICATI DI SERVIZIO: 60.400 MC

DURATA CONCESSIONE: 49,5 ANNI

IMPORTO COMPLESSIVO DELLE OPERE: € 382.510.000

PEDAGGIO: 1,15 € A TRATTA PER I VEICOLI LEGGERI

PEDAGGIO: 0,434 € AL KM PER VEICOLI PESANTI

I NODI

1. TANGENZIALE OVEST/VERONA NORD
2. SVINCOLI VIA BRESCIANA/GARDESANE
3. SVINCOLO VIA BRENNERO/VALPOLICELLA
4. PONTE ADIGE/PARONA
5. SVINCOLO VIA PREARE/CÀ DI COZZI
6. GALLERIA ARTIFICIALE AVESA/QUINZANO
7. GALLERIA NATURALE
8. TANGENZIALE EST/VIA FINCATO

1

Tangenziale Ovest/Verona Nord

Il tracciato dell'anello circonvallatorio nord si innesta sulla viabilità esistente a partire dalla riconfigurazione dello svincolo tra la tangenziale Ovest e la tangenziale Sud, in prossimità del casello autostradale di Verona Nord, con l'obiettivo di organizzare in modo più razionale l'intero nodo.

All'interno del triangolo di strade così



seconda di quasi 26 mila, saranno realizzati degli edifici con bar e ristoranti, rispettivamente per 7.500 e 5.200 metri cubi. Lungo il percorso, in parte in trincea e in parte a raso, sono inoltre previsti tre ponti: uno sul Biffis, un viadotto lungo 140 metri su tre campate, e due sul canale Alto Veronese con ponti a luce unica di 40 metri.



2

determinato, verrà realizzato un grande autoparco destinato prevalentemente ai mezzi pesanti, comprendente 150 stalli di sosta, un edificio per servizi ai mezzi (officine, autolavaggi, gommisti ecc.), un edificio per servizi all'utenza con alloggi per 100 camere, bar/ristorante, minimarket e un auditorium da 300 posti.

Svincoli Via Bresciana-Gardesane

Proseguendo in direzione nord sono previsti due svincoli su via Bresciana (SR 11) e su via Gardesane (SP 5), in corrispondenza dei quali verranno realizzate due ampie aree di servizio, entrambe con accesso separato anche per chi è in transito sulla Provinciale e sulla Regionale. Nelle aree di servizio, la prima di quasi 27mila metri quadrati, la



3

Svincolo Via Brennero/Valpolicella

Arrivato a sud dell'aeroporto di Boscomantico, il tracciato si snoda in uno svincolo denominato «Viale del Brennero - Valpolicella». Da qui parte una bretella diretta a nord, composta da una carreggiata con una corsia per senso di marcia, che attraversando l'Adige permetterà di collegare l'infrastruttura con la viabilità della



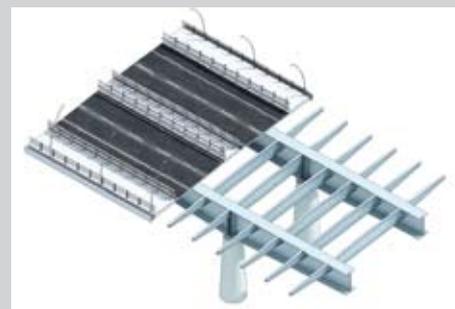
Valpolicella tramite una rotatoria su viale del Brennero (SP 1). Si ipotizza che in futuro, grazie ad accordi intercomunali, la bretella possa essere completata fino alla SP 4 della Valpolicella.

Il ponte di attraversamento dell'Adige misura 280 metri di lunghezza, ha una campata principale di 100 metri, una di 60 per raggiungere la spalla sinistra e due campate da 60 metri per collegarsi alla destra fiume.

4

Ponte Adige/Parona

Sottopassata in trincea la linea ferroviaria del Brennero, il percorso sale in rilevato per poi attraversare l'Adige con un ponte di 225 metri, con una campata centrale di 95 metri di luce in grado di scavalcare l'alveo di magra e il lungadige Attiraglio. È un viadotto di grande larghezza che contiene entrambe le carreggiate stradali e due marciapiedi, dei quali quello a destra, verso il Chievo, a uso ciclopeditone. Questo percorso ciclabile è una delle opere di compensazione ambientale: sull'altra sponda del fiume, a Boscomantico, la pista prosegue verso nord



lungo l'argine maggiore, supera la ferrovia e piega verso sud per andare a raccordarsi con la ciclabile già presente lungo il canale Biffis. Sono inoltre previsti una nuova rotonda e una piccola bretella verso Parona e per l'accesso alle aree adiacenti.



A LATO:
INSERIMENTO DEL PONTE
SULL'ADIGE NEI PRESSI DI PARONA
IN UNA VISTA DA LUNGADIGE
ATTIRAGLIO.



A proposito del “traforo”

Giunti alla fase di adozione della Variante n. 305 relativa al progetto del “traforo”, è opportuno interrogarsi sulle modalità di realizzazione di quest’opera, portando l’orizzonte del dibattito oltre i limiti disciplinari dell’urbanistica, per affrontare con una prospettiva di valutazione adeguata i grandi temi messi in campo dal progetto di questa infrastruttura di indubbia rilevanza per la nostra città capoluogo.

Partecipazione, condivisione

A fronte di un iter procedurale che ha ingenerato vivaci contrapposizioni, va richiamato innanzitutto il valore metodologico e procedurale delle pratiche *concertative* e *partecipative*, che devono oggi presiedere alle scelte della pianificazione territoriale e, più in generale, alla prefigurazione da parte di una comunità del proprio futuro. Una posizione oramai condivisa in ambito disciplinare e confortata dalla stessa legislazione regionale, nazionale ed europea che ne prevedono un’applicazione diffusa ai vari livelli dell’azione amministrativa. Basti ricordare le procedure di VAS e VIA, introdotte sulla scorta degli indirizzi dell’UE, o la stessa legge urbanistica regionale 11/2004¹ che ne recepisce lo spirito fortemente orientato alla trasparenza e alla condivisione.

Procedura

Pur risultando comprensibile nell’ottica di uno snellimento procedurale e di un’accelerazione dei tempi amministrativi, non appare del tutto convincente la scelta effettuata per il progetto in esame di procedere attraverso variante al PRG vigente, svincolandolo dall’impegno di armonizzazione con le previsioni urbanistiche e territoriali più generali, in corso di elaborazione con il Piano degli Interventi – probabilmente la sede più opportuna per coordinare le scelte viabilistiche con la complessità dei fenomeni urbani, insediativi, logistici, produttivi.

Compatibilità urbanistica

Non essendo in discussione l’interesse strategico dell’opera, che risulta individuata come vettore di connessione sia nel PTRC che nel PAT. il Progetto Preliminare oggetto delle presente variante presenta tuttavia un lungo elenco di opere accessorie la cui compatibilità urbanistica è tutta da verificare. Va verificata infatti la compatibilità dell’albergo da 15.000 mc previsto in località Ca’ di Cozzi con il Piano di Assetto del Territorio, in quanto il dimensionamento dell’ATO 2 non prevede quote a destinazione turistico-ricettiva. La stessa verifica di compatibilità va estesa anche a parte delle destinazioni previste all’interno autoparco presso il

Casello di Verona Nord: il dimensionamento dell’ATO 8 non offre infatti quote a destinazione commerciale.

In generale, quantità e destinazioni d’uso previste (incluse le attività di servizio, quali autofficine, centro manutenzione...) andranno tutte verificate e confrontate con il redigendo Piano degli Interventi - trattandosi di previsioni in variante al PRG pre-vigente che andranno pertanto a scomputo del dimensionamento previsto dal PAT.

Aspetti paesaggistici

Un aspetto specifico, infine, emerge come il vero punto debole dell’intera procedura, ovvero il tema del paesaggio. Va rilevato innanzitutto come la competenza paesaggistica non fosse contemplata all’interno della commissione di esperti che ha valutato l’idoneità tecnica dei progetti in occasione della gara per la selezione del soggetto promotore. Erano presenti esperti in materia geologica, ambientale, economico-finanziaria e di infrastrutture stradali. Né peraltro i contributi dei vari settori comunali hanno preso in adeguata considerazione la materia, come confermato dalle richieste di compensazione e di adeguamento del progetto (previsti dalla stessa delibera di Giunta n.152/2009) dove - a fronte di una dettagliata serie di prescrizioni

di carattere ambientale (emissioni, aspetti idraulici, acustici, energetici...) - poco o nulla si dice in tema di paesaggio, salvo occasionali riferimenti a "mitigazioni" intese sostanzialmente come mascherature. Si richiama quindi l'attenzione alla risorsa paesaggio, che non può banalmente ridursi ad opere di mitigazione e di compensazione introdotte ex-post, nella fase conclusiva degli studi di fattibilità e del processo progettuale, intese come risarcimento del danno prodotto.

Gli approcci disciplinari e legislativi più recenti ² stanno viceversa attribuendo con evidenza un nuovo ruolo strutturale alla progettazione paesaggistica, le cui competenze devono intervenire fin dalle fasi iniziali della concezione dell'opera, per essere in grado di incidere sulla valutazione di ipotesi alternative, in relazione alle scelte tecniche e allo stesso tracciato dell'infrastruttura. È necessario un approccio integrato alle scelte infrastrutturali (connotate dalle logiche settoriali, specialistiche ed autoreferenziali della progettazione stradale) armonizzandole con le strategie territoriali ed ambientali, ma anche confrontandole con le politiche economiche, sociali, culturali e turistiche. Con riferimento al nuovo ruolo assegnato alle infrastrutture dalla pianificazione regionale (PTRC), si richiama il *paragrafo Progettazione infrastrutturale e qualità ambientale* (pag.208):

«Le nuove infrastrutture programmate sono destinate a incidere sulla struttura fisica del territorio, modificandone il paesaggio. Per le loro caratteristiche prestazionali, questi nuovi assi sono destinati a incidere sullo spazio aperto rurale, mentre i loro raccordi avranno un impatto su alcune ben definite parti delle periferie dei centri serviti,

là dove la viabilità esistente si collegherà con i nuovi assi di scorrimento. Questa modifica, attesa e programmata, del nuovo paesaggio regionale, rappresenta un oggetto di attenzione specifica, che riguarda la "tutela" delle aree a vario titolo protette, per ragioni storico-ambientali, ma costituisce anche un'opportunità per l'esercizio di nuove pratiche progettuali del disegno infrastrutturale, che associno ai requisiti della tecnologia e della sicurezza quelli dell'impatto: sul suolo, sull'aria, sul rumore e sulla percezione visiva degli abitanti e dei turisti. Fin dallo stadio iniziale i progetti dovranno, pertanto, porsi il problema della responsabilità di costruire i "paesaggi contemporanei" dotati di grande qualità. Dovranno, inoltre, dotarsi di una attenzione paesistico ambientale adeguata a considerare, ex ante, i fattori delle procedure di valutazione, secondo il metodo delle scelte alternative, dell'attenuazione e/o dell'abbattimento dell'impatto.

Il miglioramento della qualità progettuale va considerato come un valore aggiunto della intera procedura, anche come garanzia per la successiva fase esecutiva dell'opera, in relazione ai tempi programmati e alle risorse...».

Conclusioni

Le valutazioni espresse riguardano aspetti metodologici e disciplinari, tuttavia è necessaria una verifica della compatibilità del progetto in variante al PRG con il Piano di Assetto del Territorio, in particolare con il suo dimensionamento.

La stessa Valutazione Ambientale Strategica del PAT non presenta alcun richiamo specifico al progetto del Traforo, né all'interno del Rapporto Ambientale, né nel quadro

degli scenari alternativi riferiti al sistema della mobilità. Pertanto si può arrivare ad ipotizzare che il progetto – come attualmente configurato – possa implicare una variante al PAT, nonché una nuova verifica della sua sostenibilità ambientale da sottoporre all'autorità regionale preposta.

In merito agli aspetti paesaggistici, si evidenzia l'opportunità di quanto segue:

- l'introduzione di un paesaggista di chiara fama all'interno della Commissione di valutazione che sarà nominata in occasione della gara per l'aggiudicazione del gestore dell'opera in Project Financing;
- che il bando contenga esplicita richiesta della presenza di un esperto di progettazione paesaggistica all'interno dei gruppi di progettazione in competizione;
- l'attribuzione di una quota del punteggio in riferimento alla qualità paesaggistica (non solo ambientale) della proposta progettuale. ■

¹ Il riferimento è all'art.2 comma 2 - punto c) ove, tra le finalità della norma, si richiama: «il coinvolgimento dei cittadini, delle rappresentanze economico-sociali e delle associazioni individuate... alla formazione degli strumenti di pianificazione e alle scelte che incidono sull'uso delle risorse ambientali». O ancora all'art.5 comma 2: «L'amministrazione procedente assicura, altresì, il confronto con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi, nonché con i gestori di servizi pubblici e di uso pubblico invitandoli a concorrere alla definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche individuate dagli strumenti di pianificazione».

² Sulla scorta della Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze, 2000) e del D.Lgs. 42/2004 – Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.



Bernard Lassus e l'esperienza delle autostrade francesi: un approccio "sensibile" al paesaggio

di Luisa Limido

Risalgono alla fine degli anni Ottanta i primi interventi d'*aménagement paysager* di Bernard Lassus lungo alcuni tratti autostradali francesi, più precisamente lungo la A85 e la A28; nei primi anni 90 è invece la realizzazione dell'area di sosta di Nîmes Caissargues lungo la A54 e dell'area delle cave di Crazannes lungo la A837. Tutti i progetti d'*aménagement paysager autoroutier* di Bernard Lassus, fino al più recente lungo la A19 inaugurata lo scorso anno, si contraddistinguono per un metodo d'approccio al paesaggio totalmente innovativo, che rovescia i tradizionali criteri di analisi e di intervento, introducendo nuovi valori e finalità.

L'autostrada non è un taglio nel territorio, una frattura, una ferita da ricucire o da nascondere, l'autostrada al contrario, spiega Bernard Lassus, diventa un'occasione importante ed unica per scoprire nuove realtà paesaggistiche, naturali e ugualmente sociali e culturali, un modo per riuscire a valorizzare e a salvaguardare luoghi che altrimenti rimarrebbero sconosciuti o abbandonati. Autostrada dunque come strumento di avvicinamento, di conoscenza, di valorizzazione e di salvaguardia dei luoghi. L'autostrada non attraversa, ma passa nei diversi luoghi, spiega Bernard Lassus,

e consente così di collegare il globale con il locale. Negli anni dell'unificazione europea il sistema autostradale ribalta, secondo Lassus, i tradizionali riferimenti culturali e simbolici: *"Un grand canal, ne sera plus celui du Midi, mais peut-être celui de Corinthe, un paysage de cyprès ne sera plus la Provence mais la Toscane ou Grenade. A l'inverse, il est à prévoir qu'un certain nombre de sites français deviendront européens..."*

L'autostrada possiede dunque grandi potenzialità, consente di allargare la prospettiva e proiettarsi oltre l'orizzonte fisico e culturale. È questo l'obiettivo che guida gli interventi di Bernard Lassus, dagli anni 80 fino ad oggi. Contro ogni forma di *camouflage* e di vegetalizzazione del percorso autostradale, contro ogni formalismo ingiustificato e uniformato, gli interventi di Bernard Lassus richiedono prioritariamente uno studio attento, profondo e sensibile dei luoghi, dove coesistono problematiche complesse nonché contraddittorie, riferite alle diverse domande multiculturali a cui l'*aménagement paysager* è chiamato a rispondere. Compito del paesaggista è riuscire a districarsi in tale complessità, fungendo da mediatore e interprete tra lo Stato, le società di ingegneria e le comunità

locali, risolvendo conflitti politici, sociali, culturali, negoziando soluzioni, arrivando a compromessi che soddisfino al meglio richieste e aspettative, che rispondano nel contempo ad esigenze simboliche e pratico funzionali.

Il paesaggista deve dunque avere una conoscenza reale, dell'essenza e della specificità dei luoghi, della loro stratificazione e dei loro principali valori simbolici; una conoscenza che non può prescindere dalla concertazione. Ed è proprio questa conoscenza che consente di individuare quei valori paesaggistici collettivamente riconosciuti su cui si deve concentrare il progetto di paesaggio. I movimenti di terra innanzitutto e le masse arboree in secondo luogo costituiscono la materia prima dell'*aménagement paysager*. La terra viene modellata, plasmata, intervallata seguendo dei precisi ed opportuni meccanismi plastici, visivo-percettivi. Ecco che le visuali si aprono e si chiudono, gli elementi rappresentativi del luogo appaiono e scompaiono, le frazioni di paesaggio si alternano alle viste panoramiche. Lo stesso avviene con gli elementi vegetali che delimitano e orientano i coni visivi, nascondendo o mettendo in valore gli elementi paesaggistici. Si crea così, muovendosi lungo il percorso

NELLA PAGINA PRECEDENTE:
 AMÉNAGEMENT AUTOSTRADA A.85
 TOURS/MERZON;
 A LATO, DALL'ALTO:
 AUTOSTRADA A.837 SAINTES/
 ROCHEFORT;
 STAZIONE DI SOSTA DI CRAZANNES;
 AUTOSTRADA A.19 ARTENAY/
 CORTENAY;
 AUTOSTRADA A.28 ALENÇON/LE
 MANS/TOURS.



a circa 100 km orari, una sorta di opera d'arte cinetica, dove gli elementi naturali assumono, oltre che un valore estetico, una pregnanza simbolica e rappresentativa, finalizzata alla valorizzazione del luogo. "Gli alberi" spiega Bernard Lassus "non sono elementi di vegetalizzazione, ma simboli della foresta".

L'area di intervento paesaggistico non si limita ovviamente alla sola fascia di terreno adiacente al tracciato, ma può protendersi e occupare, a seconda della necessità, una superficie molto più vasta. In questo modo si riesce inoltre a ricreare la naturalità dell'andamento del terreno, restituendo così le terre coltivabili ai contadini.

Se l'autostrada si sviluppa orizzontalmente, consentendo quindi una percezione cinetica e panoramica, le aree di sosta sono ad essa complementari e consentono invece una percezione statica e verticale, volta alla profondità dei luoghi. Come gli alberi potati del giardino alla francese costituiscono gli elementi di collegamento tra la foresta selvaggia e il castello, tra l'incommensurabile e il misurabile, tra la natura e la cultura, allo stesso modo, spiega Bernard Lassus, le aree di sosta costituiscono il legame tra il verticale e l'orizzontale, tra il visivo e il tattile. Questa opposizione innesca l'immaginazione,

“UN ACCADERE DI COSE CONCATENATE FRA LORO, DEFINITO DALL’ACCORDO DELLE SUE SINGOLE COMPONENTI, DALLE COSE AGLI STATI D’ANIMO, FORMANO UN PAESAGGIO, UN’IMMAGINE UNIVOCA DAI MOLTEPLICI ELEMENTI”

M. VENTURI FERRIOLO, *PAESAGGI RIVELATI. PASSEGGIARE CON BERNARD LASSUS*, 2006

che è alla base dell’approccio sensibile di Bernard Lassus.

Secondo la *stratégie de l’arrêt* le aree di sosta diventano dunque una sorta di avamposto, dei belvedere, dei giardini di paesaggi che attirano i passanti e che consentono di scoprire le realtà all’intorno. L’area di Nimes, ricca di elementi, di trame e di rimandi sensibili e culturali, esalta le specificità della città e rappresenta nel contempo un luogo di incontro e di sosta per gli abitanti. Allo stesso modo l’area di Crazannes, che recupera magistralmente una zona di cave abbandonate, crea un nuovo paesaggio, offerto sia ai residenti che ai fruitori di passaggio.

Come ogni luogo ha una sua specificità dominante, che muta a seconda degli elementi naturali presenti e delle realtà sociali che vi gravitano, così ogni tracciato autostradale costituisce dunque un’opera unica, studiata opportunamente caso per caso, affrontata con “sentimento paesaggistico”. Il tracciato autostradale non si sovrappone ad una realtà esistente, ma al contrario è studiato in relazione ad essa; lo studio paesaggistico contribuisce a decidere dove e se tracciare un percorso autostradale in un certo luogo oppure altrove.

Ogni autostrada è dunque un’opera unica

che stabilisce, con la realtà esistente, un rapporto di profonda interrelazione e di reciproca valorizzazione. L’autostrada, grazie agli *aménagements* di Bernard Lassus, diventa un’opera d’arte. ■

Formatosi presso l’atelier di Fernand Léger, **Bernard Lassus** è un paesaggista di rilevanza internazionale. Docente dapprima alla Scuola di Belle Arti di Parigi, co-fondatore dell’ENSP di Versailles, poi all’Ecole d’Architecture de Paris La Villette dove crea il DEA “Jardins, Paysages, Territoires”.

È professore alla Pennsylvania University di Filadelfia e Visiting Professor in diverse università europee. Teorico e nel contempo progettista, pubblica numerosi saggi e articoli, è autore di parchi, giardini e importanti progetti paesaggistici in Francia e all’estero.

Nel 2007 ottiene la laurea ad honorem allo IUAV di Venezia e nel 2009 la IFLA Sir Geoffrey Jellicoe Gold Medal.



Il 2 ottobre 2010 Bernard Lassus ha tenuto una *lectio magistralis* presso il Museo di Castelvecchio, introdotta da Luisa Limido, in occasione della cerimonia di consegna del Premio Tesi di Laurea *Paesaggio, Architettura, Design Litici* nell’ambito di Marmomacc 2010.

Per approfondire:

Bernard Lassus, *Autoroute et Paysages*, Les Editions du Demi-Cercle, 1994

Bernard Lassus, *Couleur, lumière... paysage*.

Instants d’une pédagogie, Monum, Editions du Patrimoine, 2004

Massimo Venturi Ferriolo, *Paesaggi rivelati. Passeggiare con Bernard Lassus*, Guerini e Associati, 2006

Luisa Limido, *A19: l’eco-autostrada di Bernard Lassus*, in “Architettura del Paesaggio”, 22, Gennaio/Giugno 2010

Project financing: cos'è

di **Berto Bertaso**

La locuzione “Finanza di Progetto”, calco linguistico asimmetrico dall'inglese *Project Financing*, definisce un'articolata struttura tecnico-finanziaria finalizzata alla realizzazione di specifici progetti d'investimento.

Tale struttura finanziaria si differenzia nettamente da quella tradizionale della “Finanza d'impresa” (*Corporate finance*), rivolta invece al sostegno finanziario generale di una determinata impresa, e quindi imperniata, in linea di massima, sulla valutazione del patrimonio dell'impresa da ammettere al credito e su garanzie di tipo reale o personale, o in senso più ampio e comprensivo sulla capacità autonoma di indebitamento dell'impresa. Nella “Finanza di Progetto” l'iniziativa imprenditoriale specifica da finanziare è valutata, invece, in funzione dell'analisi della redditività e dei flussi di cassa (*cash flow*) che essa è in grado di generare, che costituiscono la garanzia primaria per il rimborso del debito e per la remunerazione del capitale di rischio.

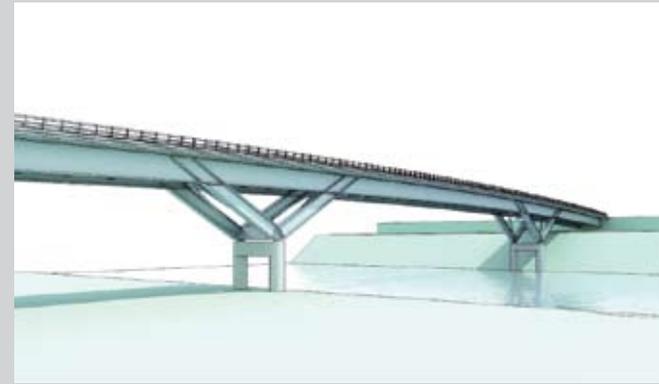
È interessante come una forma ante litteram della Finanza di progetto fosse già stata utilizzata e formalizzata da parte della banca fiorentina Frescobaldi nel sec. XIV per finanziare attività estrattive in una miniera d'argento del Devon, promosse

dalla Corona inglese, e ripagata dal valore dell'argento estratto.

Comunemente, tuttavia, in questa nostra epoca contemporanea la “Finanza di progetto” viene ricondotta all'esperienza americana degli anni 1930-40 per il finanziamento del settore energetico, e in particolare quello delle centrali elettriche e di impianti di estrazione petrolifera.

Dall'esperienza americana tale sistema di finanziamento si è diffuso in Europa, in particolar modo nel settore infrastrutturale, dove ha trovato terreno fertile in seguito sia alla penuria di capitali pubblici disponibili, sia al correlato processo di privatizzazione di settori prima coperti integralmente da capitali pubblici. Esempio in tale contesto è stata la realizzazione dell'Eurotunnel ferroviario, tra Francia e Gran Bretagna sotto in canale della Manica.

È fondamentale però ricordare che la “Finanza di Progetto” non costituisce, al di là dei riferimenti storici, una novità assoluta in quanto la stessa può essere considerata una variante dell'istituto della “Concessione” che nel nostro Paese ha un'origine nella normativa post-unitaria della seconda metà dell'800, con particolare riferimento alla “Costruzione ed esercizio delle ferrovie” (artt. 242- 300, Legge 2248/1865).



L'impianto di entrambi gli istituti si basa su un presupposto fondamentale: la realizzazione di opere di interesse pubblico, in particolare opere infrastrutturali di notevole complessità, richiede ingenti investimenti e competenze e capacità tecniche che la Pubblica Amministrazione non sempre è in grado di sostenere. Questo presupposto ha determinato il successo e la diffusione dell'istituto della Concessione per molte opere di pubblica utilità (acquedotti, gasdotti e metanodotti, autostrade e molte altre realizzazioni), tutte accomunate dal medesimo principio: il corrispettivo per l'esecuzione dei lavori è legato ai proventi che il concessionario potrà ricavare dalla gestione dell'opera realizzata, per fruire della quale gli utenti sono soggetti al pagamento di una tariffa. In qualche modo è possibile affermare, dunque, che la fase realizzativa ha assunto un ruolo strumentale a quella gestionale. Le differenze tra Concessione e “Finanza di Progetto”, essendo comune a entrambe la remunerazione dell'investimento nella fase di gestione, possono essere sintetizzate essenzialmente nelle modalità dell'attivazione del progetto, ovvero:



A LATO:
RENDER DEI PONTI SULL'ADIGE
LUNGO LA BRETTELLA PER LA SP 4
E IN PROSSIMITÀ DI PARONA

Concessione di costruzione e gestione

(art.19 Merloni ter e Capo II, Concessione di LL.PP. del D.lgs 163/2006)

- Attivazione da parte dell'Amministrazione;
- Preparazione del Progetto Preliminare (relativi costi ed impiego risorse) e studio di fattibilità a carico dell'Amministrazione, corredato da indagini specifiche, valutazioni economiche, gestionali e tecniche, valutazioni economico-finanziaria.

Finanza di progetto

(art.37 bis Merloni quater e art.153 D.lgs 163/2006)

- Attivazione da parte di un soggetto privato (Promotore);
- Preparazione del Progetto Preliminare (relativi costi ed impiego risorse) e studio di fattibilità a carico del Promotore; l'Amministrazione ha il ruolo di valutatore dei progetti.

Nell'esperienza italiana la "Finanza di Progetto" contempla esclusivamente la forma della concessione di costruzione e gestione a tempo determinato e con successivo trasferimento dell'opera alla Pubblica Amministrazione (all'estero esiste anche la variante che esclude il trasferimento finale dell'opera). Altra importantissima distinzione, nell'ambito

degli interventi di "Finanza di Progetto", è quella tra:

- opere calde, concernenti prevalentemente settori infrastrutturali a domanda rigida e con tariffe tali da generare importanti flussi di cassa e quindi conseguenti sensibili ricavi di gestione (vedi parcheggi, cimiteri, reti del gas, metropolitane, impianti sportivi, piscine, etc.)
- opere fredde, relative a settori soggetti a una domanda elastica (es. turismo) o nei quali sono assenti apprezzabili flussi di cassa (edilizia sanitaria, carceraria, etc.) e che quindi non sono in grado di generare ricavi tali da poter ripagare l'investimento, nei quali è necessario un ingente finanziamento pubblico degli stessi. Nella "Finanza di Progetto" la parte tecnica-progettuale che abitualmente, nei tradizionali procedimenti d'appalto, costituisce il nucleo principale del procedimento, viene invece messa in secondo piano dal Piano economico finanziario, presentato dal Promotore nell'ambito complessivo della sua proposta e che ne costituisce il vero cuore strategico in grado di far funzionare o meno l'iniziativa nel suo complesso. In sostanza tale elaborato e articolato documento evidenzia e dimostra, tra l'altro, la "bancabilità" dell'investimento sul piano dei costi e

soprattutto dei ricavi. Per la Pubblica Amministrazione l'aspetto procedurale risulta essere particolarmente complesso e riguarda sostanzialmente:

- l'individuazione del promotore e la verifica della sua affidabilità;
- il controllo nelle fasi di costruzione e gestione;
- il rispetto e la sostenibilità del piano finanziario.

Giova ricordare che la "Finanza di progetto" non costituisce, come spesso viene erroneamente interpretato, un istituto autonomo disgiunto dalla più generale normativa che regola i Lavori Pubblici. In questo contesto si evidenzia come ad una fin troppo articolata e puntuale definizione normativa della fase di aggiudicazione fa da contrappunto un'assenza pressoché totale delle procedure in fase realizzativa, fase quest'ultima "compressa" dalla ben più preminente fase gestionale. Tale peculiare aspetto costituisce una lacuna particolarmente sentita dalle Amministrazioni ed in particolare dai Responsabili Unici del Procedimento. ■





VERONA TRASPORTO COLLETTIVO

Un tram chiamato desiderio

IL PROGETTO DEL FILOBUS RAPPRESENTA L'ULTIMA TAPPA DI UN LUNGO PERCORSO NON ANCORA CONCLUSO PER DOTARE LA CITTÀ DI UN EFFICIENTE SISTEMA DI TRASPORTO COLLETTIVO

testo di **Roberto Carollo**
foto di **Diego Martini**



È piuttosto mortificante ripercorrere la lunga ed estenuante vicenda che da ormai vent'anni vede Verona alle prese con il cosiddetto sistema di *trasporto rapido di massa*. Le origini della vicenda risalgono all'inizio degli anni Novanta sulla scorta del finanziamento pubblico attivato con la legge 211/1992 per l'installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria e di tranvie veloci a contenuto tecnologico innovativo.

Per quanto riguarda la cronologia ci limiteremo qui ad un breve aggiornamento del corposo articolo di Nicola Brunelli e Susanna Grego contenuto nel n. 68/2004 di «architettiverona», tratteggiandone pochi passaggi salienti e rinviando ogni approfondimento ad una sua rilettura. Per riprenderne piuttosto alcune valutazioni che ci consentono di addentrarci in una materia decisamente più congeniale, a noi architetti, ossia affrontando l'ampio spettro di questioni legate ai temi della riqualificazione urbana e alla qualità della città pubblica che ne emergono.

Nel 2004 si concludeva la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, con l'adeguamento del progetto definitivo predisposto dell'Associazione Temporanea d'Imprese guidata dalla tedesca

LE INFRASTRUTTURE SONO MANUFATTI DOTATI DI UN ELEVATO GRADO DI PERMANENZA, TRASFORMAZIONI FISICHE DEL PAESAGGIO URBANO E DEL TERRITORIO, OCCASIONI IRRIPETIBILI DI TRASFORMAZIONE E DI RIQUALIFICAZIONE DELLE CITTÀ E DELLE PERIFERIE

Siemens, che nel 1999 si era aggiudicata l'appalto-concorso per la progettazione e realizzazione dell'opera. Al di là di una serie di prescrizioni puntuali, la Valutazione non faceva che rilevare un'evidenza: il progetto della tramvia avrà un impatto positivo sulla città di Verona soltanto se in quella scommessa ci si crederà davvero... In assenza di una visione strategica di sviluppo urbano, di un piano generale del traffico e di un sistema di parcheggi pubblici e pertinenziali, di un riassetto complessivo del trasporto pubblico e, infine, di una campagna informativa e formativa con i cittadini, la convivenza con il traffico privato risulterà fortemente conflittuale e vedrà il sistema di trasporto pubblico soccombere.

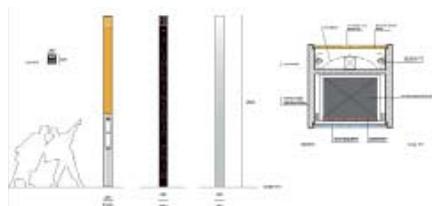
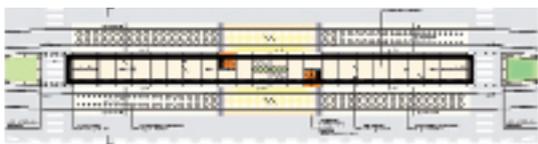
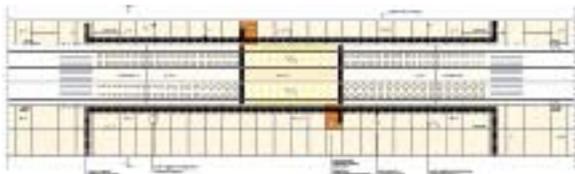
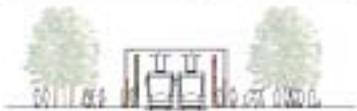
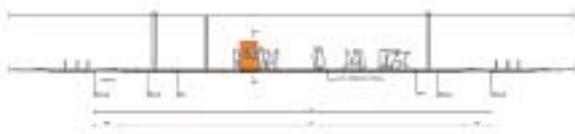
Le prescrizioni della VIA comportavano un incremento dei costi che - insieme alle criticità del tracciato e alle preoccupazioni generate dalla previsione di cantieri per 900 giorni lavorativi - hanno prodotto una sostanziale incertezza di fondo e hanno visto negli anni successivi la nuova amministrazione accogliere con un sospiro di sollievo la risoluzione (accompagnata da un lauto risarcimento) del contratto con Siemens per cause riconducibili ai problemi tecnici rilevati in altre città europee sul modello destinato a Verona: il *Combino*.

Complesso ed altalenante è stato l'iter progettuale, rallentato da problemi procedurali e di natura tecnico-prestazionale, da fragilità strutturali (come l'attraversamento della città storica) ma soprattutto dall'assenza trasversale agli schieramenti di una decisa volontà politica e di una conseguente, imprescindibile, continuità dell'azione amministrativa. Con gravi ripercussioni sull'efficienza del "sistema" urbano - anzi metropolitano - veronese, che ha visto nel tempo il progressivo accentuarsi delle oramai ben note criticità legate al traffico privato: inquinamento atmosferico ed acustico, incidenti stradali, costante incremento dei tempi di spostamento delle persone e delle merci.

Nel frattempo si sono susseguite le alternative nelle ipotesi di tracciato, progetti preliminari, definitivi e ancora preliminari, la VIA, la verifica del progetto da parte della società Metropolitana Milanese e le varianti urbanistiche (183/97, 195/2000, 274/2004, 289/2006) attraverso quattro mandati elettorali e tre diversi sindaci (Sala, Sironi, Zanotto). Per giungere all'ultimo recente passaggio, che ha visto l'amministrazione Tosi mettere mano nel 2008 ad una revisione della tecnologia trasportistica per archiviare

NELLA PAGINA A LATO:
IL TRACCIATO DEL FILOBUS NEL
PROGETTO PRELIMINARE DEL 2008
(IN ROSSO LE PARTI ELETTRIFICATE).
IN BASSO: SEZIONI STRADALI
LUNGO IL CARDO MASSIMO (MALE
DELLE NAZIONI/DEL LAVORO/
PIAVE) CON L'INSERIMENTO DELLE
CORSIE RISERVATE AL FILOBUS NEL
MASTERPLAN DI VERONA SUD.





definitivamente la tramvia e sostituirla con un filobus a guida automatica immateriale. Tutto ciò alimentando un certo smarrimento anche in relazione agli aspetti economico-finanziari, in barba ad un contributo statale (già assegnato a Verona dal 1996) continuamente rincorso e riconvolgiato, che nel tempo ha oscillato in relazione (60% dell'importo totale) al variare delle previsioni di spesa, toccando il picco nel 2002 quando ha superato i 150 milioni di euro.

Probabilmente non è che uno spaccato fedele di tutte le difficoltà che mostra il nostro paese nel progettare il proprio futuro o anche solo nell'immaginare quello delle generazioni che verranno dopo di noi. Ma colpevolmente grave è il ritardo che paga la nostra città, ricordando che nel frattempo Padova, Mestre, Firenze, Torino – accomunate a Verona da molti problemi, primo fra tutti quello del consenso – sono partite con noi e hanno già raggiunto l'obiettivo di dotarsi di sistemi filotramviari.

Il filobus

Non è sugli aspetti tecnologici che vogliamo centrare questo contributo, ma alcune note sul nuovo sistema filoviaro

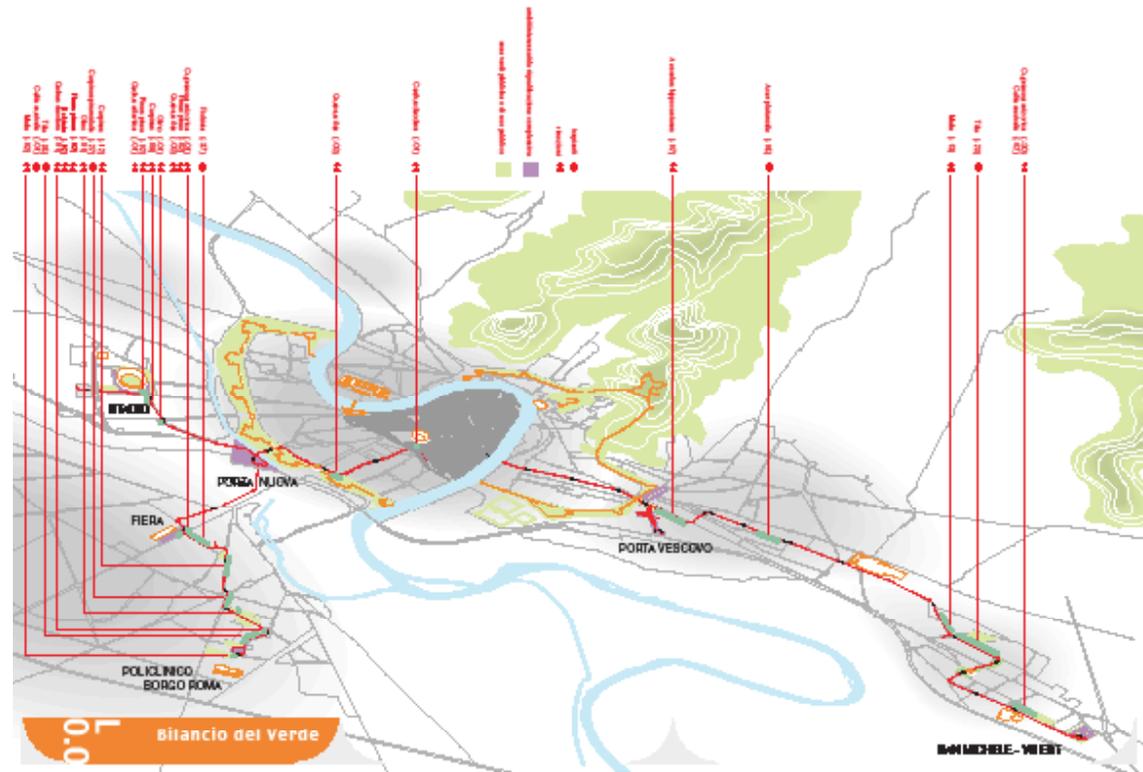
- anche solo con mere finalità di cronaca
- vanno riportate. Con il pragmatismo che la caratterizza, l'attuale Amministrazione - a fronte di una vicenda rimasta irrisolta per 15 anni - si è assunta la responsabilità di individuare nel filobus una via più semplice, rapida ed economica per risolvere la questione del trasporto rapido di massa a Verona.

Le Relazioni tecnico-illustrative che accompagnano il nuovo progetto affrontano la comparazione tra i due sistemi (tram e filobus) sottolineando con entusiasmo i vantaggi forniti dalla nuova proposta. Che effettivamente non sono pochi: minori costi e tempi più rapidi per l'esecuzione dell'opera, nonché per la soluzione delle criticità emerse lungo il tracciato; maggiore flessibilità del sistema, grazie all'utilizzo di convogli ibridi che permetteranno l'assenza delle linee aeree di alimentazione nel centro storico, ridimensionando i problemi di impatto ambientale; il contenimento dei costi di esecuzione e di esercizio, che permetterà un'estensione da 10 a 23,8 km della rete; una cantierizzazione dell'opera molto meno invasiva, anche perché non sarà più necessaria la realizzazione della galleria polifunzionale per lo spostamento dei sottoservizi.



NELLA PAGINA A LATO:
 LA PALINA INFORMATIVA E, A
 SINISTRA, L'ARTICOLAZIONE DELLA
 FERMATA TIPO DELLA TRAMVIA
 NEI DIVERSI CONTESTI
 URBANI E STRADALI.
 A SINISTRA: PROTOTIPI PER
 L'ILLUMINAZIONE DEL
 TRACCIATO TRAMVIARIO.
 IN BASSO: IL BILANCIO DEL VERDE
 (ABBATTIMENTI E SOSTITUZIONI).
 TUTTE LE IMMAGINI RELATIVE AL
 PROGETTO DELLA TRAMVIA SONO
 DELLO STUDIO ROTA & PARTNERS.

Per contro appare vagamente tendenzioso definire "relativa" una riduzione del 30% della capacità di trasporto – che passa nella tratta di massimo carico dai 3600 ai 2450 passeggeri/h per direzione. Ma tutto sommato è comprensibile e... non ci deve scandalizzare nell'età della comunicazione. Non va sottaciuto però che questo ultimo atto rappresenterà probabilmente il de profundis, la rinuncia definitiva (evidentemente avvallata dalla comunità veronese) a spostare il baricentro della mobilità urbana sul mezzo pubblico che – come ampiamente dimostrato da tutte le procedure di verifica e valutazione fin qui effettuate – nei termini attuali non sarà mai competitivo con il mezzo privato al punto da modificare i comportamenti individuali. Per aprire uno spiraglio di ottimismo possiamo solo augurarci che alcune scelte non irrilevanti – come l'estensione della sede propria e l'incremento della velocità commerciale, o la frequenza cadenzata dei passaggi – possano comportare una progressiva apertura all'utilizzo del trasporto pubblico. E chissà se tra quindici o vent'anni non saremo pronti a scommettere su una tramvia o, perché no, su una metropolitana.





SUGGERIMENTI PROGETTUALI PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LUNGO IL TRACCIATO DEL TRAM. SOPRA: STADIO BENTEGODI E MADONNA DI CAMPAGNA. NELLA PAGINA A LATO: IL CAPOLINEA DI SAN MICHELE CON IL PARCHEGGIO SCAMBIATORE. PROGETTO: STUDIO ROTA & PARTNERS, 2001.

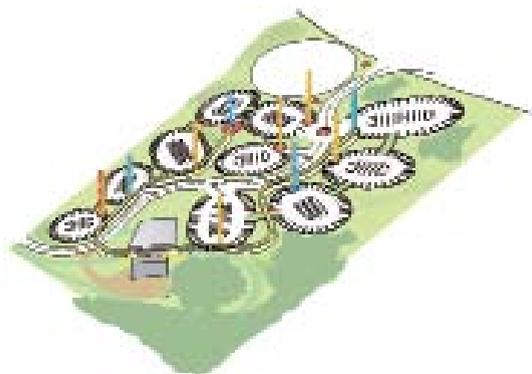
La qualità dello spazio pubblico

Parte delle immagini che accompagnano questo articolo sono tratte da uno studio commissionato dal settore Strade e Giardini a Italo Rota¹ nel 2001. In relazione ad un incarico inizialmente piuttosto circoscritto - che aveva a che fare con una sorta di "mitigazione" dell'impatto del sistema tecnologico sul centro storico e sugli edifici vincolati - Rota, ha saputo allargare il proprio campo d'azione in due direzioni sostanziali.

In primo luogo per assumersi un ruolo - non richiesto e probabilmente anche visto con una certa diffidenza - di coordinamento e messa a sistema di tutta una serie di problematiche fino a quel momento affrontate in forma specialistica e frammentate fra diverse competenze: dai sottoservizi agli elementi tecnologici (miriadi di pozzetti e prese d'aria che avrebbero costellato il tracciato), alle questioni di statuto legate al codice della strada (velocità, convivenza con i pedoni, auto, bici...), ai temi dell'interscambio con altre forme di trasporto pubblico e privato (mezzi APT, autobus, ferrovia, taxi, parcheggi scambiatori...) fino al Piano urbano del traffico o alle implicazioni di antropologia urbana.

In secondo luogo dilatando il campo

d'azione della sua consulenza all'intero tracciato tramviario anzi, ribaltando un luogo comune piuttosto diffuso, sostenendo che il vero obiettivo era quello di estendere ai quartieri periferici e ai *terrain-vague* che si insinuano nelle aree di frangia la qualità intrinseca nella città antica. Ed ancora introducendo il tema dell'equilibrio ambientale, grazie a un'accurata rilevazione dei filari e degli alberi monumentali presenti lungo il tracciato, per valorizzarne la presenza o per indicare adeguate misure compensative nei casi di abbattimento (bilancio del verde). Sostenendo come verso le estremità della linea il tracciato possa diventare un potente elemento di riqualificazione urbana ed ecologica, un viaggio tra i monumenti verdi, tra filari alberati, con i binari immersi nel prato... Tutto ciò si andava naturalmente ad aggiungere all'oggetto vero e proprio dell'incarico: indagini e soluzioni di dettaglio relative all'ancoraggio dei cavi sulle facciate degli edifici vincolati o su altri manufatti di pregio. In questi termini l'indagine ha individuato alcuni nodi particolarmente sensibili: Porta Vescovo, Ponte Navi e la chiesa di San Fermo Maggiore, volto Cittadella, Porta Nuova. Oltre alla concezione di un'immagine



coordinata che va dalla grafica al marchio, dalle fermate alla segnaletica, dalla palina al disegno del suolo, dagli oggetti di arredo urbano all'illuminazione notturna, dai servizi accessori (edicola, telefoni, parcheggio biciclette...) fino all'interno della vettura. Grande attenzione viene dedicata ai colori e ai nomi delle linee o ancor più delle *fermate*, che devono identificare contemporaneamente i luoghi e le funzioni. La definizione di un linguaggio unificato deve trovare la massima forza nei capolinea (San Michele, Stadio) e nei nodi di interscambio con altri mezzi pubblici, con il treno e con il taxi (Porta Vescovo, Piazza XXV Aprile). Per questi luoghi lo studio fornisce alcune suggestioni progettuali che possono costituire preziose linee guida per la progettazione, ma che soprattutto concorrono alla comprensione del ruolo strutturale che la tramvia può assumere, se correttamente interpretata, ai fini della riqualificazione urbana. Ecco allora che nel centro storico l'immagine si fa molto discreta, quasi rarefatta, concentrata sull'oggetto in movimento illuminato da sotto. La fermata rinuncia agli elementi accessori, talvolta anche alla pensilina, per ridursi alla sola palina informativa. Viceversa, via via che ci si allontana dal



centro aumentano il disegno del tracciato e della fermata. Aumenta l'illuminazione notturna mentre intorno alla pensilina si raccoglie una concentrazione di servizi (telefoni, edicola, park biciclette...) per farne un presidio in grado di migliorare la percezione di sicurezza da parte degli utenti e dei cittadini. Sui temi della sicurezza, del comfort e dell'efficienza - soprattutto in periferia - Rota aveva molto insistito, chiedendo l'installazione di telecamere, di paline informatizzate con i tempi di attesa e di percorrenza, di servizi informativi all'utenza con gli orari e la pianta dei trasporti, pulsanti antipánico, servizi per non vedenti. Quello che qui ci interessa sottolineare è la presenza di una coerente visione d'insieme, in grado di guidare, coordinare e controllare l'esito, anche formale, di una grande complessità di scelte squisitamente tecniche che i singoli operatori sono chiamati a fare. Il *concept design* di Italo Rota è un contributo nella piena disponibilità dell'Amministrazione, che l'ha acquisito in forma di consulenza pagandolo, tra l'altro, profumatamente. Ripescarlo dai cassetti è solo un modo - speriamo efficace - per ricordare e per ricordarci che al di là delle infinite discussioni che a

quanto pare appassionano tutti noi sulle tecnologie, sui percorsi, sui consumi... le infrastrutture sono anche manufatti dotati di un elevato grado di permanenza, trasformazioni fisiche del paesaggio urbano e del territorio, occasioni irripetibili di trasformazione e di riqualificazione delle città e delle periferie. E in quanto tali sono di nostra competenza. ■

¹ Classe 1954, Rota è stato allievo di Albini e Gregotti prima di trasferirsi a Parigi dal 1980 fino alla metà degli anni novanta, quando è rientrato in Italia per fondare lo studio Italo Rota & Partners con sede a Milano. Ha maturato - grazie soprattutto alla sistemazione urbana del centro di Nantes, con Bruno Fortier - una preziosa esperienza in materia di sistemi filotramviari che lo ha portato ad occuparsi, prima di Verona, anche della riqualificazione urbana legata al tracciato della metropolitana di superficie di Brescia. Chi ha avuto la fortuna di conoscere Italo Rota sa quanto dietro un'immagine anticonvenzionale fino all'eccentricità si celi un universo figurativo straripante, che va ben oltre l'architettura per attingere ad ogni forma di produzione visuale: dal mondo dell'arte, antica e moderna, alla cultura pop o al kitsch della quotidianità contemporanea. Che lui voracemente divora, digerisce, riproduce, colleziona e trasfigura perché, per dirla con Quentin Tarantino: "Good artists borrow, great artists steal" (I buoni artisti prendono a prestito, i grandi artisti rubano).

LUGANO REGGIO EMILIA VERONA

L'infrastruttura diventa città

DARE FORMA ALLE INFRASTRUTTURE URBANE E TERRITORIALI
È LA SFIDA PROGETTUALE ESEMPLIFICATA DALLE ESPERIENZE
DELLO STUDIO FOA IN TRE DIFFERENTI CONTESTI

testo di **Paolo Galuzzi**





Nella città contemporanea, estesa e metropolizzata, il progetto delle infrastrutture rappresenta un elemento costitutivo della nuova urbanità, nella quale diverse realtà, quali la campagna, la natura e la città, si confrontano dentro uno spazio di azione sempre più ravvicinato e ristretto. Soprattutto nei territori intermedi della città metropolizzata dove è più forte la domanda di una nuova armatura infrastrutturale e dove più velocemente nascono i nuovi modelli urbanistici della città diffusa, il progetto di territorio si confronta con un paesaggio in transizione, un paesaggio temporaneo, che denuncia l'incertezza programmatica del disegno urbano contemporaneo e la logica incrementale delle dinamiche di trasformazione di un'economia molecolare. Muovere un pensiero verso la possibilità concreta di dare forma alle infrastrutture urbane e territoriali integrandone le valenze di carattere tecnico con la complessa stratificazione dei paesaggi della città contemporanea in permanente transizione è quindi una sfida progettuale decisiva per le discipline chiamate a dar forma allo spazio fisico. Il presente intervento prova a introdurre alcuni caratteri di questa sfida

mettendoli alla prova attraverso i progetti recentemente maturati dalla Federico Oliva Associati in tre differenti città:

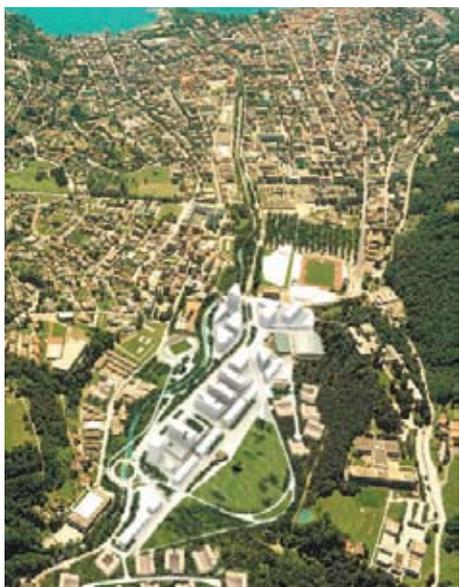
- Lugano, con riferimento al concorso e alla variante urbanistica per il Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC)¹, ossia il riordino di un margine urbano eterogeneo e frammentato della città ticinese, innescato dalla realizzazione della nuova tangenziale nord;

- Reggio Emilia, con il progetto interamente realizzato dell'ambientazione ecologica e ambientale del sistema delle tangenziali Sud e Nord della città e del nuovo casello autostradale;

- Verona, attraverso il Masterplan di Verona Sud, nel quale la riorganizzazione dell'armatura infrastrutturale diviene l'occasione per il rilancio di un tessuto periferico storicizzato e industriale in transizione verso una dimensione più articolata, caratterizzata da molteplici vocazioni.

Per ogni caso si cercherà di evidenziare i nodi progettuali e operativi più interessanti per le trasformazioni in corso nell'area veronese, evidenziando gli aspetti più innovativi di processo e di prodotto che sostanziano un possibile intreccio virtuoso tra progetto infrastrutturale e progetto di territorio.

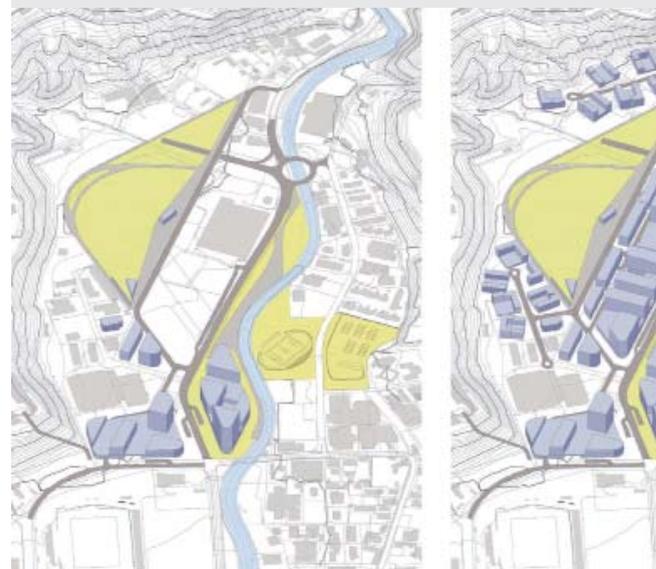
NELLE PAGINE PRECEDENTI
E A LATO:
PROGETTO PER IL NUOVO
QUARTIERE CORNAREDO,
LUGANO.
SCHIZZO DI STUDIO,
INSERIMENTO NEL CONTESTO
E FASI DI REALIZZAZIONE.



Lugano - NQC

Il riordino dell'ambito intercomunale denominato Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC) matura contestualmente al programma di riorganizzazione infrastrutturale innescato dalla nuova tangenziale Omega e dalla galleria di 3 km (Veduggio-Cassarate), che permetterà di servire attraverso il nuovo nodo di Lugano Nord un ampio settore urbano caratterizzato da una debole accessibilità. Il nuovo sistema tangenziale trasformerà il destino di un'area di frangia, disomogenea e scomposta del quadrante nord, nella nuova porta settentrionale di ingresso alla città, rivoluzionando il sistema dei flussi e delle centralità, da sempre concentrati sul fronte lago. Un'area di 75 ettari in cui l'infrastruttura diviene il motore delle trasformazioni urbane, non elemento da mitigare a posteriori, ma elemento da curare e progettare in un tempo parallelo e sincronizzato a quello nel quale prende forma il nuovo quartiere .

Uno degli aspetti più interessanti è costituito dalla natura procedurale e processuale del programma di trasformazione sia sotto il profilo concorsuale, attuativo e, infine, gestionale. Determinante, infatti, per la buona riuscita dell'operazione sarà il programma con



cui gli Enti territoriali svilupperanno in modo integrato e condiviso le fasi di questa trasformazione e i contenuti del progetto urbano che ne deriva. Il programma prende avvio attraverso un Concorso Internazionale di Idee (2005)² a cui farà seguito un successivo Masterplan (2006) di consolidamento della soluzione uscita dal Concorso, per arrivare alla stesura di uno specifico Piano regolatore intercomunale (2007), sincronizzato con i lavori di realizzazione della Galleria e con la realizzazione delle infrastrutture urbane. In particolare, ricordato con la previsione del Nodo intermodale del trasporto pubblico (con una capacità di 1.500 posti auto) previsto dal Piano dei trasporti del Luganese, che diviene la vera porta di accesso alla città da Nord. Il Nodo di interscambio è parte integrante del progetto insediativo del nuovo quartiere e nasce integrato con funzioni commerciali e direzionali, che ne restituiscono non solo



un indiscutibile profilo urbano, ma anche il ruolo di centralità territoriale e di snodo con i tessuti della città esistente. Il tema critico lanciato dal Concorso di idee riguarda più da vicino il rapporto tra la galleria e la maglia urbana della città: la soluzione iniziale contenuta nel bando risolve funzionalmente tale criticità generando un loop viabilistico che smista il traffico diretto al tunnel urbano e al contempo struttura il sistema insediativo del nuovo quartiere. A questa soluzione, il progetto vincitore preferisce una grande rotonda disposta a ponte sul fiume Cassarate, che permette di scindere la soluzione infrastrutturale dall'impianto morfologico della nuova porta urbana. Tale soluzione permette, così, di trasformare un'infrastruttura rigidamente progettata per rispondere a soluzioni di traffico, nella costruzione di un nuovo organico pezzo di città: il boulevard urbano di via Sonvico, il controviale alberato per la

sosta, la rete di mobilità più lenta. La riforma della viabilità diventa la spina dorsale di una serie di spazi collettivi e di nuovi tessuti urbani che si innestano sulla topografia esistente, costruendo il rapporto e le relazioni con il paesaggio: il Parco fluviale del Cassarate (il filo verde), il bosco collinare, il parco di Treveno (cuore verde) anfiteatro fruitivo e paesaggistico sul quale si affaccia la cornice collinare, il cluster edilizio tra stadio e la multisala. Le infrastrutture e il paesaggio divengono le dimensioni principali attraverso le quali dare forma e sostanza alle nuove figure urbane che il piano evoca.

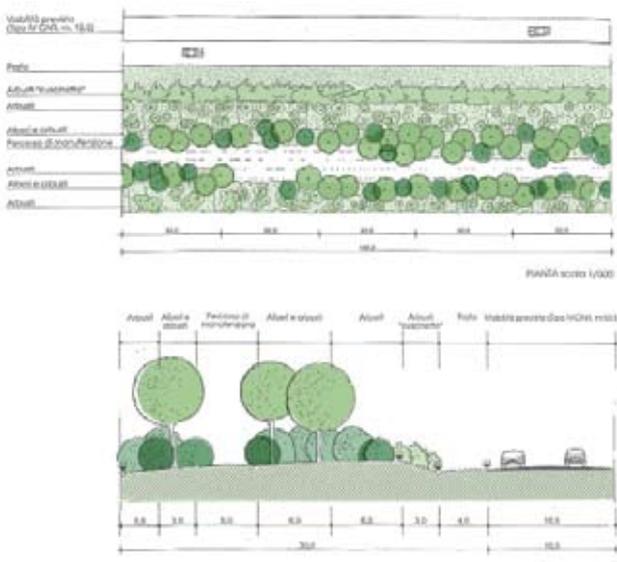
Reggio Emilia - Inserimento ambientale delle tangenziali

Il Progetto di inserimento ambientale delle tangenziali Nord e Sud di Reggio Emilia nasce dentro gli studi per il nuovo piano comunale all'inizio degli anni Novanta, viene formalizzato all'interno del Preliminare di piano del 1994 e viene poi realizzato nel corso dei primi anni Duemila a partire dalla sperimentazione condotta sulla tangenziale Sudest⁹. Con questi provvedimenti l'Amministrazione comunale di Reggio Emilia ha intrapreso una politica che mette al centro del progetto urbanistico per la città futura i temi della sostenibilità

ambientale e della rigenerazione ecologica, sperimentando tecniche e soluzioni trattabili attraverso il piano urbanistico comunale. Tanto da riservare ai corridoi ecologici infrastrutturali e agli strumenti che li rendono operativi (Piano di inserimento ambientale - PIA) uno specifico articolo nella normativa di piano.

Negli elaborati di piano vengono disegnate le Zone di ambientazione stradale che dovranno costituire parte integrante del progetto e della realizzazione dell'opera pubblica. Queste zone non comprendono solo i tratti stradali ma anche le aree limitrofe da utilizzare per gli eventuali interventi di mitigazione e compensazione. Si tratta di aree più vaste di quelle tradizionalmente dedicate alla viabilità e funzionali a evitare con il progetto infrastrutturale di produrre relitti agricoli, di scardinare la composizione delle strutture di organizzazione rurale (geometria dei campi, orditura dei filari, ecc.), la struttura del paesaggio e anche quella delle proprietà rurali e urbane. Il disegno di tali ambiti non ha forma regolare quale quello generato da una fascia di rispetto, ma è caratterizzato da uno sviluppo geometrico variabile, tracciato organicamente sulla base delle morfologie dei territori attraversati con dimensione variabile compresa tra i 10 e i

A FIANCO:
INSERIMENTO AMBIENTALE
DELLE TANGENZIALI DI
REGGIO EMILIA. PLANIMETRIA
GENERALE, SEZIONE TIPO
DELLE FASCE BOScate
E VEDUTA AEREA IN
CORRISPONDENZA DI UNA
ROTATORIA.



30 metri.

Nel concetto di ambientazione convivono:

- le istanze di riqualificazione e potenziamento delle alberature e delle fasce boscate esistenti;
- le istanze di recupero ambientale delle aree residuali tra il ciglio stradale e il confine dell'ambientazione da trattare a prato o sistemare con arbusti;
- le istanze di trasformazione indotte dal tracciato che richiedono interventi di tipo lineare e puntuale;
- la realizzazione di dune alberate o l'installazione di barriere artificiali lungo il percorso;
- la compensazione ecologica per riequilibrare eventuali perdite di paesaggio e di ambiente.

Il progetto infrastrutturale nasce, quindi, integrato con il progetto di inserimento ambientale e segue lo stesso iter procedurale. È accompagnato da una specifica modellazione dei rischi di inquinamento acustico e una analisi ecologica puntuale del territorio basata sul catasto dei biotipi. Le fasce di ambientazione sono generalmente pensate su entrambi i lati della strada. Nei primi tre o quattro metri dal sedime della strada sono attrezzate con tappeto erboso per motivi di sicurezza. Oltre la fascia di sicurezza, una

prima fascia arbustiva di tre metri (arbusti cuscinetto) è prevista con specie rustiche, resistenti e robuste. Segue una fascia più ampia di circa venti metri con arbusti e alberi piantati con disposizione a masse di vegetazione, crescenti più ci si allontana dalla strada. I moduli di aggregazione⁴ per definire gli impianti arborei delle fasce boscate misurano tre metri per venti. A queste sono associate diverse specie arbustive che consentono di produrre un impianto vegetale misto e differenziato. Dove la dimensione lo consente si può creare un bosco ad associazione vegetale completa (arborea, arbustiva e erbacea).

Verona – Masterplan di Verona Sud

Il Masterplan per Verona Sud raccorda le opzioni generali del PAT con la disciplina regolativa e operativa del Piano degli interventi, attraverso un disegno intermedio che ha valore programmatico-strategico. Compito del Masterplan è quello di far convivere qualitativamente le grandi trasformazioni in atto nella ZAI storica, in particolare quelle disposte lungo l'asse di Viale delle Nazioni/del Lavoro/Piave con la riqualificazione urbana diffusa dei quartieri di Santa Lucia, Golosine, Borgo Roma e dei tessuti produttivi che fasciano il margine autostradale, assieme alle

IL MASTERPLAN DI VERONA SUD INDIVIDUA TRE AMBITI DI TRASFORMAZIONE, DA AFFRONTARE CON POLITICHE URBANISTICHE DIVERSIFICATE. IL PRIMO RIGUARDA LE AREE LUNGO IL CARDO: LA CITTÀ DEGLI EVENTI



strutture fieristiche, dentro un quadro di mobilità e di infrastrutturazione definito e realizzabile in tempi certi.

Se si vuole conseguire l'avvio di un progetto così complesso tenendo insieme la realizzazione delle infrastrutture necessarie e lo start up di alcuni progetti strategici, si deve innanzitutto ridimensionare gli obiettivi infrastrutturali che accompagnavano il progetto del Viale principale centrale, proponendo una nuova organizzazione del sistema della circolazione e dell'accessibilità, gerarchizzando i flussi e riequilibrando le quote di traffico anche su altre direttrici. Si tratta, da una parte, di operare una tendenziale riduzione delle previsioni e dei carichi urbanistici della Variante 282, anche introducendo meccanismi di attuazione differita e la possibilità trasferire quote edificabili per attività su altri ambiti urbani, come ad esempio l'area della Marangona, dove è previsto il polo dell'innovazione. Dall'altra, risulta necessario coinvolgere nel processo di riordino urbano di Verona Sud non solo le aree strategiche poste lungo il Viale, ma anche i cluster produttivi localizzati a ridosso dei quartieri storici dell'ATO 4. La riqualificazione del viale centrale, così, sarà principalmente urbana per offrire un

contributo decisivo alla qualità della vita e dell'abitare di Verona Sud.

Sotto il profilo strettamente infrastrutturale comporterà:

- la realizzazione di una sezione stradale del Viale centrale variabile tra una dimensione minima di ventidue metri (al netto dei marciapiedi), una prevalente di venticinque metri, ove possibile una più ampia fino a trentadue metri, per assicurare la realizzazione di ambientazione e di arredo (marciapiedi commerciali, alberature e piste ciclabili);
- l'allargamento consentirà per tutto lo sviluppo di realizzare sei corsie, due riservate al sistema di trasporto pubblico, due per senso di marcia per il traffico privato;
- asservimento semaforico al trasporto pubblico;
- eliminazione e/o razionalizzazione delle svolte a sinistra dal Viale centrale;
- il coinvolgimento degli operatori selezionati con i bandi ai fini dell'acquisizione delle aree necessarie per la realizzazione degli allargamenti della sede stradale.

Il progetto per il Viale centrale comporta una selezione dei ruoli a questo attribuiti in passato, penalizzando quello di unico ingresso viabilistico verso la Città storica,

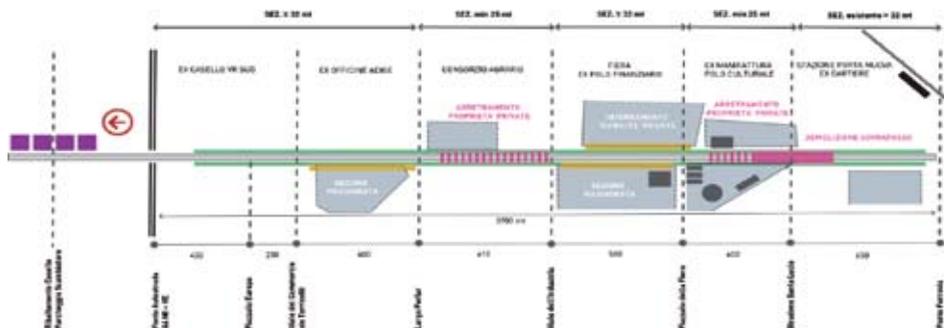
sostenendo prioritariamente quello di asse dedicato al trasporto pubblico e al servizio delle attività strategiche che si localizzeranno lungo l'asse.

Il Masterplan individua tre ambiti di trasformazione, da affrontare con politiche urbanistiche diversificate. Il primo riguarda le aree lungo il Cardo: la Città degli eventi. Comprende i tessuti della ZAI posti lungo l'asse centrale del viale Nazioni/Lavoro/Piave per i quali si prevede una riqualificazione funzionale di tipo integrato con prevalenza di attività e servizi, nonché una forte dotazione di aree ed attrezzature pubbliche che compensi le carenze dei quartieri limitrofi.

In queste aree si dovranno collocare prevalentemente funzioni commerciali, direzionali, ricettive, culturali turistiche e congressuali, ma anche funzioni metropolitane di eccellenza ad integrazione del distretto fieristico e del polo culturale. Il secondo comprende le aree a ridosso dei quartieri di Santa Lucia e Golosine e Borgo Roma: il tessuto intermedio polifunzionale. Un sistema di aree che riguarda la fascia posta tra i quartieri e viale Torricelli e un'area di cerniera a sud di Borgo Roma, posta tra le Officine Adige e l'Autostrada. In questi ambiti gli obiettivi urbanistici sono finalizzati alla creazione di nuove aree a

NELA PAGINA PRECEDENTE: IL MASTERPLAN PER VERONA SUD. IN QUESTA PAGINA: INTERVENTI DI WALKABILITY E SISTEMA DEGLI SPAZI APERTI NEI QUARTIERI DI GOLOSINE (IN BASSO) E BORGO ROMA-TOMBETTA (IN ALTO). NELLA PAGINA A LATO: SCHEMA DI RIORGANIZZAZIONE DI VIALE DELLE NAZIONI/DEL LAVORO/PIAVE IN FUNZIONE DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA.





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.

Un terzo sistema di aree comprende i tessuti compresi tra via Torricelli/Fermi/Gioia/Pasteur e l'Autostrada, che il Masterplan riconferma come produttivi, lasciando comunque aperto un limitato spazio a nuove attività di tipo terziario e commerciale a condizione che siano accompagnate dalla realizzazione di servizi pubblici o privati ad uso pubblico, prevalentemente al fine di migliorare la qualità insediativa e le condizioni di vivibilità per addetti, utenti e visitatori.

Per i quartieri storici di Santa Lucia, Golosine e Borgo Roma, il Masterplan si muove su quattro livelli di azione. La messa a sistema di una serie di interventi legati all'accessibilità e alla circolazione come premessa per qualsiasi intervento di riqualificazione urbana.

L'organizzazione di un nuovo disegno di rete che, gerarchizzando il ruolo di ciascun segmento viario e ridefinendo la maglia dei collegamenti urbani principali e di connessione interquartiere, consenta di incidere sui connettivi locali liberandoli

dai traffici di attraversamento di tipo parassitario e prevedendo interventi di *walkability*. La definizione di precise strategie di riqualificazione dei tessuti della ZAI storica cresciuti a ridosso dei quartieri che, trasformandosi, dovranno incrementare la quota di dotazioni pubbliche presenti e realizzare nuove funzioni qualificanti (terziario e commercio), in modo da contribuire a superare la monofunzionalità residenziale attuale. Il rafforzamento del sistema delle aree pubbliche e del verde (l'armatura della città pubblica) è ordito attraverso interventi finalizzati al miglioramento dei livelli di fruibilità: nuovi corridoi di connessione con il sistema dei parchi urbani, extraurbani e di cintura, la messa in rete del sistema delle aree verdi esistenti e previste nei nuovi ambiti di trasformazione, il rafforzamento delle centralità dei quartieri e il miglioramento delle condizioni di fruibilità. Il programma di riordino del viale centrale, la previsione di un efficiente servizio di trasporto pubblico, la messa in sicurezza della rete stradale dei quartieri non rappresentano, quindi, solo operazioni specialistiche di ingegneria del traffico, ma prendono senso da un esplicito progetto di città, a cui il Masterplan di Verona Sud inizia a dare fisionomia. ■

¹ Per l'approfondimento del progetto è possibile consultare il sito www.cornaredo.ch, in cui sono raccolti le principali tappe del percorso avviato e gli stati di avanzamento delle progettazioni.

² Data l'estensione intercomunale dell'ambito, il Concorso Internazionale è bandito dai comuni di Lugano, Cannobio, Porza insieme al Cantone Ticino, a cui è affidata la progettazione e realizzazione delle opere infrastrutturali territoriali.

³ È un percorso di affinamento intrapreso con il Piano di Riordino Ecologico Urbanistico e istituito con la Variante di anticipazione del '96, prima di essere definito sistematicamente con la Variante generale del 2004. Nasce come risposta all'evidenziarsi delle criticità ambientali sugli insediamenti e sul paesaggio indotte dalle attuazioni di tratti di grande viabilità proposti con il piano comunale precedente (Prg '84) e dalla insufficienza constatata in tali casi limite degli arretramenti prescritti dalle fasce di rispetto del Codice della strada.

⁴ Ogni modulo è composto da due lettere e tre numeri:

- 1l = Moduli pluristratificati o monostratificati
- 2l = Condizioni, Esigenze pedologiche e resistenze agli inquinanti (umidi asciutti, urbani)
- 1n = Ambiti (naturalistico, agricolo, periurbano/urbano)
- 2n = Tipologia della sistemazione (naturale, con argine, con barriera, scarpate e svincoli)
- 3n = indica il modulo specifico.

Intervento presentato al convegno
Il progetto delle infrastrutture fra tecnica e paesaggio, Verona, 1 luglio 2010.

Scenari per una città metropolitana

testo di **Tullo Galletti**



Il caso di Verona sembra emblematico per saldare in un'unica esperienza questioni di mobilità di lunga percorrenza con questioni di mobilità locale. In questa città infatti si intersecano due delle principali linee ferroviarie nazionali: la Torino-Milano-Venezia-Trieste e la Brennero-Roma, appartenenti a quelli che il Piano Generale Trasporti definiva il "corridoio plurimodale pedealpino padano" e quello "dorsale centrale". Oggi si parla preferibilmente di corridoi TEN: il Corridoio 1 Berlino-Roma-Napoli e il Corridoio 5 Lisbona-Torino-Trieste-Kiev.

Entrambe le linee sono oggetto di progetti di quadruplicamento veloce e in particolare la Milano-Verona-Venezia appartiene al Progetto A.V./A.C. destinato a modificare i

comportamenti dell'utenza su tale direttrice, riposizionando la distribuzione delle funzioni residenziali e di lavoro, consentendo quelli che fin dagli anni '90 i tecnici chiamavano nuovi "sbracci pendolari", cioè spostamenti di raggio molto ampio (per esempio vivere a Verona e lavorare a Milano o viceversa), analogamente a quanto già successo in Francia e che ora si sta "scoprendo" anche in Italia con l'avvio del servizio *Frecciarossa* e a breve con quello NTV di Montezemolo-Della Valle.

Di qui l'esigenza di riconsiderare l'intero sistema dei trasporti locali come un network che deve servire un bacino metropolitano di utenza di raggio interprovinciale (anzi interregionale), relazionato agli spostamenti di lunga

percorrenza e gravitante su impianti (attuali e futuri) di grandissima attrattività e valenza: la stazione A.V. e l'aeroporto.

La città di Verona per le sue componenti economiche, storiche e artistiche, e per l'eccellenza dei servizi sociali e culturali determina già un effetto di polarizzazione non solo sui comuni della corona (che con essa costituiscono la cosiddetta "Grande Verona", conurbazione di 450.000 abitanti), ma anche sulle città contermini: Brescia, Trento, Vicenza e - soprattutto - Mantova. Sul piano relazionale emerge uno scenario inevitabilmente complesso e necessariamente da organizzare secondo criteri di forte gerarchizzazione funzionale e quindi di solidarietà fra sistemi di trasporto di differenti gerarchie e caratteristiche: locali (urbani-suburbani-extraurbani), di area e di media-lunga percorrenza.

Di fatto si sostanzia in questa città l'intera problematica della "politica dei nodi" da affrontarsi nello spirito con cui il Piano Generale dei Trasporti, fin dalla prima formulazione, definiva i sopra citati "corridoi plurimodali": non semplici strutture e infrastrutture, bensì "...nodi di interscambio e processi di integrazione modale, ...di flussi fisici e flussi di investimento...", mediante progetti che dovevano "saldarsi con il sistema...delle reti... infraregionali e regionali... definite attraverso adeguati strumenti di Pianificazione locale".

La filosofia dell'*integrazione fra diversi modi di trasporto* ha introdotto il concetto di *reti e nodi di corrispondenza* secondo cui linee differenti s'intersecano o convergono, moltiplicando le possibilità di distribuzione dei flussi, in virtù di una appropriata organizzazione.

L'"intermodalità" è un concetto e un criterio progettuale che mira a sfruttare le possibili

complementarietà di sistemi di trasporto diversi e i possibili effetti di ridondanza o moltiplicatori della complessiva offerta di trasporto, individuando le condizioni e i luoghi in cui condurre a interfacciare le diverse modalità.

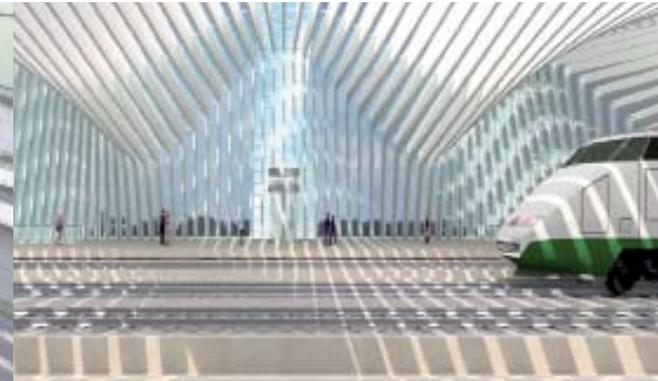
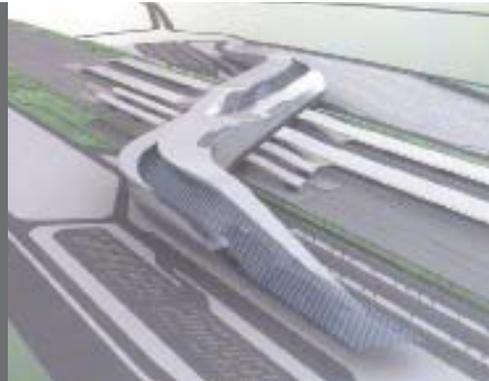
La stessa progettazione della rete FS, in quanto sistema agli altri sovraordinato, dovrebbe farsi carico in modo complessivo di tutte le problematiche di una politica del trasporto e pertanto della prosecuzione dell'offerta di trasporto sul territorio (e per converso di feederaggio della rete FS), verificando le necessarie congruenze e quindi definendo il sistema dei trasporti subordinati e la sua efficacia, nonché il livello di integrazione con i "nodi" della rete. A livello europeo sono noti gli esempi di interconnessione modale fra impianti di differente gerarchia funzionale: il *Verbindungsbahn* di Monaco - su cui è stata costruita la grande vicenda di rinnovo urbano e urbanistico della Marien Platz e del sistema di trasporti urbani (U-Bhan), extraurbani (S-Bhan) e nazionali -, l'*Interconnexion Châtelet* di Parigi, il nodo di Lione, e più recentemente il Passante di Milano, la cui reciproca implementazione esalta le potenzialità del sistema territoriale. Si tratta di processi di crescente specializzazione delle linee e dei servizi, ma soprattutto di accessibilità dei nodi, di quelli più profondamente inseriti nei contesti urbani con quelli esterni/di area, esplorando le relazioni funzionali fra impianti separati per cogliere quelle che possono risultare più fortemente collaborative e consentano l'attivazione di connessioni di alta utilità per gli ambiti urbani attraversati. Ciò si pone con particolare evidenza per i possibili collegamenti fra differenti impianti di stazione, come nel caso di realizzazione di



“Stazioni-Porta” dell’A.V. distinte da quelle storiche esistenti.
Tale questione può rappresentare una stimolante innovazione per Verona.
Il progetto della linea A.V./A.C. Milano-Verona-Venezia, infatti, prevedeva originariamente uno “shuntaggio” a sud della città, in aderenza al tracciato autostradale della A4, con funzione anche di circonvallazione merci per il Quadrante

S. Pancrazio, che comporta tempi di percorrenza (anche senza fermata a Porta Nuova) superiori a quelli di un transito a sud su una linea dedicata e con fermata sistematica¹.
Nel frattempo vengono destinate al “nodo” di Porta Nuova solo le risorse strettamente necessarie ad attivare una semplice fermata dell’A.V. sul lato sud della stazione, per i pochi treni/giorno *non* previsti in transito,

A LATO, DA SINISTRA:
STAZIONE A.V. NAPOLI AFRAGOLA (ZAHA HADID);
STAZIONE A.V. REGGIO EMILIA (SANTIAGO CALATRAVA);
STAZIONE A.V. FIRENZE (NORMAN FOSTER), PLANIMETRIA
GENERALE E VEDUTA INTERNA;
STAZIONE A.V. ROMA TIBURTINA (ABDR ARCHITETTI).



Europa, soprattutto merci pericolose (è bene ricordare l’incidente di Viareggio).
Lungo tale by pass avrebbero dovuto correre tutti i treni A.V./A.C. non interessati alla sosta in Verona Porta Nuova, che pertanto sarebbe stata servita solo dai treni destinati a effettuare fermate saltuarie (senza cadenzamento), e percorrenti i previsti raccordi di interconnessione in affiancamento alla linea esistente.
Di tale by pass non si parla più esclusivamente per motivi “politici”, in attesa che vengano risolti i problemi di tracciato (e di finanziamento) della successiva tratta Verona-Padova; in realtà in futuro il problema si riproporrà integralmente a causa della tortuosità del tracciato della linea storica (da quadruplicare) lato Porto

e tutto ciò con inspiegabile soddisfazione della Città.
Infatti è ormai di tutta evidenza che le Ferrovie intendono fin d’ora “saltare” Verona con i treni veloci, i cosiddetti Eurostar A (ciò che ha già sollevato le proteste del Sindaco Tosi), e questo avverrà ancora di più in futuro quando inevitabilmente - per velocizzare il transito - sarà realizzata la cintura di circonvallazione a sud, a meno che non intervenga una innovazione strutturale che ponga le condizioni per un diverso modello di esercizio.
Il modello di esercizio previsto da Italferr era (e in certo qual modo è ancora) quello relativo a treni di lunga percorrenza per traffici “di estremità” (notoriamente inferiori a quelli sulle relazioni intermedie) con fermate

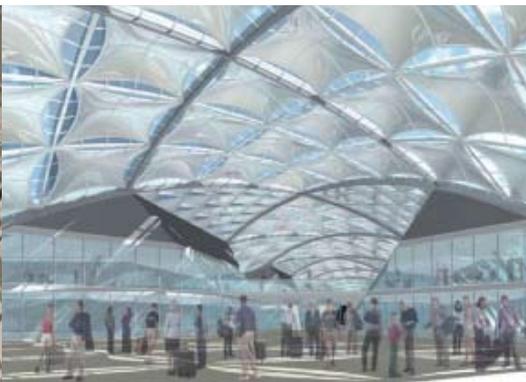
saltuarie e/o “a turno” in orari differenti nelle varie città intermedie, secondo la domanda di trasporto espressa da ciascuna di queste (come dichiara l'a.d. Moretti), il tutto con indubitabile pregiudizio dei cadenzamenti nelle singole fasce orarie e della leggibilità del servizio stesso.

Tale programma di esercizio è già stato avviato da Trenitalia, che nel gioco degli Eurostar A/Frecciarossa e Eurostar B/

Proposta di un nuovo modello di rete ferroviaria

L'intersezione della linea A.V./A.C. con quella del Brennero consente di proporre per Verona un modello di esercizio che preveda il *cadenzamento sistematico delle fermate all'intersezione delle due linee TEN*, dove realizzare una stazione “di corrispondenza”: la Stazione Porta dell'Alta Velocità a Verona Sud.

A.V./A.C. Torino-Milano-Venezia sia alla linea del Brennero, e cioè una “Stazione-Porta” secondo un modello di esercizio “passante”. Come noto a Verona le due linee si intersecano a sud della Marangona, in un'area adiacente il casello di Verona sud. Una Stazione-Porta è già stata realizzata a Reggio Emilia (!) sulla linea A.V. Milano-Bologna, e anche il Comune di Brescia ha previsto la nuova stazione “Lombardia



Frecciabianca (ex Intercity), già oggi ha ridotto il numero di Eurostar A che fermano a Verona, con evidente perdita di livello di servizio e di rango per la Città.

A fronte di ciò si contrappone una riconfigurazione del modello di esercizio rigidamente impostato sulla costante di fermate cadenzate in quelle città in posizione/condizione strategica per garantire un'organizzazione gerarchizzata delle reti di trasporto subordinate, quale ottimizzazione delle afferenze (*feederaggio*) alla linea A.V./A.C., e nella fattispecie a Verona dove si intersecano le due linee dorsali nazionali, che costituiscono anche i corridoi TEN: il Corridoio 1 Berlino-Roma-Napoli e il Corridoio 5 Lisbona-Torino-Trieste-Kiev.

Per realizzare tale modello di esercizio (“stop di tutti i treni”) occorre minimizzare i tempi di fermata (cioè di decelerazione/arresto-sosta-accelerazione) per consentire ai treni della direttrice A.V. Milano-Venezia e di quella del Brennero di effettuare *tutti* una fermata sistematica a Verona, non tanto come semplice intersezione fra le due linee ferroviarie ma in quanto intersezione del Corridoio 1 con il Corridoio 5, introducendo cioè nel sistema un fattore e una motivazione di rilevanza nazionale e sovranazionale.

Questo criterio esclude l'effettuazione di una fermata *fuori linea* nella stazione storica di Porta Nuova, da raggiungere con lunghe “interconnessioni”; significa invece realizzare una stazione in asse sia alla linea

est” in asse alla linea A.V./A.C. adiacente all'Aeroporto G. D'Annunzio, cui la Regione Lombardia assegna una prospettiva di crescita fino ad almeno 10 mln di pax/anno in virtù di tale supporto infrastrutturale (stazione da collegare a quella storica della Città con il prolungamento della metropolitana leggera già in costruzione). Alla futura stazione A.V. si è appoggiato anche il progetto denominato Stadium Global Center (nuovo Stadio, centri commerciali, attività direzionali-terziarie, di intrattenimento, ricettive, per il tempo libero e per la mobilità sovranazionale) con un criterio di reciproca implementazione. Il modello di stazione-porta “passante” è già diffuso in Europa, e particolarmente centrato a servizio dei maggiori scali aeroportuali

(vedi Schiphol, Roissy Charles De Gaulle, LioneSatolas, ecc.), così come sarebbe conveniente avvenisse anche a Verona relativamente all'Aeroporto V. Catullo, qualora non si verificasse l'intersezione fra due corridoi TEN. È infatti di tutta evidenza che la reciproca implementazione dei bacini d'utenza delle due linee TEN (che solo l'a.d. Moretti sembra non cogliere) fa decisamente premio su un interscambio

ferroviari (con ampi, ingombranti e costosi raccordi). In certo qual senso si può dire che nelle stazioni di "corrispondenza" l'onere del cambio di destinazione viene trasferito dai treni agli utenti, che trasbordano dai mezzi di una direttrice a quelli di un'altra direttrice (nel punto di corrispondenza).

La realizzazione di una Stazione-Porta di corrispondenza all'intersezione fra linea



A LATO, DA SINISTRA:
STAZIONE A.V. BOLOGNA (ARATA ISOZAKI),
VEDUTA INTERNA E PLANIMETRIA GENERALE;
STAZIONE A.V. LIONE SATOLAS (SANTIAGO CALATRAVA);
STAZIONE BERLINO CENTRALE (GMP), VEDUTA INTERNA
ED ESTERNA.

modale diretto con l'Aeroporto. La Stazione-Porta dovrebbe necessariamente essere dotata di una connessione forte con la stazione storica per consentire collegamenti con la rete dei trasporti ferroviari regionali/interregionali/intercity di elevate prestazioni per velocità e frequenza (cioè un servizio "metropolitano"), al fine di minimizzare le perdite di tempo che l'interscambio introduce nel sistema. Le soluzioni progettuali per risolvere l'intersezione della direttrice A.V. Milano-Venezia con la linea del Brennero nella stazione porta dovrebbero fare riferimento alla cultura della "corrispondenza" che governa l'interscambio fra linee di metropolitana, e non alla tecnica della "interconnessione" propria dei sistemi

di cintura A.V. Milano-Venezia e linea del Brennero non comporta dunque interventi infrastrutturali particolarmente pesanti, e tale stazione risulterebbe collocata a sud della Città, pressoché in corrispondenza del casello di Verona sud con futuro parcheggio scambiatore, nonché fra il polo universitario/ospedaliero a est, e l'area dell'innovazione alla Marangona a ovest (il Magnete del P.A.Q.E.), cioè risulterebbe nel baricentro dell'Area Metropolitana che gravita attorno a Verona.

Una Stazione-Porta dell'A.V./A.C. concepita in termini di Stazione dell'Area Metropolitana di Verona si configurerebbe come un polo logistico e di servizi di ordine superiore di rilevanza nazionale e sovranazionale (per le relazioni del Corridoio

5 con la direttrice del Brennero), tale quindi da motivare da un lato l'attenzione del Governo, dall'altro di soggetti economici e di operatori di livello europeo: basti ricordare la vicenda di *Euralille* costruita fra le stazioni di Lille Flandres e Lille Europe della - allora - "cittadina" francese, oggi al centro di una "regione" economica di un milione di abitanti.

Tale stazione risulterebbe anche

crisi un auspicabile rilancio delle politiche dei trasporti urbani può riaprire la possibilità di rinnovare l'accessibilità a tali tipologie di finanziamenti o di avviare di interventi in project financing purché i comuni candidati sappiano proporsi in modo adeguato: di qui l'esigenza di definire fin da ora scenari di "volo alto".

In tale quadro la proposta di spostare il Polo Finanziario alla Marangona di

proprie scelte sull'A.V. e relativa stazione!). Con la specializzazione dei sistemi va assicurata la massima efficienza ed efficacia dei singoli servizi, e la filosofia dell'interscambio deve garantire convenienze percepibili dall'utenza senza vuoti funzionali o aree di incertezza, che penalizzerebbero irrimediabilmente l'intero sistema dei trasporti.

Ovviamente quando si attiva un servizio



particolarmente vicina all'Aeroporto V. Catullo, più direttamente servibile con un collegamento su ferro specializzato. Nel contempo l'esigenza di una connessione urbana fra nuova e vecchia stazione costituisce una opportunità innovativa e di grande interesse per la direttrice Porta Nuova-Fiera-nuovo polo terziario-casello autostradale e parcheggio scambiatore di Verona sud (e prosecuzione con l'Aeroporto V. Catullo), realizzabile a carico dell'A.V. anziché a spese della Città. Già a suo tempo, infatti, la legge 211/92 prevedeva esplicitamente tali prospettive di intervento all'art. 9 e soprattutto all'art.10 (collegamenti fra stazioni) e ne prefigurava i criteri di finanziamento; al di là dell'attuale situazione congiunturale di

fatto contribuisce a rafforzare i contenuti del "magnete" previsto dal P.A.Q.E. e trasferisce in un'area di grande accessibilità un sistema insediativo di (possibile) rilevanza economica nazionale e - alle condizioni di seguito descritte - europea. La prospettiva descritta porta a valutare - sul piano delle utilità marginali - quanto la necessità di collegare impianti ferroviari distinti può introdurre funzioni di mobilità superiore nei contesti cittadini, con conseguente miglioramento della qualità urbana. E se addirittura si possa teorizzare la possibilità/opportunità/convenienza di articolare su più luoghi impianti ferroviari specializzati, per derivarne un servizio urbano/territoriale più prestazionale (anche Firenze sta rivisitando in questi termini le

cadenzato, con certezza dei tempi di corrispondenza, l'interscambio va messo in conto come comportamento abituale, parimenti a quanto avviene per le metropolitane. E occorre tenere conto che con il miglioramento dei servizi - e in particolare con l'A.V. - è destinata a crescere l'utenza senza bagaglio sulle relazioni un tempo considerate medio-lunghe.

Nello scenario descritto occorrerebbe verificare la compatibilità e la corrispondenza delle tipologie di sistema alle esigenze di una domanda che si caratterizza per la presenza di componenti di ordine superiore: dall'Alta Velocità al trasporto aereo.

Occorrerebbe cioè verificare in termini

“multiobiettivo” le prestazioni assegnabili all’impianto di interconnessione, giungendo anche a forzare l’offerta di trasporto sul piano delle esigenze urbane di prima previsione, per massimizzare l’utilizzo dei margini di capacità aggiuntiva che il nuovo impianto dovesse determinare.

Le nuove linee A.V./A.C. costituiscono dunque l’occasione per “legare” la ferrovia ai parcheggi, agli snodi autostradali, agli

Massimo, e comunque i progetti di cui si parla non affrontano il problema di rendere “passante” la stazione di Verona Porta Nuova rispetto alla linea Brennero-Bologna-Roma.

Ai fini della realizzazione della Stazione-Porta a Verona Sud, all’intersezione fra linea del Brennero e linea A.V./A.C. Torino-Milano-Venezia-Trieste, l’ubicazione di detto nuovo impianto risulterebbe in asse

Considerazioni conclusive

Nello scenario sopra esposto la Stazione Porta A.V./ A.C. viene a costituire sia l’“accesso” a Verona sia un nuovo *central place* dotato di attrezzature e servizi in grado di soddisfare e “dinamizzare” l’intero ambito di attestamento, nonché un *non luogo* (per dirla con Marc Augé) funzionale a una utenza afferente a un bacino di gravitazione di dimensioni sovranazionali e sovranazionali.

È di tutta evidenza come anche gli interventi di riqualificazione urbana, i nuovi insediamenti commerciali e del terziario avanzato (direzionali/servizi) già in itinere o proposti negli ambiti dell’ATO 4), possano così collocarsi nella prospettiva di scenari di ben più ampio respiro rispetto alla dimensione del mercato e delle potenzialità locali. ■



A LATO:
STAZIONE A.V. TORINO PORTA SUSA (S. D'ASCIA/AREP),
VEDUTA ESTERNA.

aeroporti, alla metropolitana e, soprattutto, al vecchio sistema ferroviario in modo che le cento città del nostro Paese possano davvero essere collegate non solo con Milano, Roma e Napoli, ma anche fra di loro in un sistema “a rete”, necessario per un Paese moderno (anche se in Italia questa cultura di sistema non c’è).

La ferrovia del Brennero

Tale argomento meriterebbe un’analisi a parte. Attualmente si sta discutendo sul tracciato ottimale della cosiddetta “rampa sud” del quadruplicamento della linea del Brennero di accesso alla galleria di base. L’individuazione della collocazione del nuovo tracciato risulta particolarmente delicata relativamente all’area di San

alla linea storica in corrispondenza del vertice est della Marangona, la cosiddetta Marangonina (dove potrebbe trovare localizzazione il Polo Finanziario). Tuttavia per Verona il problema del transito di linee A.V. (cioè ad alte prestazioni) si salda necessariamente a quello di rendere la linea del Brennero “passante” rispetto alla stazione di Porta Nuova, che funziona come una stazione “di testa” imponendo la retrocessione dei treni. Rispetto a tale esigenza occorre un approccio progettuale più innovativo e coraggioso che non sembra emergere dalle attuali proposte, mentre sono state dimenticate le più funzionali soluzioni degli anni ’90 (elaborate di concerto con l’Amministrazione Provinciale e a suo tempo approvate da Italferr).

¹ Nel Libretto di Servizio delle F.S. dall’attraversamento dell’Adige a Borgo S. Pancrazio è prevista una “velocità di fiancata” inferiore ai 50 km/h per l’intera tratta.

Esigenze produttive e vivibilità: migliorare le infrastrutture di trasporto per Verona

di **Cesare Surano***



Da economista dei trasporti, ritengo che le infrastrutture siano sempre state delle opportunità: basta pensare a che ruolo avevano all'epoca degli antichi romani, per i quali erano elemento di trasporto, elemento strategico ed elemento paesaggistico al tempo stesso.

Venendo al quadro locale, è necessario partire da una constatazione sgradevole: Verona è una città privilegiata dalla sua posizione geografica, ma non dalla storia. Cosa vuol dire storia nel nostro caso? Vuol dire che il territorio deve essere dotato di infrastrutture e di progetti, cioè di quegli elementi che fanno sì che un territorio e i suoi abitanti possano diventare partecipi del loro destino. Verona ancora non ha capito che cosa vuole essere: è una città di provincia neanche tanto importante nell'ambito regionale – il Veneto orientale conta più del quadrante occidentale -, ma al tempo stesso ha le potenzialità per fare un salto di qualità a livello europeo. Non sono molte le città che possono permettersi questo salto. Come area metropolitana, Verona è più grande di Bologna o di Firenze, ed è anche economicamente più importante; l'organizzazione delle attività produttive e dei servizi è infinitamente più rilevante di quella di altre aree che vanno per la maggiore. Quindi può ambire

a diventare una città europea, anche perché strategicamente è collocata in una posizione formidabile, al crocevia dei più importanti assi europei.

Ma deve volere questo ruolo, e purtroppo manca invece di progettualità. Io sostengo che questa carenza stia addirittura nel DNA della città, costituito da tre elementi fondativi: quello contadino, quello militare e quello ecclesiastico. Nessuno di questi elementi brilla per progettualità innovativa. Nella sostanza, Verona non propone quasi niente da cinquecento anni, dall'epoca dei Della Scala, che avevano un'università, ma nel momento in cui è entrata a far parte della Serenissima, Verona è stata messa culturalmente al bando e Padova ha rappresentato l'università. Sempre la Serenissima ha deciso che Verona fosse uno dei capisaldi del suo sistema territoriale, recepito poi come concetto anche dagli austriaci, con la fortezza del Quadrilatero. Ma una fortezza è qualcosa di chiuso che si difende, è raro che progetti. Terzo elemento: anche le opere che abbiamo visto realizzate e che hanno dotato il territorio sono venute da fuori. La ferrovia Milano-Venezia è stata costruita 150 anni fa perché era strategicamente importante per il Lombardo-Veneto, aveva un ruolo pseudo-militare e non è nata da



SOPRA:
STAZIONE A.V. TORINO PORTA SUSA (S.D'ASCIA/AREP),
INSERIMENTO NEL CONTESTO URBANO.

esigenze territoriali; lo stesso per la ferrovia del Brennero, anche quella realizzata dagli austriaci.

E negli anni più vicini? L'autostrada Serenissima ha congiunto due autostrade prebelliche, la Milano-Brescia e la Padova-Mestre, ma si è aspettato il boom economico per realizzare finalmente il collegamento. Anche per l'alta velocità ferroviaria, è stato realizzato un pezzetto da una parte, mentre qui siamo ancora in una fase che non è neanche preliminare. Ma pensiamo al Quadrante Europa, fiore all'occhiello di Verona, la cui idea è nata però a Roma, perché le Dogane hanno deciso che lì doveva nascere un polo di interscambio.

E allora che diagnosi dobbiamo fare? Verona è all'incrocio dei Corridoi europei 1 e 5. Il Corridoio 1 da Berlino a Palermo è il corridoio base nord-sud, proiettato nel Mediterraneo verso il continente africano. Il Corridoio 5 Lisbona-Kiev si incrocia col Corridoio 1 passando per Verona, perché personalmente ho voluto che fosse così. Incaricato vent'anni fa assieme ad altri di tracciare i corridoi europei, ho giocato su tutti gli equivoci, sul fatto che l'Austria non faceva parte della Comunità europea, che Verona aveva le quattro modalità di trasporto comprendendo il porto di Valdarò a Mantova, che c'erano il Quadrante Europa, le autostrade e le ferrovie... e la proposta è stata accolta. Dovremmo quindi essere nella posizione migliore per proporre una grande progettualità e trasformare Verona in un nodo di grandissima importanza.

Può darsi. Sei anni fa è stata costituito in sede Zai-Quadrante Europa il centro di monitoraggio dei due corridoi, Eurinfra, presentato da una rappresentanza italiana

a Bruxelles, la quale ha chiesto che venisse deciso quale forma giuridica il centro dovesse avere. Siamo nel 2010 e ancora non è stato deciso niente al riguardo, l'ufficio è stato chiuso e c'è già chi si è proposto in alternativa.

Un altro caso. Gli Aeroporti del Garda stanno finalmente iniziando a delineare una strategia, che per anni è mancata, tra Villafranca e Montichiari, mentre nel sistema del Veneto orientale, attraverso un'unica gestione, si è dato un ruolo specifico agli aeroporti di Venezia, Treviso e Padova. Orio al Serio è diventato il più importante aeroporto cargo d'Italia, mentre il Verona Cargo Center costituito illo tempore, rappresenta un'altra opportunità persa. Anche dal punto di vista logistico, stiamo verificando che non c'è un'attività progettuale chiara. È stato redatto un nuovo piano per il Quadrante Europa, ma al tempo stesso si parla di centri logistici a Isola della Scala e dintorni. Esiste una gerarchia, un accordo tra centro logistico principale e funzioni correlate? No, ci sono solo tante speculazioni territoriali, settore nel quale Verona se la cava assai bene.

Anche ragionando ad una scala regionale, non è che la situazione diventi rosea. Verona rappresenta potenzialmente un sistema monocentrico del Veneto occidentale, con una situazione che è addirittura migliore rispetto a quella del Veneto orientale, grazie alla capacità di attrazione dalle province e dalle regioni vicine. Mantova gravita automaticamente su Verona, ma anche le aree del bresciano a confine fra le due regioni, e ancora l'Emilia e il Trentino Alto Adige per certi servizi. Posso citare il Quadrante Europa, l'aeroporto, il Policlinico come centro di ricerca medica, l'Università, e mille aree di attrazione turistica di livello

superiore. Gardaland è il secondo polo turistico d'Italia dopo i Musei vaticani come numero di visitatori, senza dimenticare naturalmente l'Arena.

Tra l'altro, ci sono delle ottime caratteristiche da questo punto di vista. La provincia di Verona è un bacino di utenza di mobilità, la gente che arriva da fuori è tanta e la gente che esce è poca: un veronese non va a Vicenza per cercare delle opportunità, è più facile che un vicentino venga a Verona per la stessa ragione. C'è un'area metropolitana su cui ragionare, si parla sempre di un comune con 250.000 abitanti, ma comprendendo San Giovanni Lupatoto, Sona ecc. Verona arriva a mezzo milione di abitanti, e quest'area metropolitana deve essere consapevole della propria dimensione e della propria forza.

Se pensiamo però ai servizi, ad esempio al trasporto pubblico, non siamo arrivati neanche alle fasi preliminari di quest'area metropolitana. L'ATV esiste da più di tre anni e ancora non c'è integrazione tra trasporto provinciale e trasporto comunale: all'interno di un'unica azienda, non è possibile prendere un autobus che fa il servizio provinciale e usarlo in città...

Verona ha un sistema di circolazione da vecchia città di provincia, sui grandi viali si gira ancora a sinistra, interrompendo i flussi e creando incidenti. Quando nel 1973 ho redatto il piano per l'area metropolitana Pescara-Chieti, abbiamo vietato le svolte a sinistra, spostato la stazione ferroviaria e fatto in modo che i camion non entrassero più in città prendendo la tangenziale. Sono cose alla portata di un qualunque manuale di viabilistica: ma solo adesso si sta iniziando a sistemare corso Milano, una porta di accesso alla città con una indecente congestione creata e tollerata per

consuetudine.

Che proposte si possono fare perché Verona si riqualifichi e si proponga a livello europeo?

Una prima idea, di cui adesso finalmente si inizia a parlare, prevede che l'aeroporto debba diventare contestualmente stazione dell'alta velocità ferroviaria. Questo è un progetto strategico, l'alta velocità ferroviaria è una grandissima opportunità ma deve essere moltiplicata, come hanno fatto in altri paesi. Un esempio per Verona è sicuramente quello di Lione. Nella città francese, pur avendo a disposizione una stazione favolosa, ne è stata costruita una nuova all'aeroporto, perché si è compreso che i due sistemi devono moltiplicarsi l'uno con l'altro.

Un secondo aspetto riguarda gli accessi alla città. Che il percorso delle tangenziali non sia concluso, negli anni passati poteva anche essere tollerabile, ma oggi non è più proponibile, così come la mancanza di un sistema ferroviario metropolitano regionale esattamente come nel Veneto orientale. È necessario finalmente un progetto di trasporto pubblico serio. La vicina Brescia, che non è una città particolarmente strategica, sta realizzando una linea di metropolitana. Chiaro che Verona non ha bisogno di una metropolitana classica, ma di un sistema leggero sì, e anzi avrebbe dovuto farlo già da tempo, considerato il bacino d'utenza. La metropolitana leggera deve diventare la base del progetto del servizio ferroviario metropolitano regionale, centro di una rete del trasporto pubblico che includa i parcheggi scambiatori, le piste ciclabili, ecc.

Un'ultima provocazione. Recentemente l'Università di Verona ha presentato il Progetto Spaziale di Boscomantico: un

piccolo aeroportino può diventare il centro di una serie di iniziative di tipo aeronautico, con una scuola di volo e con altre iniziative che pare possano concentrarsi qui: ricerca in campo aeronautico, creazione di una facoltà di ingegneria aeronautica ecc. Gli stakeholder interessati a questo progetto – banche, compagnie aeree, comuni, camera di commercio, associazioni industriali – hanno iniziato a ragionare sull'iniziativa. È un progetto folle, però in altri paesi iniziative del genere si portano avanti e possono in qualche maniera lanciare la città in una competizione internazionale.

Progettare significa avere solide basi tecniche, una certa capacità estetica e tanta fantasia. Messi assieme questi elementi, allora sì che si può fare qualcosa di nuovo e di diverso. L'impressione che Verona molto spesso non voglia progettare, scegliendo il più delle volte una via tranquilla di sviluppo, è un'impressione tangibile. Nel passato questo gioco forse poteva riuscire, oggi non più: se Verona vuole essere la città che potenzialmente può diventare, deve progettare da adesso il proprio futuro. ■

* Cesare Surano, docente di Economia dei trasporti e della mobilità presso l'Università degli Studi di Verona-Veneto. Intervento presentato al convegno *Il progetto delle infrastrutture fra tecnica e paesaggio*, Verona, 1 luglio 2010.





VERONA STAZIONE FERROVIARIA

Porta Nuovissima

IL PROGETTO DI RESTYLING DEL FABBRICATO VIAGGIATORI E DEL PIAZZALE ANTISTANTE PROPOSTO DA GRANDI STAZIONI È IN CANTIERE DA MARZO. UNA RIQUALIFICAZIONE ALLA RICERCA DI UN NUOVO RUOLO NEL CONTESTO CITTADINO

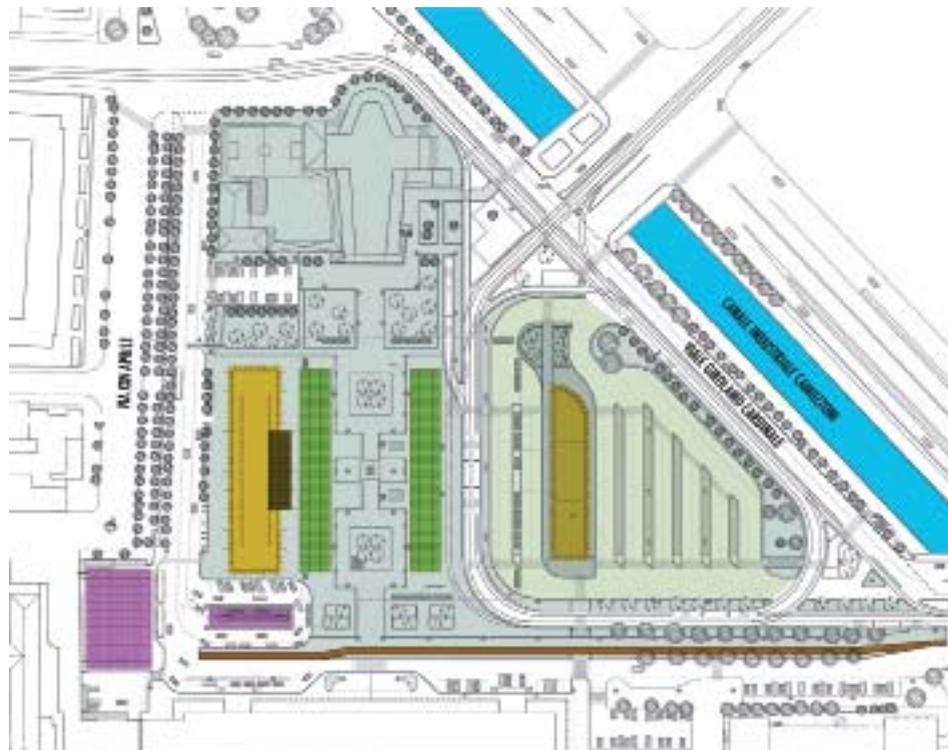
testo di **Filippo Sempredon**
foto di **Dario Aio**

LA RIQUALIFICAZIONE PREVEDE
NUOVE AREE PER SPAZI
COMMERCIALI ALL'INTERNO DELLA
STAZIONE, MENTRE ALL'ESTERNO
VERRÀ COMPLETAMENTE
RIDISEGNATO IL PIAZZALE
ANTISTANTE CON UN PARCHEGGIO
INTERRATO E DUE NUOVI EDIFICI
PER SERVIZI



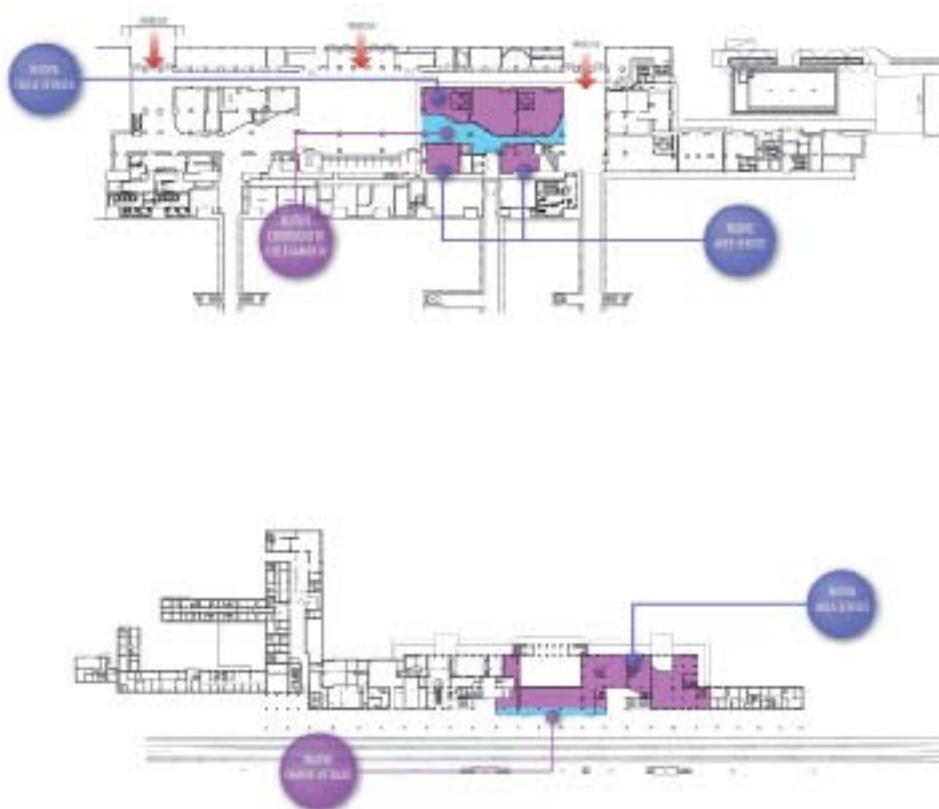
La stazione di Porta Nuova riveste un ruolo strategico rilevante non solo come infrastruttura ferroviaria, ma anche per il futuro assetto urbanistico della città di Verona. Sorta in un rapporto biunivoco con una città ancora compresa all'interno delle sue mura, la stazione oggi è parte integrante di un tessuto urbano più complesso ed è chiaramente percepibile come uno dei tanti "oggetti" dello sprawl cittadino. Le 68.000 persone che quotidianamente la attraversano ci danno l'idea di quanto possa essere delicato e importante un intervento di riqualificazione. Il progetto proposto da Grandi Stazioni, società del gruppo Ferrovie dello Stato che cura lo sviluppo delle maggiori stazioni italiane, è in cantiere da marzo di quest'anno. I lavori interesseranno sia il fabbricato di stazione, ricostruito dall'architetto Narducci dopo la seconda guerra mondiale sull'impianto dell'originario di inizio secolo, sia l'antistante Piazza XXV Aprile e gli spazi ad essa contigui. All'interno del fabbricato viaggiatori il progetto prevede di recuperare il maggior numero possibile di aree da destinare alle attività commerciali senza peraltro compromettere l'attuale assetto distributivo. La proposta si articola con nuovi volumi vetrati e nuovi passaggi sia a livello dei

A LATO:
SIMULAZIONI DI PROGETTO
DEL PIAZZALE ANTISTANTE
LA STAZIONE
SOTTO:
LA PLANIMETRIA GENERALE
DEL PIAZZALE ANTISTANTE
LA STAZIONE E SEZIONE DEL
PARCHEGGIO INTERRATO
CON IL PROSPETTO
DEL NUOVO EDIFICIO
COMMERCIALE VETRATO.



RIQUALIFICAZIONE DELLA STAZIONE DI VERONA PORTA NUOVA E DEGLI SPAZI ANTISTANTI

COMMITTENTE: Grandi Stazioni S.p.A.-R.F.I. S.p.A. PROGETTO DEFINITIVO ARCHITETTONICO: Arch. Marco Tamino
PROGETTO DEFINITIVO STRUTTURE: Ing. Massimo Antonelli PROGETTO DEFINITIVO IMPIANTI: Ing. Lorenzo Pagnoncelli
RESPONSABILE DEL PROGEDIMENTO: Arch. Rudolf Furlani RESPONSABILE DEI LAVORI: Ing. Domenico Antonucci
COORDINATORE DELLA SICUREZZA: Ing. Michele Bencivenga DIREZIONE LAVORI: Grandi Stazioni Engineering S.r.l.
DIRETTORE DEI LAVORI: Ing. Carlo De Filippis IMPRESA APPALTATRICE: ATI CMB (mandataria) Fatigappalti S.p.A.
IMPORTO COMPLESSIVO DEI LAVORI: 15.194.074 € SUPERFICI INTERESSATE DAI LAVORI: 42.750 mq



binari che al piano terra, da cui spariranno i locali adibiti a sala d'attesa che verranno sostituiti da spazi di vendita. La parte più consistente della trasformazione riguarderà il piazzale antistante la stazione, attualmente destinato a parcheggio e caratterizzato da una viabilità incapace di distribuire in modo chiaro i flussi di traffico generati nel comparto della stazione e dall'intersambio con i mezzi di trasporto collettivo urbano. L'idea del progetto è quella di proporre una nuova piazza: uno spazio pubblico protetto compreso tra i corpi di fabbrica esistenti (la stazione e il Tempio Votivo) e due nuovi edifici, sotto la cui superficie trova posto un parcheggio capace di ospitare 293 autovetture e 44 moto. A fianco della nuova piazza, circa sullo stampo dell'attuale, sarà riorganizzata l'area per la sosta degli autobus di linea urbani ed extraurbani con la costruzione di nuovi stalli di fermata (comprese due linee di filobus) e di un fabbricato dedicato alle funzioni dell'autostazione ATV. Sull'altro lato della piazza sorgerà un edificio di due piani completamente vetrato a destinazione commerciale, ed un nuovo parcheggio in grado di accogliere 400 biciclette. In generale lo spazio pubblico sarà riqualificato cercando una migliore

NELLA PAGINA A FIANCO:
PIANTE DEL PIANO
TERRA E DEL PIANO AI
BINARI CON INDICATE
LE TRASFORMAZIONI DI
PROGETTO
A DESTRA:
SIMULAZIONI DI
PROGETTO DELLA NUOVA
PIAZZA ANTISTANTE LA
STAZIONE E DELL'EDIFICIO
COMMERCIALE A LATO
DELLA STESSA

organizzazione funzionale e disegnando una nuova piazza che pare ancora in cerca di un'anima, di maggiori relazioni con la città circostante.

Come in Europa, anche in Italia si è consolidata negli ultimi anni l'idea di trasformare le principali stazioni ferroviarie in nodi di interscambio sempre più funzionali e in grado di connettere agevolmente le persone che viaggiano su diversi mezzi di trasporto. Il nodo Porta Nuova sta così cercando, secondo gli obiettivi del restyling di Grandi Stazioni, di rafforzare e potenziare la sua efficienza offrendo ai viaggiatori nuovi spazi e servizi. L'interesse attorno a luoghi ad altissima frequentazione e fortemente connessi è ormai noto da molti anni. La crescente capacità di fruizione può introdurre una sostanziale trasformazione: da stazione di solo transito a luogo di attrazione, capace di assumere un ruolo nel sistema urbano della città.

Il progetto di riqualificazione della stazione di Verona sembra porre le basi ad un cambiamento non solo per le infrastrutture, ma anche per lo spazio pubblico stesso. L'introduzione di una maggiore varietà di esercizi commerciali testimonia la volontà, già vista in altre grandi stazioni, di sfruttare questi enormi bacini di utenza, così com'è successo con esiti discutibili



A LATO, DALL'ALTO:
ALCUNE IPOTESI PROGETTUALI
PER IL PARCO FERROVIARIO
E PER LA STAZIONE DI PORTA
NUOVA SUCCEDETESI NEGLI
ULTIMI ANNI E AD OGGI
ABBANDONATE:
PROPOSTA DI
RIQUALIFICAZIONE DELLO
SCALO MERCI,
ARCH. GINO VALLE, 1987;
AREA D'INTERVENTO ZTIO33
PARCO FERROVIARIO,

VARIANTE 282 "GABRIELLI",
2007;
SISTEMAZIONE DI PIAZZALE
XXV APRILE ANTISTANTE LA
STAZIONE PORTA NUOVA,
GREGOTTI ASSOCIATI, 1998.

per Roma Termini e Milano Centrale. La morfologia della stazione tende a cambiare assumendo sempre più l'immagine del centro commerciale, sviluppando in parte l'idea che gli spazi e l'architettura degli stessi siano univocamente legati all'aspetto attrattivo e commerciale. Questi luoghi, o meglio *nonluoghi*, saranno pure finanziariamente sostenibili, ma lasciano aperte alcune questioni che sembrano fondamentali: l'integrazione e il rapporto con la città e la qualità urbano-architettonica che gli interventi suddetti propongono. La stazione di Porta Nuova e l'area antistante sono state fino ad oggi uno spazio caotico e sconnesso dal tessuto urbano cittadino. Da una parte il canale Camuzzone e le mura, dall'altra lo scalo ferroviario hanno operato una cesura con la città. Allo stesso tempo l'areale ferroviario rappresenta un punto di cerniera fra tre grandi aree: Centro Storico, zona Stadio, Verona Sud.

Il progetto Grandi Stazioni ci consegna un luogo funzionalmente più ordinato e forse coerente, e si aggrappa con forza alla speranza che il nuovo comparto commerciale possa funzionare, ma non riesce a stabilire un'integrazione con il contesto, visto che appare assente una visione complessiva, un piano che sappia

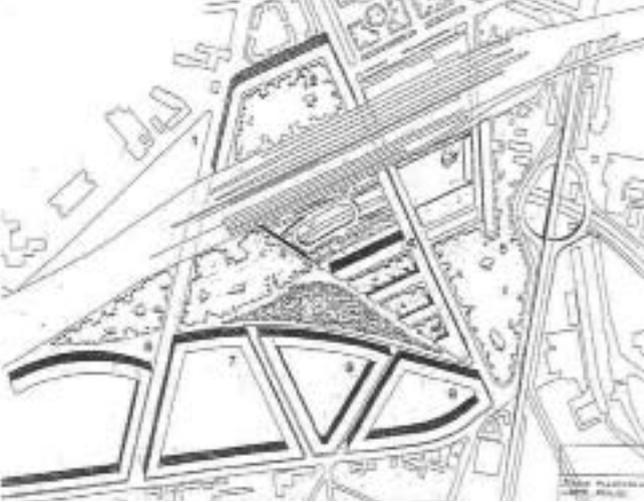
direzionare gli interventi per ricucire la città storica con la sua espansione a sud della linea ferroviaria. La questione è al centro del dibattito critico cui l'Amministrazione comunale è chiamata a dare una risposta chiara e definitiva. Fino ad oggi sono stati elaborati numerosi progetti che coinvolgono il parco ferroviario a sud della stazione e la stessa a nord, che di fatto gettano le basi per affrontare una riqualificazione complessiva non ancora del tutto chiarita nella pianificazione urbana. Si ricorda al riguardo la proposta d'intervento sull'area dello scalo merci come definita nella variante Gabrielli abrogata di recente, e ancora prima un progetto di Gino Valle del 1987 (cfr. «architettiverona», 35, 1998). Alcune scelte strategiche infrastrutturali potranno essere determinanti per lo sviluppo dell'area Porta Nuova. Una fra tutte è l'alta velocità. In altre stazioni di grandi città italiane la sinergia tra sviluppo della rete ferroviaria e città ha portato a progetti urbani sulla carta molto interessanti e di alta qualità architettonica. Basti pensare ai progetti per le nuove stazioni affidati ad architetti di fama internazionale come Foster, Hadid, Calatrava e Isozaki, che rappresentano non solo un'operazione di comunicazione, ma sono l'occasione di portare a compimento rigenerazioni di comparti ormai incoerenti

all'interno del tessuto urbano e di mettere in pratica piani comunali per la riqualificazione di quelle aree ferroviarie che bene o male in molte città italiane hanno determinato una barriera. È il caso di Torino Porta Susa, Bologna Centrale, Roma Tiburtina, nei quali la riorganizzazione della nuova rete infrastrutturale diventa momento di riflessione profonda sulla ricucitura di parti di città prima scollegate.

La trasformazione della stazione Porta Nuova tenta di introdurre una nuova centralità urbana che al momento non ha ancora i mezzi per dialogare compiutamente con la città di Verona. La possibilità di attuare un piano di riordino alla luce di altri casi italiani può essere concreta con la volontà delle autorità cittadine e l'occasione dell'alta velocità. Non solo un hub efficiente ma una nuova porta per la città, un biglietto da visita per chi entra nella Verona storica e in quella contemporanea in trasformazione a sud. ■

Il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale del Veneto

di **Stefano Angelini***



Il SFMR in Veneto nasce con il piano regionale dei trasporti redatto nel 1989 ed approvato dal Consiglio Regionale nel febbraio 1990. In quella sua prima articolazione, il SFMR interessava l'intera area centrale e orientale del Veneto, ma non si spingeva più ad ovest della linea immaginaria Schio-Vicenza-Este-Rovigo. I dieci anni successivi al PRT del 1989 hanno fatto registrare da un lato, il consolidamento del modello territoriale di tipo policentrico, che anzi è andato allargandosi dall'originaria area centrale verso Sud (Rovigo, Adria), verso Ovest (Vicenza, Verona) e verso Nord (Feltre, Belluno); dall'altro lato, il drammatico peggioramento dei livelli di accessibilità all'interno della Regione, a causa della enorme crescita del traffico stradale e della grave assenza di un benché minimo intervento di adeguamento della rete stradale. Tutto ciò non solo ha confermato la correttezza della scelta di SFMR, ma ne ha accentuato l'urgenza. Quindi la Regione, nella completa revisione del PRT che è stata presentata a novembre 2004 e adottata nel luglio 2005, ha esteso il SFMR all'intero territorio regionale, introducendo il cosiddetto SFMR occidentale. Esso riguarda tutte le rimanenti linee ferroviarie poste ad ovest della linea

immaginaria più sopra descritta. Obiettivo del Sistema Metropolitano Regionale è creare un modello di servizi concettualmente simile a quello delle metropolitane urbane, caratterizzato cioè da elevate frequenze, orari cadenzati tendenzialmente mnemonici, un disegno dei servizi per linee, coincidenze o "appuntamenti" tra i mezzi delle diverse linee, materiale rotabile omogeneo per prestazioni e qualità, tariffazione integrata, elevata accessibilità. In questo sistema di trasporto integrato tra i diversi modi, la ferrovia assicura il collegamento rapido e frequente tra i centri urbani; mentre la gomma (bus e auto) assicura il collegamento capillare dei nodi ferroviari con gli insediamenti diffusi sul territorio.

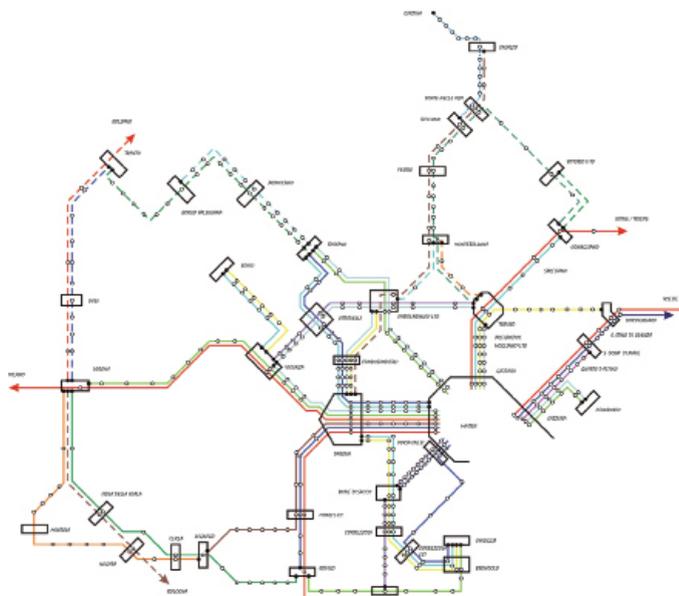
Il metodo

Dal punto di vista metodologico il progetto di SFMR tende a configurarsi come un "progetto di servizi di trasporto" piuttosto che come un "progetto di infrastrutture di trasporto". In questo senso il progetto di SFMR tende a rovesciare quella che è stata l'impostazione tradizionale dell'intervento programmatico delle Regioni nel settore dei trasporti, che era: scelta degli interventi infrastrutturali e quindi quantificazione delle capacità di trasporto rese disponibili

sul territorio. Il progetto di SFMR rovescia questo approccio: esso parte dall'individuazione dei bisogni di mobilità di persone generati dal territorio (ma anche di merci, per determinare l'effettivo livello di utilizzo delle infrastrutture), attuali e prevedibili per il futuro, per arrivare alla definizione del piano dei servizi di trasporto in grado di soddisfare i bisogni di mobilità previsti, ad un adeguato livello qualitativo. Soltanto in ultimo, a seguito del confronto tra il piano dei servizi definito e la capacità di trasporto disponibile, si arriva all'individuazione degli interventi sulle infrastrutture necessari ad assicurare una capacità di trasporto commisurata alla dimensione del piano dei servizi.

Il programma di esercizio

L'individuazione del programma di esercizio integrato ferro-gomma idoneo a soddisfare le esigenze di mobilità si fonda in primis su di una dettagliata ricostruzione delle caratteristiche della domanda di trasporto. Questa è stata fatta con la consultazione dei dati di fonte istituzionale (ISTAT, FS, ANAS, Autostrade...), con lo svolgimento di estese campagne di indagini comprendenti: interviste telefoniche domestiche, indagini a bordo treno, indagini stradali con interviste ai conducenti, conteggi di traffico. Le indagini sono state effettuate una prima volta nel 1998 e sono state poi completamente aggiornate nel 2005-2006 in occasione dell'estensione di SFMR all'intero territorio regionale. Sono stati infine definiti gli scenari di evoluzione della domanda fino all'orizzonte temporale dell'anno 2015. La ricerca del tipo di servizio che meglio arrivasse a soddisfare la domanda così determinata, ha portato al programma di esercizio per l'intera rete regionale.



A SINISTRA:
SFMR, RAPPRESENTAZIONE
DEI SERVIZI FERROVIARI NELLO
SCENARIO DI PROGETTO.
IN BASSO:
ARTICOLAZIONE IN FASI
DELL'ATTUAZIONE DEL SFMR.



Le infrastrutture necessarie

Definito il programma di esercizio, è stata poi verificata l'effettiva possibilità da parte della rete ferroviaria di sostenere l'orario di progetto. La verifica è avvenuta tramite una completa ricostruzione delle caratteristiche geometriche e funzionali della rete ferroviaria del Veneto nonché del materiale rotabile oggi circolante e di quello previsto in futuro, all'interno di un software di simulazione della marcia dei treni. La simulazione ha consentito di individuare i punti critici che generano ritardi o che impediscono l'effettuazione dei servizi programmati.

Ne è derivata quindi la scelta dei potenziamenti infrastrutturali necessari e sufficienti per risolvere le criticità. A questi si aggiungono gli altri interventi connessi con la qualità del servizio che si vuole erogare e con la sicurezza della circolazione (stradale e ferroviaria).

In sintesi le tipologie di opere da realizzare con SFMR sono:

- nuovi tratti di ferrovia;
- elettrificazione di tratte ferroviarie;
- adeguamento dei fasci binari di stazione;
- inserimento di nuove fermate;
- interventi mirati a risolvere strozzature puntuali della rete (raddoppi di binari, modifiche al segnalamento...);
- interventi mirati a favorire l'integrazione ferro-gomma: riguardano sostanzialmente le stazioni di SFMR che vengono riqualificate e trasformate in funzionali nodi di interscambio (adeguamento dei parcheggi e della viabilità di accesso, creazione di fermate bus, rialzo dei marciapiedi, nuove pensiline, sottopassi viaggiatori, eliminazione barriere architettoniche...);
- eliminazione della totalità dei passaggi a livello ai fini della sicurezza ferroviaria e della

maggiore fluidità della circolazione stradale;

- individuazione e acquisizione del nuovo materiale rotabile.

L'attuazione per fasi del SFMR

Questo piano così ampio richiede un impegno tecnico ed economico di grande rilievo, che doveva per forza di cose essere attuato per fasi successive. Di qui la suddivisione della rete in aree su cui concentrare progressivamente le risorse. La prima fase è completamente finanziata ex L. 211/92 da Stato e Regione e la realizzazione delle opere è circa al 90%. La seconda fase è inserita nella legge obiettivo ed è stata cofinanziata dalle leggi finanziarie statale e regionale del 2008; altri contributi derivano da precedenti accordi tra Regione, RFI ed Enti locali. Ne consegue che oggi la copertura è circa l'85% del necessario: i progetti sono in corso e a fine 2009 partiranno i primi appalti. Per la terza sono stati sviluppati tutti i progetti preliminari, in modo da vincolare gli spazi disponibili del territorio; i finanziamenti sono disponibili solo per singoli casi, oggetto di accordi tra Regione, RFI ed Enti locali. Per il SFMR occidentale sono stati avviati i progetti preliminari con fondi propri della Regione Veneto. Per la quarta fase SFMR il bilancio 2009 della Regione ha stanziato un piccolo importo per avviare la ricognizione dello stato di fatto e l'analisi delle pianificazioni e progettazioni esistenti presso gli Enti locali.

Il SFMR occidentale

Dopo la presentazione del PRT del 2004, che introduceva il SFMR occidentale, per esso la Regione Veneto ha avviato nel 2005 tutti gli studi sulla domanda potenziale di traffico e sul conseguente

programma di esercizio integrato idoneo a soddisfare tale domanda. Il programma di esercizio integrato esteso anche al SFMR occidentale è stato ultimato a gennaio 2007. Nel frattempo la Regione ha attivato anche la ricognizione dello stato di fatto sulle tratte ferroviarie e l'analisi critica della documentazione pianificatoria e progettuale disponibile, per individuare gli interventi necessari per adeguare allo standard SFMR i nodi di stazione e le linee ferroviarie.

Le tratte definite come SFMR occidentale, a valle dei suddetti studi, sono codificate, ai fini di suddivisione geografica e progettuale, come indicato nella tabella che segue; in essa sono anche elencate le stazioni SFMR di ciascuna tratta.

Nella figura 3 è riportata una mappa delle linee suddette, cui si aggiunge la linea 11 Vicenza-Padova, anch'essa attivata dalla Regione insieme al SFMR occidentale. La verifica della sostenibilità del programma di progetto da parte della rete ferroviaria è stata completata a giugno 2008; da essa è derivato che gli interventi necessari per il SFMR sono l'adeguamento di tutte le stazioni (con interventi più o meno estesi) e la soppressione di tutti i passaggi a livello ancora attivi. Nel marzo 2008 la Regione ha dato avvio alle attività di progettazione preliminare e definitiva di tutti gli interventi suddetti; ad oggi sono stati completati i progetti preliminari della linea 15 e della linea 13. ■

* Stefano Angelini, ingegnere, Direzione Infrastrutture Regione Veneto. Intervento presentato al convegno *Il progetto delle infrastrutture fra tecnica e paesaggio*, Verona, 1 luglio 2010.





Underground

PUBBLICI O PERTINENZIALI, REALIZZATI O IN DIRITTURA D'ARRIVO, PROGETTATI, MODIFICATI O STRAVOLTI: I PARCHEGGI INTERRATI NEL CENTRO DI VERONA SONO DA SEMPRE OGGETTO DI CONTROVERSIE E DI FATICOSI COMPROMESSI, SOPRA E SOTTO IL SUOLO

testo di **Nicola Brunelli**
foto di **Cristina Lanaro**

Al fine di salvaguardare la regolamentazione delle attività stradali, nella città contemporanea diviene sempre più importante la disponibilità di sufficienti e adeguati spazi per la sosta dei veicoli. In genere, ogni Comune stabilisce le caratteristiche e la localizzazione dei parcheggi previsti, riportandole negli opportuni strumenti urbanistici previsionali (nel Piano Regolatore, nel Piano Urbanistico Comunale, nel Piano del Traffico o nel Piano Urbano dei Parcheggi, ecc.) e la norma che più diffusamente ha contribuito a tali elaborazioni è la legge 122/89, detta legge Tognoli. Le problematiche però, si complicano quando si mette mano ad un tessuto urbano storico caratterizzato dall'essere stato concepito in totale assenza di auto e, oggi, drasticamente e irrimediabilmente invaso dalle stesse. A questo proposito, a partire dagli anni Novanta le amministrazioni comunali che si sono alternate alla guida di Verona, hanno valutato con interesse la realizzazione di strutture atte a soddisfare una domanda di parcheggi, crescente in maniera esponenziale. Dapprima lo studio per la costruzione di nuovi parcheggi si è sviluppato in simbiosi con la progettazione di un sistema di

trasporto pubblico rapido su rotaia: i cosiddetti parcheggi scambiatori, nelle intenzioni dei pianificatori, dovevano essere realizzati in luoghi strategici fuori le mura della città, dove i tracciati della tramvia che provenivano dalla periferia incontravano i limiti della cerchia del centro storico; con lo scopo evidente di scoraggiare l'ingresso delle auto nel centro cittadino, incrementando l'utilizzo dell'eventuale trasporto pubblico. Tramontato però il progetto tramvia - si veda l'articolo nelle pagine precedenti -, anche i parcheggi scambiatori hanno smesso di far notizia. In sintonia con la parziale ma progressiva chiusura alle macchine del centro storico, anche per ridurre il livello di inquinamento atmosferico, le amministrazioni succedutesi alla guida della città, vollero favorire iniziative per la realizzazione di parcheggi cosiddetti pertinenziali. Tali parcheggi, che hanno per definizione il vincolo di pertinenzialità, sono soggetti all'obbligo di essere destinati ai residenti nelle immediate vicinanze, al fine di relegare le loro auto ai piani interrati; togliendole quindi dalle piazze e dalle strade dove sostano spesso nei pressi di monumenti e spazi pregevoli per il loro valore storico, estetico e paesaggistico - ricordiamo a tal proposito che il centro storico cittadino



è stato dichiarato dall'Unesco patrimonio dell'umanità. L'iniziativa per la costruzione dei parcheggi pertinenziali è stata resa possibile tramite l'interessamento di soggetti attuatori privati, ed è regolata da particolari convenzioni tra pubblico e privato, come è stato per i parcheggi di via Abba, piazza S.S. Apostoli, piazza Simoni, lungadige Capuleti, piazza Arditì. Da ricordare anche la proposta per piazza Viviani, alla quale si è dovuto rinunciare dopo il ritrovamento, peraltro abbastanza prevedibile, di reperti archeologici di indubbio valore storico architettonico ed il successivo diniego a procedere da parte della Soprintendenza di Verona. La procedura amministrativa prevedeva che ai bandi pubblici proposti dall'Amministrazione Comunale, il soggetto attuatore interessato rispondesse con una proposta progettuale concreta. Quest'ultima doveva evidentemente far proprie le indicazioni stabilite dal bando - tra le quali la richiesta di parcheggi essenzialmente interrati con la riqualificazione dello spazio in superficie, privo di auto -, doveva essere anticipata dalla individuazione di aree idonee per ospitare la struttura a parcheggio e garantire un numero adeguato di utilizzatori finali. Il passo successivo, una volta approvata dalla Giunta

I PARCHEGGI REALIZZATI NON CONSERVANO QUASI MAI LE GIÀ NON ECCELLENTI QUALITÀ COMPOSITIVE E A VOLTE ANCHE FUNZIONALI; MOLTI DI QUESTI PROGETTI POTENZIALMENTE POTEVANO DIVENIRE OCCASIONI PER LA RIQUALIFICARE INTERE AREE DEGRADATE DELLA CITTÀ E NON SOLO L'OPPORTUNITÀ DI ORGANIZZARE LE SOSTE IN MODO RAZIONALE

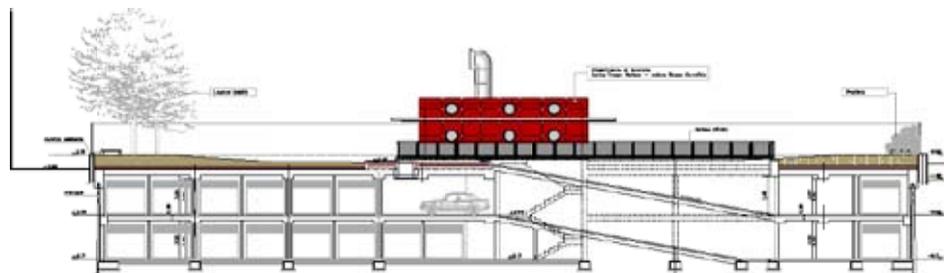
Comunale la proposta nella sua interezza, è rappresentato dalla stesura della convenzione tra ente pubblico e soggetto attuatore, in cui sono illustrati i parametri relativi alla realizzazione (costo, tempi, modalità...), le condizioni - tra le quali la durata della convenzione - e le modalità per la gestione dei parcheggi pubblici a rotazione, eventualmente presenti. La Giunta Sironi ha promosso, alla fine degli anni Novanta, i bandi con i quali si sono dapprima individuate le aree e successivamente progettati i parcheggi pertinenziali citati in questo scritto; dopo alterne vicende, alcuni di questi sono stati da poco completati (parcheggio di piazza Simoni e i due parcheggi in via Abba), altri sono ancora in fase di realizzazione (parcheggi di piazza S.S. Apostoli, piazza Arditi e lungadige Capuleti). L'esigenza di dotare di parcheggi a rotazione alcune aree specifiche della città in cui essi sono particolarmente carenti, perché vicino al centro storico occluso alle auto (vedi i parcheggi di piazza Isolo, piazza Cittadella, piazza Corrubbio, Porta Trento, piazzale Cadorna, Arsenale) o perché occupate da edifici pubblici rilevanti, quali ad esempio l'ospedale di Borgo Trento (parcheggio di via De Lellis), la Questura, le sedi di ATV, AGSM e Acque

Veronesi (parcheggio ex Gasometro), ha sollecitato le amministrazioni alla previsione di nuove strutture interrato. L'incarico per la progettazione di queste strutture è stato affidato tramite varie modalità: concorso di progettazione per i parcheggi di piazza Cittadella ed ex Gasometro; proposta progettuale, secondo quanto stabilito dalla legge quadro per i lavori pubblici n.109 del 1994 e sostenuta da *project financing*, per i parcheggi di via De Lellis, Porta Trento, piazza Corrubbio; incarico diretto per il parcheggio che rientra nel Masterplan per il riutilizzo dell'Arsenale Militare austriaco, predisposto dal raggruppamento temporaneo di progettisti facente capo all'architetto David Chipperfield di Londra, incaricato dal Comune di Verona della progettazione preliminare. Una nota a parte merita il parcheggio previsto in piazzale Cadorna, soppresso dopo essere stato inizialmente caldeggiato e aggiudicato già dalla metà degli anni novanta (previa verifica della fattibilità tecnica ed economica) alla Società Italinpa, ora Saba Italia, assieme alle strutture di piazza Isolo e di via De Lellis. L'Ente Comunale, per compensare la mancata realizzazione del manufatto in piazzale Cadorna e per onorare l'accordo stipulato

con Saba Italia, ha incaricato quest'ultima della progettazione esecutiva e della realizzazione del parcheggio previsto all'interno dell'Arsenale. Prima di descrivere compiutamente e con una più specifica illustrazione alcuni dei parcheggi precedentemente citati, si coglie l'occasione per esporre alcune brevi riflessioni generali, maturate man mano che il quadro dei contenuti si faceva sempre più completo. Come nella trama del film di Kusturica, anche qui i singoli episodi si sono intrecciati in una vicenda complessa, quasi grottesca, ricca di contraddizioni, di ripensamenti, di speranze disilluse, di ingiustificate defezioni e di faticosi compromessi che hanno portato, con un percorso ad ostacoli durato circa dieci anni, al completamento di 4 parcheggi sui 12 enunciati (6 sono in fase di realizzazione, di cui uno sarà ultimato a breve mentre gli altri in tempi decisamente più lunghi; piazza Viviani è stato eliminato e l'iter progettuale di Porta Trento è per ora in sospenso). Indubbiamente gli obiettivi iniziali sono stati purtroppo ridimensionati: i parcheggi realizzati, pur con la loro innegabile utilità intrinseca e non nascondendo l'indubbio miglioramento che apportano allo status quo, non possono e non devono per questo soddisfarci; i



NELLE PAGINE PRECEDENTI:
 PARCHEGGI SELVAGGI IN CITTÀ;
 IN ALTO:
 VIA ABBA 13-15, LA SISTEMAZIONE DI
 SUPERFICIE DEL PARCHEGGIO REALIZZATO
 E SEZIONE COMPLESSIVA; PARCHEGGIO VIA
 DE LELLIS, RENDER; PARCHEGGIO PORTA
 TRENTO, PLANIMETRIA SISTEMAZIONE DI
 SUPERFICIE.



progetti non conservano quasi mai le già non eccellenti qualità compositive e talvolta anche funzionali auspicate; molti di questi progetti potenzialmente potevano, o forse dovevano, divenire occasioni per la riqualificazione di intere aree degradate della città e non solo l'opportunità di organizzarne le soste in modo razionale. È indubbiamente discutibile la modalità per la quale si è scelto di affidare l'individuazione delle aree a soggetti privati, i più disparati, senza che l'Amministrazione Comunale predisponesse a priori una sorta di piano dei parcheggi che individuasse razionalmente i settori che ne abbisognano, selezionando sistematicamente in un piano organico le aree possibili in cui far sorgere le nuove strutture, organizzandole gerarchicamente in base alle necessità e integrandole nel sistema urbano. Solo con una pianificazione programmata e lungimirante si può raggiungere progressivamente, ma necessariamente la realizzazione di un sistema integrato di parcheggi, più razionale e quindi più utile. Per quanto concerne la cosiddetta "qualità architettonica" - termine odioso ma efficace - dei progetti visionati, risulta molto evidente che i progettisti coinvolti, troppo spesso sono stati defraudati del loro

disegno approvato, svilito dalle modifiche estemporanee ed improvvisate, dovute alle "puntuali e inesorabili" sopraggiunte esigenze degli esercizi commerciali limitrofi, dalle volontà dei residenti vicini, dalle richieste della Soprintendenza e non ultime dalle mutevoli "sollecitazioni" che i vari amministratori di turno hanno "suggerito con insistenza": scelte progettuali e cambiamenti stilistici anche radicali, troppo soggettivi e volubili per trovare una giustificazione compositiva o anche solamente tecnica e funzionale. Come si è già affermato, in alcuni casi la realizzazione dei parcheggi interrati, rappresentava l'opportunità per riqualificare piazze o aree della città oppresse dalle auto in sosta e dal traffico cittadino. Doveva essere così ad esempio per piazza Isolo (sede in passato della sosta per gli autobus e di un parcheggio a cielo aperto), piazza Cittadella (sede di un caotico parcheggio di superficie), piazza Simoni (incrocio stradale a tutti gli effetti), piazza Corrubbio (aggredita in ogni dove da auto e motorini), piazza SS. Apostoli, (con le auto che lambivano irrispettosamente le mura romaniche della chiesa). I progetti messi in cantiere e i lavori finiti o in fase di definizione non sembrano però dare ragione alle speranze inizialmente riposte;

piazza Isolo è già stata molto, forse troppo criticata, ma a piazza Cittadella, per non ripetere l'errore del poco verde (che poco piace alla gente), si è abbandonato un progetto pensato moderno e accattivante, sacrificandolo alle classiche aiuole e ai banali vialetti. Tale discutibile scelta raggiunge l'apoteosi nella versione rivisitata di piazza Corrubbio, divenuta una sorta di rassegna del verde, che poco ha a che fare con le forme della piazza italiana. Piazza S.S. Apostoli sembrerebbe conservare tutto sommato il suo aspetto precedente, riqualificato dalla assenza di auto. Se così sarà; è ancora fresco nella memoria, infatti, quanto è successo a piazza San Giorgio: una progettazione convincente che, esaudendo le richieste del bando, ha eliminato la presenza delle auto. Auto che hanno attualmente ripreso il possesso dell'area, spesso con soste selvagge che si arrampicano fin sugli elementi architettonici che ordinano le gerarchie della piazza. Un buon progetto ancora una volta vanificato da scelte amministrative incoerenti e poco coraggiose. In lungadige Capuleti la progettazione iniziale non ha subito sconvolgenti alterazioni, grazie alla capacità dei progettisti nel gestire le situazioni (compresa la disputa con la

PARCHEGGI PERTINENZIALI I BANDO

SITO	N. POSTI AUTO PROPOSTI DAL SOGGETTO ATTUATORE	N. PIANI	SISTEMA DI RISALITA	PROGETTISTA	STATO
Piazza R. Simoni	357	3	a rampe	arch. Graziano Gabaldo	realizzato
Piazza Arditì	120	4	meccanico	arch. Anna Braioni arch. Renato Marchesini ing. Marco Montresor	in fase di realizzazione (sospeso per ritrovamenti archeologici)
Via Abba 14	145	2	a rampe	ing. Attilio Castellani	realizzato
Via Abba 13-15	57	2	a rampe	arch. Paolo Richelli	realizzato

PARCHEGGI PERTINENZIALI II BANDO

Lungadige Capuleti	260	3	a rampe	arch. Marco Ardielli dir. lavori: arch. Giuseppe Camporini	in fase di realizzazione (sospeso per ritrovamenti archeologici)
Piazza SS. Apostoli	40	5	meccanico	ing. Bruno Bonagiunti	in fase di ultimazione

PARCHEGGI PUBBLICI

Piazza Corrubio	300	2	a rampe	arch. Graziano Gabaldo	in fase di realizzazione
Piazza Cittadella	750	3	a rampe	archh. Barbara Agostini, Giampiero Bosoni, Simonetta Venosta, des. Marta Giardini; prog. eseg.: ing. A. e M. Roli, Modena DL arch. Lauro Motta (Girpa)	realizzato
Porta Trento	500	3	a rampe	ing. Attilio Castellani	progetto
Via De Lellis	401	2+1	a rampe	MAU studio, Roma	in fase di realizzazione
Arsenale	?	2	a rampe	arch. David Chipperfield (masterplan), ing. Claudio Modena (prog. eseg.)	in fase di progettazione
Ex Gasometro	?	?	a rampe	?	in fase di progettazione (sospeso per bonifica terreno)

Soprintendenza), ma anche e soprattutto alla localizzazione del progetto in un'area urbana più defilata.

Si può quindi affermare che, nonostante gli sforzi profusi e i risultati comunque ottenuti, per la città si tratta dell'ennesima occasione perduta. E probabilmente chi ha governato la città in questo decennio e più, un ruolo da protagonista in questa parziale sconfitta se lo è ampiamente ritagliato. ■

N.B. Nonostante le ripetute richieste, non sono pervenuti i materiali relativi ai parcheggi dell'ex Gasometro e di Via Abba 14.

Si ringraziano: ing. Andrea Bellotti, arch. Stefania Tesini, arch. Cristina Formaggio, geom. Roberto Pangrazio (Comune di Verona), e tutti i progettisti per lapreziosa collaborazione nell'aver messo a disposizione i materiali pubblicati.

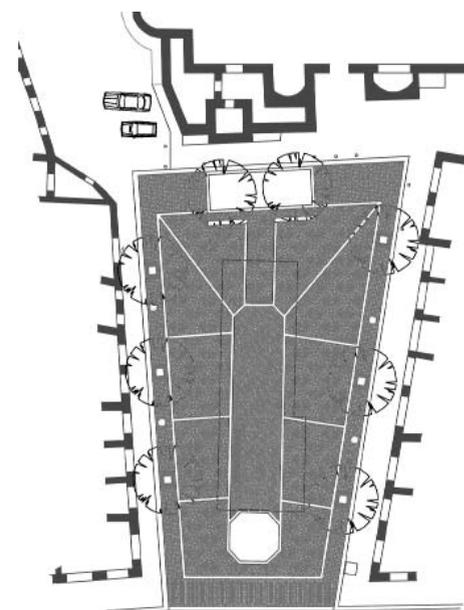
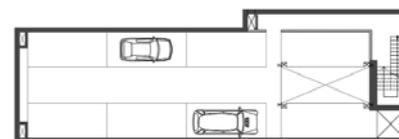
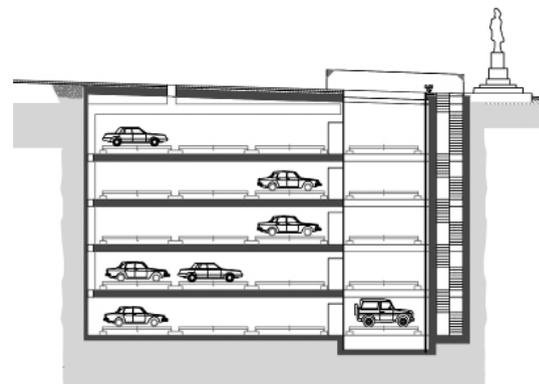


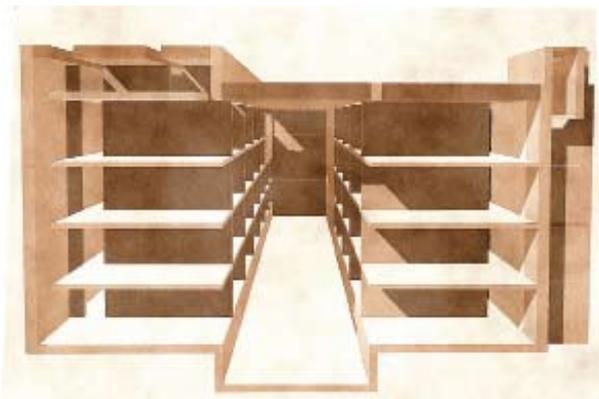
Piazza SS. Apostoli

Tenuto conto dell'estrema peculiarità del sito, condizionato da rilevanti problematiche di ordine archeologico, ambientale e spaziale, è stata fatta la scelta di un parcheggio interrato completamente automatizzato con cinque piani interrati, per un totale di 40 posti auto. Il manufatto, il cui asse maggiore è coincidente con l'asse longitudinale della piazza, viene posizionato sul retro del monumento dedicato al poeta Aleardi limitando la sua estensione planimetrica e usando una tipologia strutturale appositamente scelta per le sue caratteristiche di non interferenza con le costruzioni circostanti. L'accesso ai piani interrati avviene tramite piattaforma di discesa ubicata al livello stradale ed utilizzabile dalle sole autovetture: un comando elettronico avvia dall'esterno la movimentazione della piattaforma per la consegna o il richiamo dell'auto.

Per la pavimentazione della superficie si propone l'impiego del porfido e della pietra di Prun in quanto già attualmente presenti in piazza SS. Apostoli e nell'immediato intorno. Rivestita dello stesso materiale e

disegno risulterà anche la piattaforma di discesa auto. Saranno aboliti i cordoli in pietra alla base delle alberature (soggetti a fratture e sbilanciamenti) e sostituiti da griglie quadrate in ghisa di più facile manutenzione e più decorative. Panchine semicircolari rivolte verso la piazza potranno essere una ulteriore protezione all'apparato radicale che in alcuni casi è affiorante. Elemento emergente del parcheggio sulla piazza sarà la recinzione a protezione della movimentazione della piattaforma di risalita delle autovetture, posta immediatamente dietro al monumento. La recinzione, progettata nel rispetto delle norme che ne vincolano le dimensioni e le caratteristiche tecniche, verrà realizzata con l'intento di renderla quale elemento il meno evidente possibile e con materiali consoni.





Piazza Arditì

La scelta di proporre un autosilo automatizzato è stata compiuta con il preciso scopo di perseguire il minimo impatto visivo nel rispetto dell'insieme edificato di pregio rappresentato sia dalla ex chiesa di S.Silvestro sia dall'ex Convento omonimo, ma anche dalla quinta di edifici privati che la coronano. Il parcheggio è distribuito su quattro livelli e vi si accede attraverso due piattaforme automatiche di accoglimento collocate lateralmente alla chiesa, le quali, con la loro protezione perimetrale, costituiscono l'unico elemento visivo emergente, avendo già ottenuto di integrare i camini esalatori in una griglia continua a pavimento posta lungo il fianco laterale della chiesa. Le operazioni di deposito e di ricevimento delle autovetture avvengono senza la presenza di persone a bordo e sono totalmente automatizzate. La capienza totale è di 120 autovetture. Il progetto di superficie ricerca la migliore integrazione tra la piazza e la nuova viabilità collocando la via principale di attraversamento in posizione più discosta

dagli edifici, a sud degli elevatori: in tal modo si dà forma a due forti ambiti pedonali, visibilmente connessi tra loro dal passaggio rialzato posto a lato della via Marconi.

Una tale disposizione è volta a conseguire una più vivibile ripartizione degli spazi liberi della piazza.

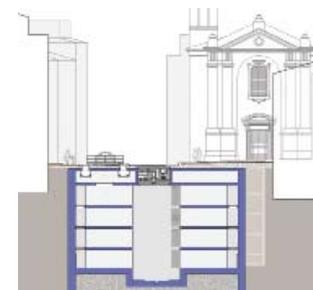
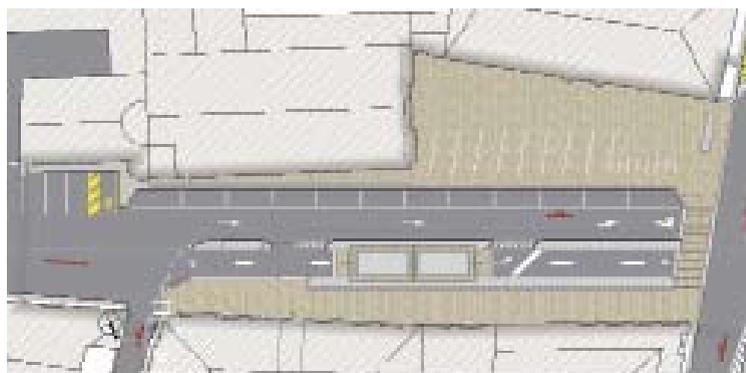
La possibilità di sosta libera in superficie è stata completamente riorganizzata, ottenendo un totale di 24 posti auto e 7 stalli per motocicli distribuiti sia a lato della via di transito che sullo spiazzo antistante il convento.

Le ricerche storiche ed i saggi archeologici di tipo stratigrafico compiuti sulla piazza

non hanno rivelato alcuna preesistenza di pavimentazione dello spiazzo se non quella in terra battuta evidenziata dagli scavi compiuti: per tali considerazioni la pavimentazione delle aree pedonali della piazza viene proposta e realizzata mediante selciato in cubetti di porfido di tipo stradale.

A delimitazione delle aree pedonali in porfido e dei marciapiedi viene impiegata una cordonata in trachite della larghezza di 30 cm per le bordature verso strada.

La delimitazione degli spartitraffico centrali, presenti tra le corsie asfaltate e che ospitano griglie di ventilazione, viene eseguita con l'uso di cordoli bocciardati.





Piazza Cittadella

A ben dieci anni dal concorso per la realizzazione congiunta di un nuovo parcheggio interrato e per la sistemazione della piazza, è stata finalmente inaugurata la nuova Piazza Cittadella. Risale infatti al 1999 il concorso per l'individuazione del progetto in base al quale affidare la procedura della "concessione di costruzione e gestione" dell'opera. Dopo l'approvazione del progetto preliminare e successivamente del definitivo, entrambi redatti dal gruppo vincitore, è stata indetta una gara di licitazione; con deliberazione G.C. n. 292 del 06/08/2008 è stato approvato il progetto esecutivo. Il Comune di Verona provvede in data 02/09/2008 alla consegna parziale delle aree al raggruppamento di imprese concessionarie; la consegna definitiva dei lavori è del 19/01/2009. La fine lavori del parcheggio interrato è avvenuta il 01/06/2010, quella della piazza è del 01/09/2010.

Il progetto della superficie, nel complesso ha mirato a rendere Piazza Cittadella come uno spazio utilizzabile come luogo di sosta

ed incontro oltre che di parcheggio (50 posti auto in superficie per soste brevi, utilizzabile anche per manifestazioni e piccoli mercati) da parte della collettività, dandole una caratterizzazione ben definita.

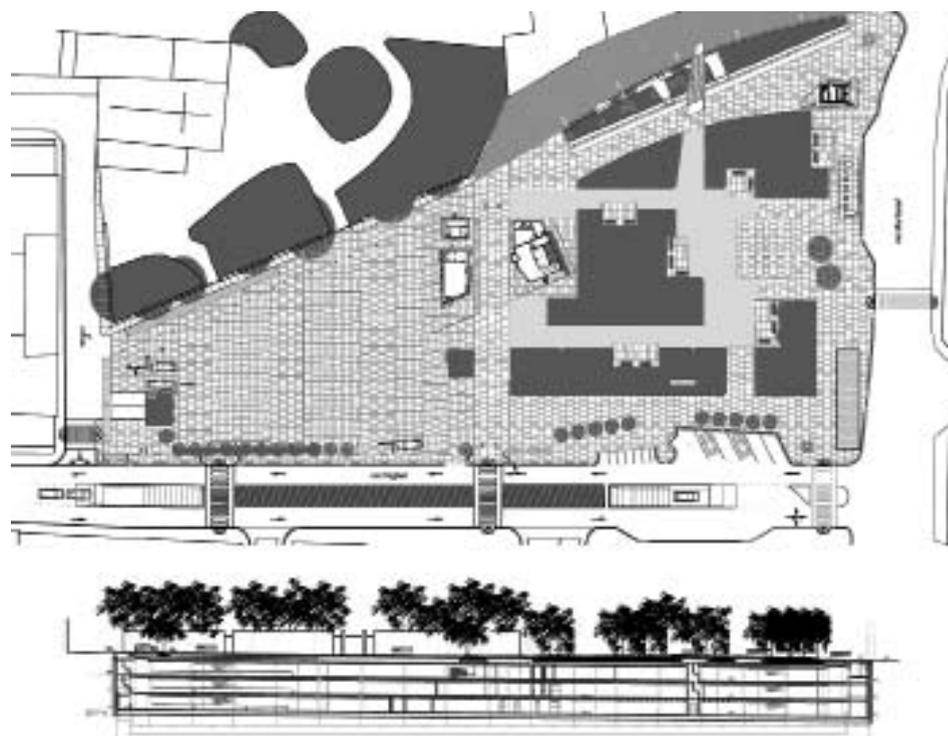
La nuova Piazza Cittadella si presenta come uno spazio completamente rinnovato in cui ben si integrano i manufatti a servizio del parcheggio (cassa del parcheggio, bar/caffetteria e servizi igienici) con gli spazi di sosta, pavimentati e a verde.

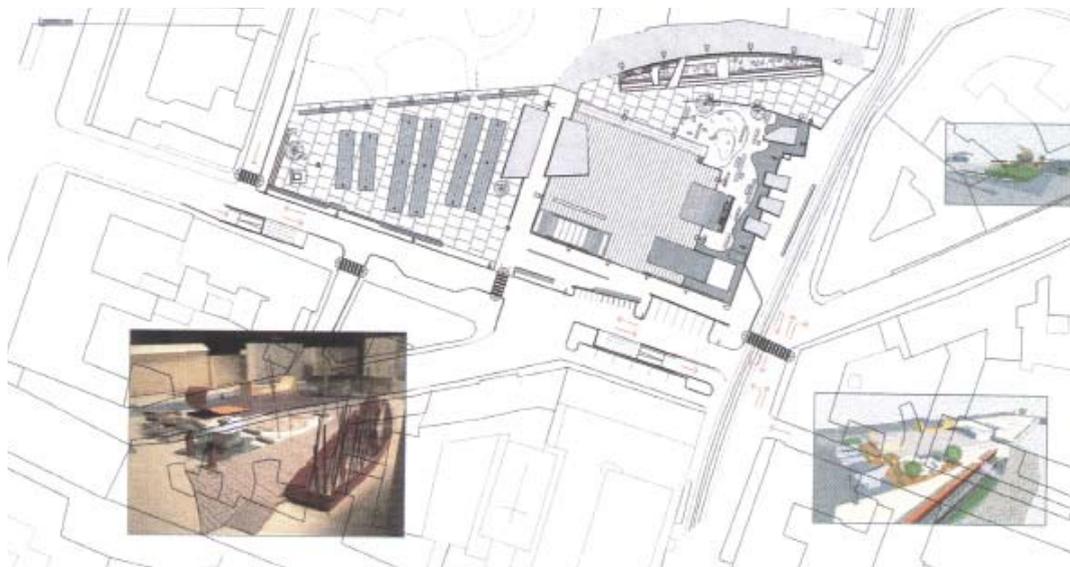
La pavimentazione è in pietra della Lessinia e una parte in conglomerato ecologico.

Sulla piazza hanno trovato collocazione ampi spazi verdi, piantumati con alberi e

arbusti, inoltre sono stati collocati dei vasi a delimitazione dei percorsi e una fontana a raso. Il collegamento al vallo avviene tramite una passerella pedonale in ferro e legno. Completano l'opera di sistemazione una nuova e funzionale illuminazione pubblica: lungo Via Montanari e Via Paglieri i pali sono della tipologia storica, mentre nella piazza sono di nuova generazione, a luce bianca e a basso consumo.

La realizzazione dell'intervento ha comportato una serie di problematiche che ne hanno ritardato l'avvio, quali in particolare la definizione dei nuovi sottoservizi da parte degli enti gestori.





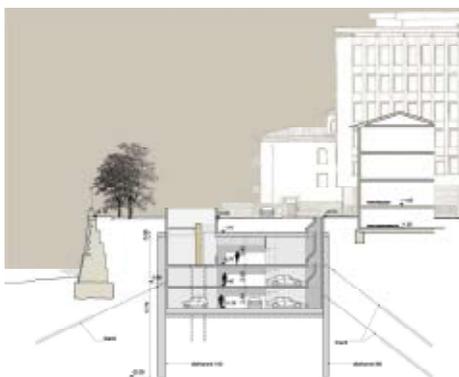
NELLA PAGINA A LATO:
LA PIAZZA REALIZZATA E , IN
BASSO, PLANIMETRIA GENERALE
E SEZIONE SULL'INTERRATO.
A SINISTRA: DISEGNI DEL
PROGETTO VINCITORE DEL
CONCORSO DEL 2000.
IN BASSO, VEDUTA NOTTURNA.





Lungadige Capuleti

I lavori sono iniziati in data 11.02.2008 e sospesi il 20.02.2008 per il ritrovamento di reperti archeologici. È quindi iniziata una campagna di scavi per la messa in evidenza dei ritrovamenti, a cui hanno fatto seguito successive ipotesi di variante in cui fosse previsto il loro mantenimento



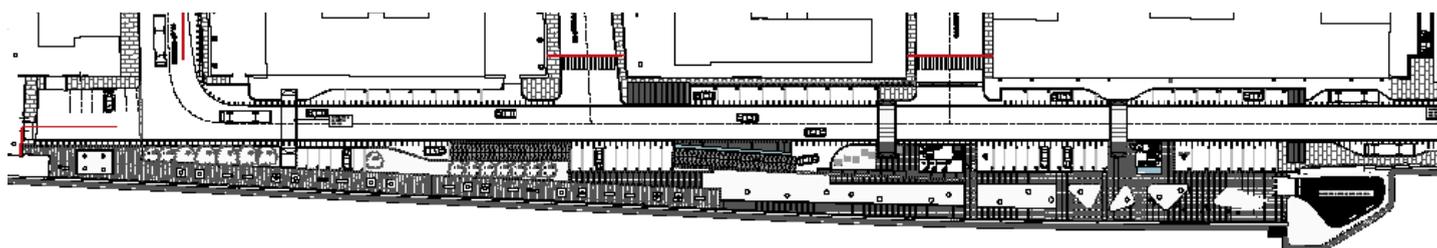
all'interno del primo piano interrato. Dopo aver studiato una ipotesi che contemplava l'aggiunta di un quarto piano interrato, la Cooperativa committente ha deciso di mantenere il progetto originario con le varianti di adattamento alla presenza del muro, a scapito della perdita di posti e della maggiorazione dei costi per ogni singolo box auto. La Sovrintendenza ha espresso un parere in linea di massima "suscettibile di autorizzazione" all'ipotesi di variante presentata, salvo imprevisti, a condizione che si concluda lo scavo archeologico nell'area e che la cortina muraria venga conservata nella sua interezza salvo le porzioni la cui demolizione sia necessaria per la funzionalità degli accessi al parcheggio.

La sistemazione superficiale interessa l'intera area del Lungadige con una carreggiata a due corsie di 4 metri utili ciascuna. I marciapiedi ad est saranno disegnati per un uso ricreativo e paesaggistico dello spazio, con aree verdi, punti di sosta e arredi urbani,

definendo un percorso pedonale lungo l'Adige, comprensivo di grandi aiuole che contengono gli alberi esistenti. Le aiuole lineari sono interrotte solo in corrispondenza delle uscite dell'autorimessa e degli attraversamenti pedonali. A ridosso delle aiuole sono previsti ulteriori spazi a parcheggio per complessivi 55 posti auto esterni.

La pavimentazione di questo tratto verrà realizzata con lastre di pietra bianca e rosa della Lessinia, mentre la pavimentazione dei marciapiedi dal lato ovest sarà realizzata recuperando le grandi lastre esistenti e risagomando i marciapiedi.

L'ingresso e l'uscita al parcheggio avverranno in Lungadige Capuleti; gli ingressi pedonali avverranno attraverso due scale chiuse all'interno di una struttura scatolare di vetro e acciaio corten. In corrispondenza della scala centrale, viene realizzata fuori terra una guardiola rivestita in lamiera di acciaio corten, dove confluiscono tutti i sistemi di controllo e di alimentazione del sistema.





Piazza Corrubio

La proposta progettuale definitiva, modificando sostanzialmente il progetto che vinse il bando, esaudisce le richieste formulate dalla Giunta Comunale nella seduta del 19 novembre 2008, inserite nella delibera n.410 alla medesima data e tiene conto inoltre delle osservazioni della competente Soprintendenza di Verona. Il parcheggio si sviluppa in due livelli interrati per un totale di 300 posti auto. Il manufatto dell'edicola, dove sono collocati tra l'altro l'ascensore, la scala di accesso all'interrato e il locale di servizio al parcheggio, e che emerge direttamente dai piani sottostanti, è stato posizionato verso ovest per liberare il cono ottico visuale della Chiesa di San Procolo.

Lo spazio centrale della piazza, nella quale inizialmente erano stati collocati giochi d'acqua con corollario illuminotecnico è stato invece eliminato. Il nuovo progetto prevede il mantenimento dell'area verde ad occultamento della rampa all'interrato con l'inserimento di nuove ed abbondanti essenze arboree. È previsto inoltre l'inserimento di un percorso veicolare

a senso unico di metri 6, delimitato da paletti dissuasori, con la possibilità su di un lato di prevedere stalli a sosta limitata per carico e scarico merci; con un disegno unitario della pavimentazione. Il materiale di finitura per la pavimentazione consiste in una doppia fila di piastrelle di porfido a spacco di cava da cm 20 con una striscia centrale da cm 10 e una parte interna dello stesso materiale a riquadri eseguita in cubetti con cerchi concentrici; la scelta è stata fatta in virtù delle caratteristiche di durabilità e per la compatibilità del colore con le cromie che si possono riscontrare

nei luoghi storici della città, in particolare per le limitrofe aree storiche di San Zeno e San Procolo.

L'invadenza della corsia carrabile che taglia letteralmente in due a piazza, ha vanificato il tentativo del progettista - esplicitato nella prima versione progettuale - con il quale intendeva dare forma ad uno spazio unitario e di relazione, libero dal transito e dalla sosta selvaggia delle auto. Infine l'eccessiva presenza di alberi lascia intendere che l'idea iniziale di piazza si è trasformata in una non meglio definita idea di parco.



Il ruolo dell'architetto: soprammobile o protagonista?

di **Graziano Gabaldo**

Nell'ambito del processo evolutivo o involutivo, dipende dai punti di vista, dei parcheggi a Verona si sono innestati problemi a non finire: polemiche, dibattiti accesi con forti contrapposizioni perché come il problema rifiuti insegna, l'auto, al pari della "monnezza" è qualcosa che in fondo ci appartiene e che si vuole aver a portata di mano, lasciando ad altri il disagio di sopportare la realizzazione di strutture per il loro ricovero.

Un grande problema, anzi due, che contribuiranno a renderci sempre più coscienti nella necessità di modificare le nostre abitudini, suggerendoci di utilizzare meno l'auto e di più i mezzi pubblici, come già avviene in molte città europee. Come mi è stato richiesto, vorrei portare un contributo utile al dibattito sulle tematiche trattate in questo articolo alla luce soprattutto delle mie recenti esperienze maturate nella città di Verona.

Devo dire innanzitutto e con poco compiacimento, che il fatto di aver intrapreso iniziative nel campo rivelatosi "minato" dei parcheggi, mi ha lasciato più dubbi che certezze.

Dubbi sulle scelte da intraprendere per il collocamento di tali strutture, sulla metodologia da seguire nel proporre alla cittadinanza i siti individuati, sull'approccio

alla compartecipazione del cittadino agli interventi che la Pubblica Amministrazione dispone, sulle eventuali forme di indennizzo calcolate su parametri certi e sottoscritti a monte delle realizzazioni preventivate e soprattutto sulla valenza dei bandi pubblici. Qual è la valenza dell'istituto del bando pubblico? Ha un senso per la pluralista partecipazione agli interventi di trasformazione del nostro territorio e delle nostre città, oppure è uno strumento sorpassato che è necessario rinnovare o correggere?

Se è giusto che nel bando pubblico ci si confronti - e dal confronto nascono le idee - è altrettanto sacrosanto che una volta espletati i termini del bando il progetto vincitore realizzi quanto proposto, o almeno così credo dovrebbe essere.

Pare tuttavia che la cattiva consuetudine sia quella di adempiere ad un obbligo di legge nel pubblicare un bando, fatto salvo poi disattenderne il risultato una volta entrati nella fase esecutiva.

Evidentemente non voglio scendere nella disputa tra chi sostiene che i parcheggi, soprattutto quelli pubblici, vadano collocati al di fuori delle mura cittadine o chi viceversa sostiene l'esatto contrario.

Voglio invece porre l'accento sulla evanescente figura dell'architetto,

come professionista della progettazione architettonica e della pianificazione del territorio in primis, ma anche di quelle tematiche che investono più in generale le scelte architettoniche e lo sviluppo del territorio; una professionalità che troppo spesso ai nostri giorni e anche dalle nostre parti viene nei fatti sottovalutata, svilita. Mi torna in mente un articolo di qualche tempo fa del collega Bricolo il quale, a ragione, sosteneva che l'architetto è più un soprammobile nel mondo d'oggi che un protagonista dell'evoluzione e dei cambiamenti della nostra epoca.

Indubbiamente tale situazione è figlia anche delle colpevoli assenze della categoria degli architetti dal panorama culturale: se ci si estranea dall'esercitare il proprio ruolo e dal portare avanti le proprie idee e i propri diritti, non si può semplicemente accusare gli altri di non riconoscerle e di non attribuire all'architetto il ruolo che meriterebbe.

Ho recentemente realizzato un parcheggio pertinenziale (in Piazza Renato Simoni) ed uno, in project financing, è nella fase di inizio dei lavori di spostamento dei sottoservizi (in Piazza Corrubbio): in entrambi i casi quanto previsto nella fase progettuale si è sciolto, nella fase esecutiva, come neve al sole.

Per entrambi i progetti la prassi è stata



A SINISTRA:
PIAZZA RENATO SIMONI,
PIANTA DELLA SISTEMAZIONE
DI SUPERFICIE,
IN BASSO: PIAZZA CORRUBIO,
IL PROGETTO VINCITORE DEL
BANDO DI GARA E, SOTTO,
IL PROGETTO DEFINITIVO.

la medesima: partecipazione a bando pubblico con l'approvazione di un progetto definitivo e successiva assegnazione dell'incarico alla Società proponente l'opera. Quanto previsto nei progetti definitivi vincitori ha subito enormi variazioni e ciò per l'interferenza o la compiacenza dei vari soggetti con dubbie competenze specifiche (tecniche, compositive, semplicemente progettuali), i quali intervengono spesso in maniera "troppo" determinante nell'iter che porta l'opera alla sua realizzazione.

Scomodando ancora una volta il collega Bricolo, ho dovuto fare di necessità virtù: voglio aggiungere per onor di cronaca che tra il progetto di bando e quello esecutivo per la definitiva realizzazione, c'è stato anche un considerevole intermezzo temporale e un cambio di amministrazione. Non so se qualcuno ha avuto modo di constatare il risultato del primo parcheggio completato (p.zza R. Simoni) e la conseguente sistemazione della piazza in superficie. Ebbene, tralasciandovi la penosa odissea delle vicissitudini che si sono susseguite, vi posso dire che il risultato visibile è ben lontano dalle prime volontà progettuali palesemente espresse negli elaborati definitivi.

Per quanto concerne Piazza Corrubio,

dopo l'ultimo sforzo per una flebile impennata di orgoglio che, pur non riproponendo le indicazioni del progetto iniziale (per cause di forza maggiore), tentava di correggere per quanto possibile la china sulla quale stava avviandosi l'intervento, il mio studio ha messo insieme una riga dopo l'altra, in maniera assolutamente asettica, perché in fondo il mio ruolo si era ridotto a quello di semplice estensore di disegni... le scelte progettuali avvenivano in altra sede!

Molti elementi che caratterizzavano il progetto, derivati dagli studi del contesto territoriale, dall'analisi storica del luogo e del concetto di piazza, molti dei riferimenti e delle scelte anche stilistiche previste nel progetto che vinse il concorso, saranno eliminati e sostituiti, sacrificati in ragione dell'esigenza imprescindibile di realizzare quanto più verde possibile.

Un verde fatto di aiuole ed essenze arboree di varia natura, forma e colore, diligentemente centrati in geometrici "fazzoletti" di erba: indubbiamente un buon esempio di esposizione botanica. ■





12

V.B.

Stagione del turismo più vicina a casa tua!

CASA TURISTICA

1225



VIETATO L'ACCESSO A CHI NON È AUTORIZZATO



VERONA CORSO MILANO

Di rotonda in rotonda

IL PROGETTO DI SISTEMAZIONE DELLA PRINCIPALE VIA DI ACCESSO ALLA CITTÀ DA OVEST, ATTUALMENTE IN CANTIERE, PROPONE UNA ADEGUATA SOLUZIONE VIABILISTICA, MENTRE RESTA DA DEFINIRE L'IDENTITÀ DELLA STRADA

testo di **Andrea Benasi**

foto di **Dario Aio**

Corso Milano è la principale arteria urbana che segna l'entrata a Verona da ovest, in particolare dalla Strada Regionale 11 "Padana Superiore" e dalla Provinciale 5 "Gardesana", che confluiscono sull'attuale semaforo in località Croce Bianca. Le provenienze sia dai comuni limitrofi che da destinazioni extraurbane a più lunga distanza si sommano a quelle delle numerose vie provenienti dai quartieri di Chievo, Borgo Milano-Borgo Nuovo, parte di San Massimo e del quartiere Stadio. All'inizio del secolo, Corso Milano appariva ancora delimitata da edifici isolati attornati da grandi aree verdi: giardini privati, campi coltivati e vasti terreni incolti che davano alla zona il carattere di una periferia cittadina che era ancora al suo nascere, e che portava con sé i caratteri evidenti della campagna circostante. Tra gli anni venti e trenta si compie un rapido inurbamento, con la progressiva formazione di una cortina edilizia che delimita quasi senza soluzione di continuità i limiti stradali nella zona più vicina alle mura, e che si dirada allontanandosi dal centro urbano. In quegli anni, con un processo inarrestabile che avrà una pausa solo durante il periodo bellico, si insediano attività industriali ed artigianali, e le edificazioni residenziali che vanno a distribuirsi ai lati della via con la formazione

dei nuovi quartieri. Con l'aumento della densità abitativa della zona, dello sviluppo economico e demografico cittadino e della crescente diffusione di mezzi di trasporto privati, la strada diventa tra gli anni sessanta e settanta un'arteria viabilistica di primaria importanza, segnata inoltre dalla sempre più massiccia presenza di concessionarie automobilistiche e di supermercati, con i benefici ed i disagi che questo comporta. Il resto è storia attuale: un rapido calo della qualità abitativa, gravi problemi di traffico e di inquinamento, la drastica diminuzione degli spazi verdi e delle aree pedonali, il crescere del numero degli incidenti, problemi comuni a molte altre zone di collegamento tra il centro urbano e la prima periferia. Oggi Corso Milano, che da diversi anni occupa le cronache cittadine, vuoi per problematiche legate al traffico, vuoi per la qualità della vita e gli innumerevoli incontri-scontri tra amministratori e abitanti della zona, ha visto finalmente l'apertura di un cantiere nato da un travagliato progetto, che cerca di rispondere alle necessarie esigenze viabilistiche, veicolari e pedonali. Il lungo elenco che segue dà conto del percorso progettuale e della sua evoluzione, in vista del completamento, per tappe, dell'opera.

Ottobre 1999. Il Settore Strade Giardini Arredo Urbano del Comune di Verona, in seguito ad una indagine nella quale emerge che Corso Milano risulta al primo posto nell'incidentalità cittadina (172 incidenti nel quadriennio 1997-2000), redige il Progetto Preliminare degli interventi di Sistemazione Completa di Corso Milano

Maggio 2000. Il Settore Strade Giardini Arredo Urbano predispone il Progetto Definitivo, nel quale è prevista la sistemazione dell'intero asse di Corso Milano, da via Colonnello Galliano all'intersezione di Croce Bianca (due chilometri circa di lunghezza). Il progetto consiste sostanzialmente nel riordino geometrico delle quattro corsie carrabili (due per senso di marcia) mantenute su tutto il tratto, l'inserimento di uno spartitraffico centrale e la realizzazione di una pista ciclabile bi-direzionale attigua al marciapiede lungo quasi tutto lo sviluppo del corso. Nessuna modifica prevista per le numerose intersezioni.

Giugno 2002. A seguito di espletamento di gara, si affida l'incarico di Progettazione Esecutiva, Coordinamento della Sicurezza, Direzione Lavori e Contabilità all'ATI Ing. Carlo Boscato, Ing. Maurizio Fabbiani, Ing. Damiano Guida e Tecma srl.

Gennaio 2003. Iniziate le fasi di studio

OGGI CORSO MILANO HA VISTO FINALMENTE L'APERTURA
DI UN CANTIERE NATO DA UN TRAVAGLIATO PROGETTO,
CHE CERCA DI RISPONDERE ALLE NECESSARIE ESIGENZE
VIABILISTICHE, VEICOLARI E PEDONALI





NELLA PAGINA PRECEDENTE
SIMULAZIONE DELLA SISTEMAZIONE
FINALE IN CORRISPONDENZA DI UNA
DELLE ROTATORIE.
SOPRA:
PLANIMETRIA COMPLESSIVA
DALL'INCROCIO CON VIA GALLIANO
ALL'INTERSEZIONE TRA
LA SR 11 E LA SP 5.

ed elaborazione del progetto, durante successive riunioni tra progettisti e Amministrazione comunale si stabilisce di procedere alla Revisione del Progetto Definitivo, modificandolo completamente mediante un più radicale e decisivo intervento in linea con le Norme Geometriche e Funzionali per la Costruzione delle Strade emanate nel 2001.

Maggio 2005. Viene trasmessa da parte del gruppo di progetto la bozza finale di Progetto Definitivo Revisione A, necessaria alla redazione del Piano Parcellare degli Espropri e al progetto relativo agli impianti di illuminazione pubblica a carico di A.G.S.M.

Gennaio 2006. Viene consegnato il Progetto Definitivo Revisione A, che mantiene gli obiettivi inclusi nel progetto originale (le quattro corsie carrabili, lo spartitraffico centrale, i marciapiedi lungo entrambi i margini e la pista ciclabile bi-direzione su un lato), ma inserisce le rotonde compatte su tutte le intersezioni regolate da semafori o diritto di precedenza (ad eccezione dell'intersezione semaforica con via Galvani - via Manzoni). Viene così garantita la fluidificazione del traffico, la diminuzione della velocità di circolazione, manovre di svolta in sicurezza dalle intersezioni e di torna-indietro da tutti i punti del tracciato, con l'eliminazione definitiva

delle svolte a sinistra da tutte le traverse laterali e dai passi carrabili.

Novembre 2007. Il gruppo di progetto, in seguito a richieste e osservazioni provenienti dai residenti, dalla Terza Circoscrizione e in accordo con il Settore Strade Giardini Arredo Urbano, redige il Progetto Definitivo Revisione B, nel quale sono presenti alcune piccole modifiche di ordine progettuale/ funzionale e l'inserimento della sesta rotonda all'intersezione di Corso Milano con via Fava - via del Fortino. La rotonda di via Garibba, invece per una convenzione con il Comune di Verona, viene realizzata a carico della società Esselunga.

Settembre-Ottobre 2008. Il gruppo di progetto redige i Progetti Definitivi Revisioni C e D includendo ulteriori piccole modifiche ed integrazioni (viene eliminato lo spartitraffico da via Galvani a via Calderara e sostituito con una fascia zebra di segnaletica, vengono modificati/aggiunti alcuni posti auto attigui agli esercizi commerciali), come richiesto dall'Amministrazione comunale in seguito a successivi incontri ed approfondimenti anche con residenti, commercianti e comitati presenti in Corso Milano.

Marzo 2009. Il Progetto Definitivo Revisione E raccoglie tutte le modifiche ed integrazioni al progetto delle precedenti revisioni (B, C e



D), richieste dall'Amministrazione e frutto di numerosi confronti con tutte le categorie di attori interessati al progetto di sistemazione di Corso Milano.

Aprile 2009. Recepimento delle modifiche ed integrazioni al progetto definitivo della revisione E, sul piano catastale con l'aggiornamento del Piano Parcellare degli Espropri nel Progetto Definitivo Revisione F, che viene finalmente approvato con Delibera del C.C. n. 31 del 23.04.2009, e suddiviso in Tratto A e Tratto B.

Ottobre 2009. Il gruppo di progetto redige il Progetto Esecutivo – Tratto A dall'intersezione con via Colonnello Galliano fino all'intersezione con via Fava esclusa, per un impegno di spesa di Euro 3.410.000. Separatamente, A.G.S.M. ha provveduto a redigere il Progetto Esecutivo della Pubblica Illuminazione.

Maggio 2010. A seguito di espletamento di gara, si affidano i lavori di Sistemazione completa di Corso Milano all'Impresa Zampieri srl.

Giugno 2010. Inizio dei lavori. Tempi di esecuzione previsti: 150 giorni naturali consecutivi, che non potranno essere rispettati causa i numerosi imprevisti (interferenze con i sottoservizi, maltempo eccezionale cc.). In fase esecutiva sono state proposte ulteriori opere di

miglioramento e la possibilità di inserire una settima rotonda tra via Meloni e via del Fortino, in corrispondenza dell'accesso/uscita al supermercato Rossetto (in attesa di approvazione della Variante Urbanistica).

Luglio 2010. Presentato dal Comune il progetto preliminare per una rotonda tra corso Milano e viale Colombo-viale Galliano (non contemplata nel progetto sopra descritto), ora in attesa del reperimento dei fondi mancanti e della redazione del progetto definitivo.

Post scriptum

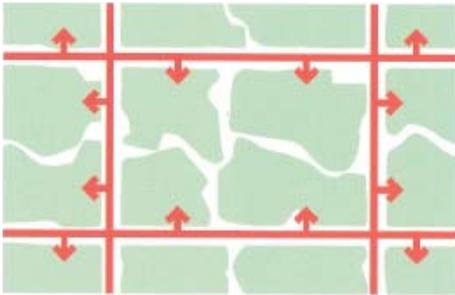
Non vi è dubbio che la soluzione dei problemi viabilistici sia un requisito primario per il raggiungimento di una maggiore qualità urbana e vivibilità dei quartieri: in questo senso il progetto per Corso Milano rappresenta un toccasana negli ambiti di competenza dello stesso (sicurezza, rispetto delle più recenti normative, razionalizzazione della sede stradale ecc.). Era del resto un intervento atteso: da quanti anni percorriamo rotonde su rotonde nelle città a noi vicine, citando solo per fare alcuni esempi Padova o Brescia? L'iter tormentato della vicenda dà conto del resto della faticosa ricerca di un equilibrio tra le diverse esigenze sul campo. Si tratta quindi di un progetto importante sebbene

settoriale, che opera un sostanziale effetto di moderazione della velocità, innalzando decisamente le condizioni di sicurezza e migliorando al tempo stesso il livello di circolazione. Tuttavia la parcellizzazione amministrativa delle competenze - basti pensare che "viabilità" e "strade" afferiscono ad assessorati differenti - e il limite di spesa fissato dall'Amministrazione comunale per un così importante asse stradale, non hanno consentito una riflessione a scala più ampia sui quartieri attraversati, investendo un ambito di tipo urbanistico - pianificatorio. Una riqualificazione estesa ad un ambito più vasto, con l'inserimento di aree verdi, di spazi pedonali più ampi, considerando che Corso Milano è adiacente al centro storico ma manifesta i tratti di una vera e propria periferia, avrebbero potuto costituire un'occasione per recuperare caratteristiche urbane che vanno perdendosi. Gli interventi previsti nei quartieri di Verona Sud o le sistemazioni correlate al vecchio progetto per la tramvia, di cui si parla in altre parti di questo numero della rivista, sono esempi in tal senso.

Con limitate risorse disponibili, e senza una riflessione a scala urbana, alla ricerca di una identità dei luoghi, l'intervento ancorché pregevole, rimane un'opportunità sfruttata solo parzialmente. ■

Camminare fa bene

di **Andrea Lauria**



Vi racconto una storia, anzi usciamo di casa. Mi capita di recarmi per lavoro in alcuni luoghi della provincia di Verona e constatarne l'assoluta impossibilità di accedervi in maniera intermodale e sostenibile. Il mio luogo di lavoro abituale è il Dipartimento di Prevenzione dell'ULSS 20 di Verona, all'interno del "Palazzo della Sanità". Si trova in una zona centrale della città, che raggiungo facilmente da casa in bici con un tragitto di circa 3 km. Tutte le mattine prima di recarmi al lavoro, accompagno almeno uno dei miei due figli a scuola sempre in bici (sul seggiolino). Molto raramente uso l'auto, qualche volta l'autobus. Se piove, come molti veronesi, utilizzo l'auto privata per portare i bimbi, ma poi, se posso, preferisco riportare l'auto a casa e viaggiare con i mezzi pubblici. Mi sembra di essere una persona normale, ma mi rendo conto che per Verona appartengo a quella ristretta nicchia di persone che non usano di preferenza l'auto privata per gli spostamenti quotidiani. Per scelta, per convinzione, per responsabilità, questa soluzione è la migliore per i tragitti quotidiani, anche se non sempre comoda (città non votata alla ciclabilità, autobus indecenti per sovraffollamento e vetustà dei mezzi, solo per citare alcune avversità). Questa mia scelta trova una maggiore difficoltà di

applicazione quando devo spostarmi per la provincia o per la regione. Solamente un viaggio a Venezia, negli uffici della regione, mi trova in linea con la mia scelta di mobilità: 7-8 minuti a piedi per arrivare in stazione, un tragitto a piedi abbastanza agevole e sicuro, treni adeguati e una città, Venezia, a misura d'uomo. Spesso invece altri miei colleghi vedono nell'incontro in regione una scocciatura e preferirebbero un meta più decentrata, come Padova, molto più comoda da raggiungere con l'auto... Tutto si complica se devo andare a Colognola ai Colli, Caldiero, o a San Bonifacio. Sebbene vi sia frequenza di treni regionali, le stazioni sono pensate unicamente quale mezzo di interscambio con l'automobile. Ovviamente sarei molto facilitato se ci fosse una intermodalità pensata anche per le biciclette. Treni con caratteristiche di trasporto locale e metropolitano con facile accesso alle bici, spazi adeguati, stazioni per le bici, percorsi ciclabili dalla stazione ai principali centri di interesse sono elementi base per un progetto integrato di mobilità, una progettualità che nella Provincia di Verona manca. Comunità europee come Berlino o Copenaghen sviluppano da decenni obiettivi di mobilità ben diversi da quelli italiani: ricordo treni regionali che entrano

NELLA PAGINA A LATO:
LE ISOLE AMBIENTALI SECONDO
BUCHANAN.
SOTTO: GENOVA, TRACCIATO
DELLA STRADA DI GRONDA;
IL VOLUME FRUTTO DELLA RICERCA
IUAV-ULSS 20 DI VERONA: SPAZI PER
CAMMINARE. CAMMINARE FA BENE ALLA
SAUTE, A CURA DI ARMANDO BARP E
DOMENICO BOLLA, MARSILIO 2009.

in città con vagoni ad accesso a raso dove entrano le biciclette, un trasporto pubblico integrato ed efficace. A quali obiettivi punta Verona e la sua provincia? La carta di Bruxelles pone un obiettivo, portare al 15% nel 2020 la mobilità ciclabile nel vecchio continente.

Spazi per camminare, camminare fa bene alla salute

Se scendo dalla bici per andare a piedi? A questo punto vi racconto una vicenda appassionante, il cui risultato finale, che mi ha visto coinvolto, è un lavoro multidisciplinare che ha prodotto in questa fase un volume, "Spazi per camminare, camminare fa bene alla salute"¹. Si tratta di uno studio frutto di una ricerca congiunta tra urbanistici e medici. Un lavoro dove si sono incontrate culture diverse per ritrovare una antica alleanza tra discipline, l'urbanistica e l'igiene urbana, per riscrivere un pezzo di pianificazione del territorio. Pone la necessità di ripensare alla qualità del territorio ed a come si possa intervenire, oggi come in passato, per condizionare il modo di vita delle persone ed incentivarle a stili di vita più salutari. Il testo, dopo una riflessione sulla città diffusa e su possibili linee di intervento, ripercorre le fasi più significative di ricerca urbanistica finalizzata

alla gestione della mobilità per favorire una moderazione del traffico a favore della pedonalità. Disegnare una città che sia anche condizione di benessere, ridare spazio e priorità alla pedonalità, incentivare la sicurezza per i pedoni non è solo una buona pratica per diminuire gli incidenti stradali, ma deve essere una priorità nelle scelte di pianificazione, nelle azioni di piano. Perché le persone nelle nostre città sono troppo sedentarie e le malattie cronico degenerative possono essere combattute anche con un assetto urbano favorevole alla salute: le raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della Sanità sono di camminare, per una persona adulta, almeno 150 minuti alla settimana.

Costruiamo insieme, l'esperienza della strada di gronda

Le tematiche riguardanti la mobilità e le infrastrutture per il trasporto sembra coinvolgano immediatamente l'opinione pubblica e un po' tutti hanno qualcosa da dire, in base alla propria esperienza e ai propri bisogni. Il dipartimento dove lavoro, da tempo promuove e propone un metodo più inclusivo e partecipato per affrontare questi argomenti e tra le "otto proposte" per migliorare la qualità dell'aria a Verona c'è anche quella di





SOPRA, DALL'ALTO:
VERONA, CORSO PORTA NUOVA,
QUANDO LA PROMISCUITÀ È UN
PROBLEMA; PORTA VESCOVO, UNA
STRADA NON PENSATA PER LE BICI
E PER I PEDONI; VIA NIZZA, L'ARTE DI
ARRANGIARSI.

NELLA PAGINA A LATO:
BERLINO, SEGNALETICA,
UNA STRADA DA VIVERE;
VERONA, VIA BETTELONI (BORGO
VENEZIA): UN INTERVENTO DI
RIDISEGNO DELLA CARREGGIATA CON
SOLUZIONI DI MODERAZIONE DEL
TRAFFICO E SEPARAZIONE DEI DIVERSI
LIVELLI DI MOBILITÀ.

sperimentare all'interno di un quartiere della città, metodiche e criteri legati alla cosiddetta "urbanistica partecipata". Ci sono paesi in Europa che ormai da molto tempo affrontano le questioni urbane e dei trasporti con politiche partecipate. In Italia non è così. Da noi, sono pochissimi e solo molto recenti gli esempi dove tecnici e cittadini sono a confronto, invitati in un processo promosso dalla pubblica amministrazione. Sono percorsi mai facili e i risultati non sono sempre quelli attesi, ma quasi sempre un processo coinvolgente appassiona tutti, avvicina la politica al territorio e in qualche maniera aiuta anche nella fase decisionale. Il carattere sperimentale dell'esperienza genovese di *débat public*² per la "strada di gronda" costituisce sicuramente un'occasione di riflessione sull'efficacia di un approccio inclusivo nel trattamento di questioni urbane ad alto contenuto conflittuale. È stato il primo caso in Italia del metodo "alla francese" relativo ad una grande opera infrastrutturale. Lo scopo è quello di assicurarsi che tutte le possibili obiezioni all'opera possano essere presentate senza alcuna preclusione e di favorire il confronto per poter prendere decisioni consapevoli. Un'esperienza, quella di Genova, tormentata ma altamente appassionante

DISEGNARE UNA CITTÀ CHE SIA ANCHE CONDIZIONE DI BENESSERE, RIDARE SPAZIO E PRIORITÀ ALLA PEDONALITÀ, INCENTIVARE LA SICUREZZA PER I PEDONI NON È SOLO UNA BUONA PRATICA PER DIMINUIRE GLI INCIDENTI STRADALI, MA DEVE ESSERE UNA PRIORITÀ NELLE SCELTE DI PIANIFICAZIONE

gestita dal gruppo di lavoro presieduto dal prof. Luigi Bobbio dell'Università di Torino, che ha posto di fronte amministratori, dirigenti della società Autostrade per l'Italia, comitati dei cittadini, associazioni e studiosi. Tre mesi intensi che hanno prodotto comunque un risultato: aver stabilito una piattaforma comune di partenza sui dati e sulle analisi con la diffusione di conoscenze puntuali (come di rado accade in Italia). Inoltre si è riusciti ad attivare una grande partecipazione, a stimolare le capacità critiche e progettuali che hanno indotto il soggetto proponente (Autostrade per l'Italia) ad accettare il confronto e il reciproco rispetto. Un grande teorico della mobilità, l'olandese Hans Monderman diceva: una strada sicura è quella cha racconta il suo passato. Ricordiamoci da dove veniamo, dove siamo cresciuti, dove abbiamo giocato. Forse ripensando a quelle strade possiamo progettarne di nuove e migliori. ■



¹ Dipartimento di urbanistica dell'Università IUAV di Venezia e il Dipartimento di Prevenzione dell'ULSS 20 di Verona *Spazi per camminare, camminare fa bene alla salute*, a cura di Armando Barp e Domenico Bolla, Marsilio 2009. Si può definire un manuale che propone idee e metodi per favorire una mobilità pedonale all'interno dei centri abitati. Cfr. www.prevenzione.ulss20.verona.it.

² *Dèbat public*. L'idea di fondo è quella di aprire un confronto pubblico preventivo su una grande infrastruttura prima che essa sia giunta allo stadio di progettazione, e il processo si prefigge di diffondere tutte le informazioni necessarie con la massima trasparenza e capillarità per dare voce a tutti i cittadini e favorire il confronto tra di essi e il soggetto proponente. Cfr. www.urbancenter.comune.genova.it.





FULVIO ZEZZA, LA STRADA GARDESANA OCCIDENTALE
TRA LA PROGETTAZIONE DEL PRIMO '900 E LA
TRASFORMAZIONE DI FINE SECOLO,
GRAFICA5 EDIZIONI, 2009

CONVEGNI

Infrastrutture e paesaggio: uno sguardo storico

di Ilaria Zampini

Tra gli interventi al convegno del primo luglio promosso da «architettiverona» e già ricordato nelle pagine precedenti, il rapporto tra tecnica e paesaggio nel progetto delle infrastrutture è emerso in maniera significativa da due interventi, che lo hanno colto e messo in luce in una prospettiva storica.

La prima di queste testimonianze è stata portata da Fulvio Zezza, Direttore del Dipartimento di Costruzione dell'Architettura e docente di Geologia Applicata e Geologia Tecnica Ambientale alla Facoltà di Architettura dello Iuav di Venezia, e autore di un recente volume sulla strada Gardesana occidentale. Zezza si occupa della strada che collega Gargnano a Riva, sul versante occidentale del Garda, costruita nel 1929-31 e studiata secondo il tracciato "a lago", con una scelta progettuale che voleva realizzare un belvedere nell'habitat roccioso.

L'opera si integra con la sponda lacustre in un adattamento tecnico-formale della strada al territorio, attraversato in totale armonia con l'immagine e la suggestione del paesaggio. Il disegno di ogni tipologia strutturale si confronta con la morfologia della fascia costiera per essere poi adattato alle caratteristiche dei luoghi, conferendo all'infrastruttura un valore paesaggistico. Negli anni '60 le aumentate esigenze turistiche concentrano il traffico sulla Gardesana, ed emerge il notevole carico automobilistico alla quale la stessa deve far fronte. I problemi derivanti dal traffico e dallo sviluppo dei centri rivieraschi prevalgono sull'esigenza di conservazione delle caratteristiche della strada. Fenomeni di instabilità dei versanti impongono una soluzione rapida ed economica del problema sicurezza, che finirà per sottrarre progressivamente al tracciato la vista del lago con la costruzione di numerose gallerie. Si sono eseguiti così nuovi e più ampi percorsi in galleria, progettati di volta in volta in modo diverso e senza alcuna cura per raccordarli con i tratti utilizzati del vecchio tracciato.

Le scelte progettuali non possono assicurare la qualità degli interventi, perché sin dalla fase dell'ideazione sono improntate ai criteri dell'ingegneria del traffico, senza alcun



ALBERTO PRANDI (A CURA DI),
**STRADE FERRATE 1858-1878. LE
CAMPAGNE FOTOGRAFICHE DELLO
STUDIO LOTZE, MARSILIO, 2010**

disegno d'insieme o strategia complessiva. Già molto prima dell'uso della Valutazione d'Impatto Ambientale, il progetto della Gardesana Occidentale aveva saputo integrare l'opera tecnica con l'attenzione per il paesaggio e il rispetto per l'immagine dei luoghi. Zezza si interroga su cosa ne sia oggi di quella capacità di inserire interventi infrastrutturali così importanti nel paesaggio senza snaturarlo, rilevando un'incapacità di valutare tutti i fattori in gioco che tenga conto anche di costi e benefici a lungo termine. Lo evidenzia senza polemizzare o proporre impossibili ritorni al passato, ma proponendo alternative percorribili per restituire identità ai tratti stradali attraverso la riqualificazione funzionale dei tratti abbandonati e di quelli ancora percorribili. Tale operazione richiede che l'adeguamento avvenga in una dimensione progettuale unitaria, che superi le logiche esclusivamente funzionalistiche e gli interventi di puro rimedio o di presunta urgenza, predisponendo un piano unitario degli interventi di riqualificazione funzionale per sviluppare le potenzialità della strada-parco e favorire le politiche per il recupero e lo sviluppo in sintonia con la storia del

territorio.

"Infrastrutture e paesaggio: uno sguardo storico" è il titolo dell'altro intervento al convegno, di cui si è fatto interprete Alberto Prandi, professore di Storia della Fotografia all'Università Cà Foscari di Venezia. Prandi coglie l'occasione per riproporre i contenuti della mostra tenutasi al Centro Internazionale di Fotografia degli Scavi Scaligeri, "Strade Ferrate 1858-1878", con le immagini realizzate dallo Studio Lotze, il più significativo studio fotografico che operò a Verona dal 1854 al 1909. Le 120 tavole fotografiche esposte e descritte nel catalogo della mostra appartengono ad una serie di portfolio inediti della collezione Milani. L'esposizione delle immagini fotografiche relative alla realizzazione della ferrovia Verona-Brennero e della Pontebbana, oltre alla bellezza e al valore formale delle fotografie, evidenzia il valore di documento storico delle stesse. Interessante è la proposta del professor Prandi di prender spunto dalla documentazione per osservarla con interesse interdisciplinare e poterne cogliere inedite potenzialità documentarie. ■

TRASPORTI & CULTURA
RIVISTA QUADRIMESTRALE
DIRETTORE RESPONSABILE: LAURA FACCHINELLI
CAMPANOTTO EDITORE
WWW.TRASPORTIECULTURA.NET



RECENSIONI

Trasporti & Cultura, un binomio editoriale

di Nicola Tommasini

Ideata e diretta da Laura Facchinelli e con sede nella nostra città, «Trasporti & Cultura» è una rivista che da quasi 10 anni si inserisce all'interno del panorama editoriale di settore con intento ed ottica trasversali e mossa dalla considerazione che tutto ciò che riguarda la sfera dei trasporti e delle infrastrutture, in quanto parte integrante e sostanziale della nostra vita, debba anche, e doverosamente, essere considerato come argomento culturale. Modus operandi è il concetto di interdisciplinarietà: gli argomenti trattati sono letti e svolti, a seconda dei casi e dei temi, sia su di un piano "orizzontale" (quello che comprende appunto le varie discipline) che su di un piano "verticale", o temporale, che indaga le trasformazioni

e le evoluzioni storiche degli argomenti stessi. L'ottica interdisciplinare permette di osservare i temi attraverso le lenti e le prospettive proprie delle diverse discipline e tracciare quindi possibili dialoghi e collegamenti sia con le diverse branche dell'ingegneria o della tecnica (necessarie ovviamente quando si parla di infrastrutture e trasporti), ma anche con l'economia, la geografia, la sociologia, fino ad arrivare alla psicologia o ai rapporti con le varie espressioni artistiche (letteratura, cinema o arti figurative). La rivista organizza l'indagine sviluppando quindi numeri monotematici, i più adatti alla luce di quanto detto, su argomenti centrali al dibattito architettonico e culturale contemporaneo: dalle stazioni e dagli aeroporti al progetto dei tracciati autostradali, dall'interazione delle reti ferroviarie nel tessuto delle città alla ricostruzione post-terremoto in Abruzzo, passando per un'analisi sulla progettazione nell'era informatica.

Nodo centrale rimane sempre il rapporto tra infrastrutture e trasporti da un lato e l'architettura e l'urbanistica dall'altro; come cioè i primi abbiano e stiano trasformando e plasmando le nostre città e come, viceversa, anche l'espressione architettonica contemporanea - intesa come progettazione di qualità - possa

e debba maturare riflessioni significative su questi. L'obiettivo di fondo è quello di arrivare ad affermare che anche per i trasporti e più in particolare per le infrastrutture (in quanto luoghi della nostra vita ed espressione dell'uomo e della società contemporanea e quindi "cultura") sussista il diritto alla bellezza e cioè alla significatività dell'espressione architettonica, spesso relegata in secondo piano ma, per quanto detto, assolutamente necessaria (cfr. l'editoriale del numero 1 della rivista, settembre-dicembre 2001, pp. 2-3). La rivista è promotrice del Premio Trasporti & Cultura, arrivato alla settima edizione, che premia le migliori ricerche, saggi e studi del settore e che ha visto tra i componenti della giuria, tra gli altri, personalità come Aldo Aymonino, Eugenio Turri e Umberto Galimberti. Organizza inoltre convegni e seminari sui temi trattati nei vari numeri. ■





FOTO: DIEGO MARTINI



LUOGHI

Cara benzina

di Andrea Benasi

Una vecchia macchina segnata dal tempo si ferma sul piazzale terroso a lato di una non precisata strada che si perde solitaria nella desertica provincia americana. Da un lato un'obsoleta e ferruginosa pompa di benzina, pochi metri più in là, quasi nascosta dalla polvere sollevata da un vento continuo, una scalcinata casupola appena sfiorata dalla luce del primo mattino, con appesa alle finestre qualche cadente insegna al neon. All'interno pochi avventori che consumano in un silenzio quasi irreale, infranto solo da poche trascinate parole, le consuete frittelle sommerse di marmellata d'acero e l'immane caffè.

Una fiammante auto cabrio, speranzoso manifesto dell'Italia post bellica, si ferma tra lo stridore delle ruote e le urla giocose di ragazzi in una stazione di benzina, dove le pompe d'importazione americana, colorate e personalizzate da loghi cromati, occupano la scena. Vicino l'inserviente

nella sua canotta scura ed uno straccio sporco in mano si offre aprendo il cofano di dare un'occhiata al motore. Attorno, la campagna romana che subito riaccoglie nei suoi verdi e ridenti viali il traffico domenicale delle gite fuori porta. Queste le prime immagini che vanno a disegnarsi nella memoria, pensando alle stazioni di servizio; situazioni di cui certo non ho avuto esperienza diretta ma solo derivata dalla visione dei vecchi film americani degli anni Cinquanta e Sessanta, e quelli protagonisti del neorealismo italiano che per primi diffusero nella cultura collettiva queste nuove presenze infrastrutturali del territorio. Dalle prime e occasionali stazioni che si ritagliano piccoli spazi nel centro cittadino, nate attorno ad una pompa di carburante e a una precaria ed improvvisata occupazione dell'intorno, si assiste ad un'evoluzione delle stesse, sempre più mirata ed organizzata. Con il periodo legato all'utilizzo del cemento armato e al suo impiego nelle grandi strutture di servizio, nascono stazioni dalle forme marcatamente strutturali. Di queste in città rimangono solo alcune storiche presenze come la stazione di corso

Milano, chiamata "il faro", caratterizzata da una grande lanterna in ferro e vetro che, illuminata, domina la stazione stessa e parte del lungo percorso stradale. Quest'ultima appartiene già ad una fase temporale che vede il decentramento delle stazioni di rifornimento al di fuori del centro storico per posizionarsi in aree via via più periferiche. Ed è con la stagione dell'avvento delle grandi catene petrolifere che tali manufatti si distribuiscono nel territorio, con elementi fortemente caratterizzati da un'estetica che espone a chiare lettere la sigla della casa distributrice di appartenenza grazie a forme standardizzate e appariscenti atte ad attirare il cliente, con offerte di spazi ristorativi e di acquisto sempre più ampi. Piccoli 'centri commerciali della viabilità urbana ed extraurbana', elementi contraddistinti da un'evidente ripetitività, incuranti per lo più di qualsiasi relazione con l'intorno. Recentemente abbiamo assistito allo sviluppo di una politica urbanistica più attenta al contesto paesaggistico delle nuove realizzazioni, al loro impatto ambientale e quindi ai

rapporti che vanno a stabilire con le preesistenze sedimentate nel paesaggio. Probabilmente per questa causa, nella provincia di Verona, sembra di riconoscere un'inversione di tendenza per quel che concerne la costruzione di recenti stazioni di rifornimento, sia per quanto riguarda una più oculata scelta del posizionamento delle stesse, sia per una più attenta relazione con l'intorno.

Ne sono testimoni due pompe di benzina rispettivamente nei pressi dell'antico borgo di Montorio e in Valpolicella, lungo la strada per Negrar. In questi due esempi, caratterizzati da un intorno collinare e nel primo caso anche dalla vicinanza del castello di Montorio, le realizzazioni di analogo disegno propongono un rivestimento ligneo e una maggior attenzione ai dettagli costruttivi, un principio di ricerca estetica ed un utilizzo ridotto della segnaletica, spesso in evidente dissonanza con l'ambiente circostante.

Possiamo augurarci che questa sia la genesi di una nuova concezione degli spazi di servizio, volta non solo a rispondere ad un'esigenza funzionale, ma conscia dell'importanza che un qualsiasi manufatto svolge nel delicato equilibrio del paesaggio e del suo utilizzo. ■



PROGETTI

Sottopassi: identità ritrovate

di Federica Provoli

Nel numero della rivista dedicato alle infrastrutture viene qui preso in esame il lavoro che Zanetti Studiocontemporaneo fa sulla riqualificazione di alcuni elementi del sistema infrastrutturale come i sottopassi. Colpisce la metodologia progettuale di Sebastiano Zanetti che, grazie alla sua sensibilità e certamente anche alla sua formazione artistica, è capace di leggere ed interpretare in modo originale luoghi tradizionalmente degradati per farli rivivere e riempirli di nuovi significati. Nella sua ricerca prima di tutto viene l'attenzione per chi abita normalmente uno specifico spazio. La progettazione viene sviluppata direttamente



sul posto attraverso un'attenta osservazione delle consuetudini e dell'uso che gli abituali fruitori fanno del luogo. Ma non è tutto. Viene, infatti, cercata l'interazione diretta e instaurato un dialogo con chi si trova *in situ*. Vengono cercate nuove sinergie che abbiano la forza di capovolgere le condizioni al contorno, portando il luogo ri-progettato ad essere collettivamente accettato e fruito. Ecco che c'è spazio per tutti: *writers*, lavoratori pendolari, studenti, passanti occasionali partecipano collettivamente alla riqualificazione. Largo spazio è lasciato anche alla collaborazione con i professionisti che di volta in volta risultino più adatti a seguire i vari aspetti progettuali. È d'obbligo chiedersi se un atteggiamento di questo tipo alla fine sia veramente vincente e premiante. E lo è, come dimostrano i fatti. I luoghi riqualificati, infatti, a distanza di qualche anno, non hanno più subito



atti vandalici e sono diventati punti di aggregazione e partecipazione attiva dove anche i fruitori si riconoscono come parte integrante dell'identità ritrovata del luogo. Adesso alcuni esempi che, per un motivo o per l'altro, avevano al momento della progettazione la comune caratteristica di essere fortemente degradati e oggetto di ripetuti atti vandalici.

Il sottopasso pedonale della Stazione di Dossobuono, richiesto con forza dagli abitanti del paese, rappresenta, al momento dell'abbassamento delle barriere per il passaggio del treno, l'unica via di collegamento tra le due metà del paese. Le numerose scritte presenti al momento della progettazione (2007) non erano di natura vandalica, ma semplice il diario di ragazzi tra i 12 e i 18 anni, scritto di ritorno da scuola. Nasce, così, l'idea di coniugare l'intervento con la presenza di questi ragazzi



e con la loro esigenza di scrivere e sentirsi legati al luogo. Le circa 100 risposte alla domanda "Qual è la frase che ha per te un significato importante, magari detta da una persona speciale o letta in un libro, o pensata proprio da te per qualcun altro? Una frase che ancora ti emoziona e ti riporta ad un ricordo particolare. Una frase magari sentita nell'attesa di un arrivo o di una partenza..." sono state raccolte e poi trascritte sulla superficie delle pareti del sottopassaggio. A completare l'installazione, viene riportato il quesito da cui sono scaturite le personalissime risposte e, sulle pareti delle tre rampe di accesso, viene dipinta la scritta "benvenuto a casa", orientata nei due sensi di lettura per ogni coppia di pareti. Un altro esempio presente nel veronese è il sottopasso pedonale che collega San Martino Buon Albergo est e ovest, costruito per attraversare i binari di una linea ferroviaria molto attiva. Tale passaggio al momento dell'intervento (2008) si presentava buio e angusto: il tipico luogo da percorrere di corsa, portando nell'animo l'urgenza data dalla sensazione di insicurezza. Il progetto muove quindi dalla necessità di restituire una diversa percezione a chi si trova nelle condizioni di dover utilizzare il sottopasso. L'uso del colore e dell'illuminazione sono gli elementi che ri-costruiscono lo spazio,

nella certezza che il modo migliore per scoraggiare atti di vandalismo e prepotenza è rappresentato dalla cura per il manufatto e dall'ordine degli elementi presenti. In questo intervento le nuove scritte sulle pareti scaturiscono da una riflessione sul concetto di spostamento, sull'idea di viaggio, breve o lungo, reale o metaforico. All'interno del sottopasso il viaggiatore è accompagnato dalla scritta su sfondo azzurro "Tutte le strade portano a..." e, sul volume determinato dalla parete di colore rosso, dalla scritta ripetitiva "Sono qui, poi qui, poi qui..." che conferma l'idea di movimento, la non staticità di chi è di passaggio. Sui muri esterni la scritta "Intraprendere un piccolo viaggio di scoperta" forma una *texture* su uno sfondo color verde chiaro.

L'esito di queste riqualificazioni è molto interessante sia per la giovane età del progettista sia per il suo non essere architetto e dimostra, ancora una volta, che la buona progettazione viene innanzitutto dal buon senso e dall'osservazione di quelle che sono le caratteristiche messe in gioco dal luogo in cui ci si trova ad operare. ■

A SINISTRA E A DESTRA:
SAN MARTINO BUON ALBERGO
(ZANETTISTUDIOCONTEMPORANEO
CON M. DE MORI);
AL CENTRO: DOSSOBUONO
(ZANETTISTUDIOCONTEMPORANEO
CON A. LORENZINI E C. ZILIOLI).



MICHELA MORGANTE (A CURA DI),
**BORGIO TRENTO. UN QUARTIERE DEL NOVECENTO
TRA MEMORIA E FUTURO**
FONDAZIONE CATTOLICA ASSICURAZIONI/
ANZIANO&QUARTIERE, 2010

RECENSIONI

Tra memoria e futuro: Borgio Trento

di Lorenzo Marconato

Il volume, presentato in primavera presso la sala conferenze della Fondazione Cattolica Assicurazioni di Verona alla presenza di un nutrito pubblico, è l'esito di una esperienza assai particolare, poiché fatta del coordinato contributo di molte delle persone che il quartiere di Borgo Trento l'hanno fatto e vissuto fin anco dalle sue origini. La ricerca che sta alla base della pubblicazione ha attinto dalle fonti ufficiali: gli archivi del Comune o della Biblioteca Civica, i quotidiani e da altri testi, ma anche dalla memoria degli abitanti meno giovani e dai loro personalissimi album di famiglia. Il frutto di questa faticosa raccolta, brillante esempio di saggistica partecipata, è ben sintetizzato ed illustrato nei due saggi in apertura del volume.

Il primo, di Michela Morgante, illustra la

nascita del borgo dai primissimi anni del Novecento, quando "la Campagnola" era ancora quasi completamente ineditata, e le uniche presenze erano l'insula dell'Arsenale asburgico, con il ponte Castelvecchio, i mulini del futuro Lungadige Matteotti e qualche cascina con gli orti, la cui unica proprietà era da ascrivere alla famiglia Trezza. Fu l'apertura del ponte di Castelvecchio e dell'esile ponte Neville (poi Garibaldi), assieme alla iniziale lungimiranza dei Trezza, che offrì alla borghesia veronese la possibilità di sbarcare su questa sponda dell'Adige per tentare assai disorganicamente, in totale assenza di un piano, di ricreare in Verona il modello della howardiana città giardino. Le particolari condizioni socio-economiche, ambientali ed urbanistiche, ben descritte dall'autrice, favoriscono l'insediamento di costruzioni unifamiliari, chiusa ciascuna nel proprio recinto, come nel caso delle villette dei Postelegrafonici. Verso la fine degli anni Venti, a fronte di una esponenziale crescita della popolazione, l'Amministrazione tenta di organizzare lo sviluppo urbanistico del borgo. Prende forma e repentinamente si sviluppa la rete viaria, e si disegnano i lotti edificabili. Cambia così definitivamente la vocazione, ma non la destinazione, di Borgo Trento: nascono i primi edifici

plurifamiliari e, tendenza tutta italiana, l'utopistica città giardino presto lascia spazio al quartiere residenziale della media borghesia e degli impiegati. Singolare è che sia necessario aspettare il periodo fascista per vedere finalmente insediati edifici pubblici, come quello del Genio Civile o del Catasto, e presa in considerazione la reale importanza e potenzialità di strade, piazze (o incroci), sino ad allora inspiegabilmente denutrite. Nel medesimo periodo le iniziative dei privati, in un'ottica di carattere più speculativo, ma comunque architettonicamente assai interessante, danno origine a numerosi ed imponenti condomini che densificano sensibilmente l'abitato. L'evento bellico interrompe per pochissimi anni il crescere del borgo e le distruzioni da esso portate, se escludiamo la vicenda dei ponti, sono qui minime. Con gli anni Cinquanta si scoprono invece gli effetti del boom edilizio e della costruzione indiscriminata di unità abitative d'ogni sorta, pronte a saturare il quartiere e a costituire le grigie e soffocanti cortine di molte delle vie. La logica della speculazione, la miopia della pianificazione, l'insipienza di molte delle persone coinvolte in questo processo fa perdere la faccia a Borgo Trento. Nulla è la forza dell'interesse pubblico di fronte a quello privato: ricorda ahimè la Verona



FOTO: DIEGO MARTINI

di oggi. Quindi gli anni Sessanta, sulla scia del precedente decennio, ma con un necessario scatto d'orgoglio che evita l'ulteriore congestione di questa porzione di città. Le nuove scuole Provolo, il centro parrocchiale di San Pietro Apostolo, la riqualificazione di alcune vie, dei giardini e del piazzale Vittorio Veneto, mettono a nudo la necessità, forse mai soddisfatta, del quartiere di spazi di relazione, di pubbliche strutture e di vitalità.

A Maddalena Basso spetta nel secondo saggio il compito di illustrare il patrimonio architettonico di Borgo Trento, indagando in maniera critica la storia di ciascuna delle costruzioni degne di nota – e sono molte – che fanno da punteggiatura nel capitolo della storia del quartiere. Scientifica ed appassionata è la raccolta dei progetti, perfettamente collocati anche nel panorama nazionale, e precisa è la descrizione delle poliedriche esperienze di ingegneri ed architetti, per lo più veronesi.

Gran parte dei primi insediamenti del quartiere, per lo più ville, declinano disciplinatamente le bizzarrie di un eclettismo a tutto tondo. Questa linea architettonica, che ha in Fagioli, Banterle e parzialmente anche in Mutinelli i maggiori esponenti, accompagnerà la vita del borgo sino al secondo conflitto mondiale.

Ma è forse negli anni del Ventennio che si possono contare i migliori esempi di architettura, con edifici come quelli del Genio Civile (meraviglioso!), le case per la Finanziaria Trezza, il condominio Antonini-Adami, quelli dell'INCIS e casa Ciria, il condominio di fronte ai giardini Lombroso e la sede del Gruppo Rionale Cesare Battisti. Caso a parte è rappresentato dalla contorta vicenda dell'edificio a ponte su viale della Repubblica, frutto del lavoro a sei mani tra Fagioli, Invernizzi e Sabelli. Poi vi sono i concorsi, i ripensamenti, le rincorse dei cantieri, la distruzione e la ricostruzione, il funzionalismo e l'estetica: e le veronesissime polemiche. E poi, dopo la guerra, tanta tanta quantità e scarsissima qualità soffocano l'instabile equilibrio del quartiere. Pochissimi sono gli edifici da salvare, tra i quali forse vale la pena rilevare quello di Sperandio Casali in Lungadige Cangrande, quello identificato dalla grande balaustra in angolo tra via Isonzo e via IV Novembre dell'Ing. Bari, ed infine la nuova scuola Antonio Provolo. Il punto su Borgo Trento lo scrivono negli anni Sessanta la distruzione del Cason, ultimo edificio rurale della vecchia Campagnola, e la costruzione del magnifico ponte Risorgimento di Pierluigi Nervi.

L'ampio corredo di fotografie ed i testi

innanzi menzionati ben rappresentano l'incalzante fermento di un secolo come il Novecento che da solo è riuscito a saturare, stratificando così tante diverse esperienze, un'unica consistente porzione di città. Non mancano i riferimenti alla vita socio-politica di Verona, ma forse scarso è il richiamo a ciò che, dal punto di vista urbanistico ed architettonico, stava accadendo al di fuori di Borgo Trento, di fatto testimoniando che quasi di un'isola nella città si parla. Isola che al proprio interno raccoglie due altre enclaves inviolate: l'Arsenale e l'Ospedale Maggiore. Questo volume oltretutto ha il grande merito di aprire la discussione sul "futuro" citato nel sottotitolo. Quale futuro garantire al quartiere? Di molti aspetti si potrà discutere: sicuramente conservare l'impianto urbano del quartiere e così tutti gli edifici e gli spazi che dimostrino comprovati elementi di qualità. Poi si dovrà probabilmente considerare di uscire dalla monofunzionalità che da sempre ha segnato lo sviluppo dell'area, soprattutto passando dalla rivitalizzazione e dall'integrazione delle sovra citate enclaves, ma anche dalla riqualificazione – ivi includendo la svalutatissima sostituzione edilizia – del patrimonio architettonico minore – per qualità – che ne costituisce il più recente tessuto. ■

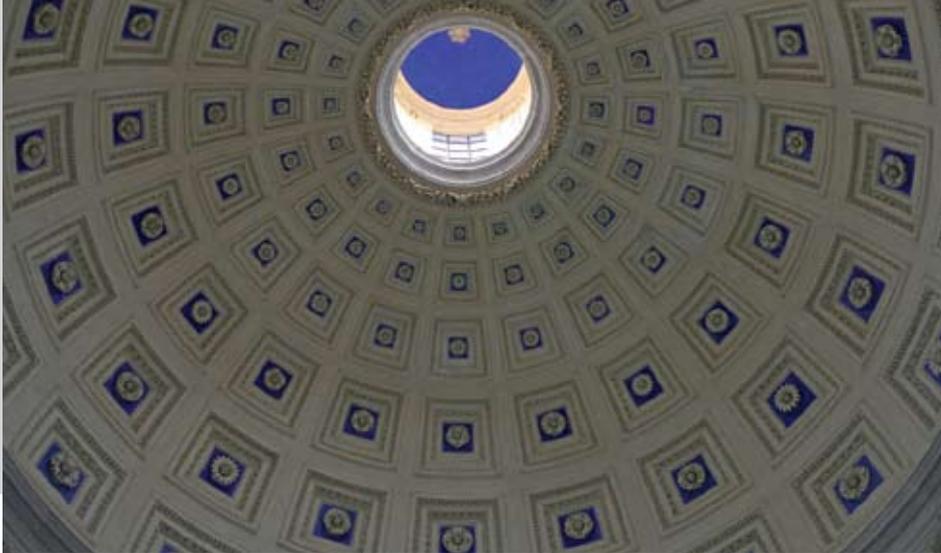


FOTO: DARIO AG

MARISTELLA VECCHIATO (A CURA DI),
ITINERARI SANMICHELIANI
NELLA PROVINCIA DI VERONA,
EDITRICE LA GRAFICA, VERONA, 2010

RECENSIONI

Michele Sanmicheli Architetto di Verona

di Angelo Bertolazzi

Il libro *Itinerari Sanmicheliani nella Provincia di Verona* esce in occasione del 450° anniversario della morte di Michele Sanmicheli. Si tratta di una raccolta delle opere del maestro veronese suddivise in tre sezioni di architettura religiosa, civile e militare, che raccolgono in agili schede i diversi manufatti architettonici presenti nella provincia veronese. Le schede elaborate dal personale della Soprintendenza di Verona e supervisionate da Maristella Vecchiato, curatrice del volume, contengono anche informazioni aggiornate circa gli interventi di tutela e di restauro che hanno riguardato l'opera sanmicheliana dagli inizi del Novecento fino ad oggi. Il libro, oltre a regalare un importante aggiornamento, consente di fare alcune ragionamenti, come puntualmente capita per gli anniversari dei grandi (come la recente mostra di Palladio per il 500° anniversario della nascita). La conoscenza di Michele Sanmicheli e

della sua opera è legata alla sua fortuna/sfortuna critica: entrambe oscillano tra una conoscenza diretta delle sue opere veronesi (chi della città non conosce Porta Palio, Porta Nuova o Palazzo Canossa, Palazzo Pompei), ma non sempre che ha lavorato nella stessa città di Venezia, riuscendo a costruire due importanti palazzi (Palazzo Corner a S. Polo e Palazzo Grimani a San Luca) e il Forte di S. Andrea, "porta" marittima della città per chi entra dalla bocca di porto del Lido, con la quale replica la veronese Porta Nuova, non solo dal punto di vista linguistico ma anche funzionale. Spesso ci si dimentica che l'opera di Sanmicheli arriva fino a Selenico, Spalato, Zara, sulla costa dalmata, per arrivare alle fortificazioni di Corfù, Candia (l'attuale Creta) e Cipro. Da un lato è stato un protagonista del Rinascimento, che alla conoscenza erudita ha saputo unire una capacità progettuale non comune, capace di operare alla scala dell'edificio fino alla scala urbana e territoriale delle fortificazioni. Dall'altro lato invece con fatica è riuscito ad imporsi come figura di riferimento dell'universo rinascimentale italiano, probabilmente perché ritenuto spesso dalla storiografia un tecnico, un progettista a margine dei grandi,

in quanto figura di passaggio tra la prima generazione quattrocentesca e la seconda del rinascimento maturo. A conferma di questo basta osservare la bibliografia su Sanmicheli. Dopo le pubblicazioni per il 400° anniversario della morte, come *A Michele Sanmicheli 1559-1959*, a cura di C. Semenzato, numero speciale di "Vita veronese", abbiamo la monografia *Michele Sanmicheli: Architetto di Verona* di L. Puppi, del 1971, che ha visto successive edizioni, a cui segue la pubblicazione nel 1995 degli atti dell'11° seminario organizzato dal CISA di Vicenza, *Michele Sanmicheli. Architettura, linguaggio e cultura artistica nel Cinquecento*, a cura di H. Burns, C.L. Frommel e L. Puppi, per arrivare finalmente alla monografia *Michele Sanmicheli* di D. Hemsoll e P. Davies del 2004, che facendo entrare il nostro Sanmicheli nella Collana Architettura e Architetti Classici dell'Electa lo porta nell'olimpo della storia dell'architettura rinascimentale. Solo Bruno Zevi aveva dedicato nel 1964 sulle pagine del XII volume dell'"Enciclopedia Universale dell'Arte", un saggio, poi edito nella raccolta *Editoriali di Architettura* (1979), nel quale individua alcuni caratteri dell'opera sanmicheliana che, pur nell'ottica



storiografica zeviana, riassumono le ragioni di questo difficile riconoscimento: "Sanmicheli si trovò ad agire in un contesto storico ed artistico dominato da grandi personalità creative, dai massimi artefici romani e veneti del cinquecento. Le sue scelte potevano essere essenzialmente tre: un classicismo bramantesco di grande diffusione per la sua elasticità applicativa, il purismo raffaellesco, teso a stirare gli ordini sulle superfici per ottenere immagini spaziali fluenti e luminose e infine il decorativismo plastico di Giulio Romano assimilabile ad un gusto di incontro tra neoespressionismo e brutalismo. Egli invece fu originale perché non ne preferì nessuna, ma allo stesso tempo le scelse tutte e tre, e in questo fu architetto del suo tempo. Ma non mescolò mai le forme di Bramante con quelle di Raffaello o di Giulio Romano in un ibrido eclettismo. Il classicismo sanmicheliano è di ordine più grammaticale che storicistico, che evoca il modulo antico mediante un processo logico e non su una ricerca sulla rovina, è razionale ma a posteriori e, in quanto tale, anticipa Palladio e la sua poetica rispettosa delle regole classiche

dei singoli elementi, non già della struttura compositiva. Questo accade perché, prima che architetto, Sanmicheli fu urbanista impegnato in grandiosi piani di fortificazioni, nella trasformazione di vasti territori le cui differenziate condizioni e funzioni richiedevano un'inventiva duttile e flessibile, capace di aderire ad una mutevole fenomenologia. Alla scala della progettazione territoriale, il suo razionalismo respinse i capricci dell'aneddotica." Il libro degli Itinerari Sanmicheliani è un'importante tappa nel riconoscimento di questa grande capacità progettuale, formatasi sul costume artigianale della famiglia, quindi priva di pregiudizi e d'*arrière pensée*, tale da consentirgli di affrontare ogni impegno senza laceranti sforzi di comprensione e di adeguamento e senza drammatici ripensamenti. Ad una serietà disciplinare delle schede aggiunge infatti l'impostazione dell'itinerario, la dimensione del viaggio che porta alla scoperta di questa originale figura e della sua opera, in un modo per certi versi lontano dalla monografia, ma non per questo meno utile. Sarebbe utile che a questa iniziativa se ne aggiungessero altre che, mantenendo la medesima impostazione, fossero dedicate all'opera sanmicheliana a Venezia nell'Adriatico e nel Levante, per far comprendere la natura "internazionale" di Michele Sanmicheli, Architetto di Verona. ■



INCONTRI

Tocati 1: Marc Augé a Verona

di Andrea Benasi

Da quando il suo fortunatissimo libello *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità* è circolato di mano in mano, o forse anche solo di bocca in bocca - certi testi hanno l'avventura di diventare notissimi a prescindere dal fatto che siano letti o meno -, l'antropologo francese Marc Augé, direttore della *École des hautes études en science sociales* e autore di numerosissimi saggi, è diventato una star nel magico mondo della cultura dello spazio, di cui gli architetti sono i principali interpreti. Citata più o meno a sproposito da chi voglia farsi intendere *à la page*, la riflessione antropologica di Augé contende alla sociologia il primato della divagazione dallo specifico disciplinare, perfetta via di fuga in un'epoca povera di sistemi teorici vastamente condivisi. In occasione della ottava edizione del Tocati, il Festival Internazionale dei Giochi in Strada che anche quest'anno, con un successo crescente, ha gioiosamente invaso il centro storico di Verona, il



Palazzo della Ragione ha ospitato un affollato incontro con lo studioso, intitolato "Trasformazione urbana e luoghi di gioco: la memoria e il presente". Dopo i saluti di Arnaldo Toffali in rappresentanza degli architetti veronesi e l'introduzione di Chiara Stella, insegnante e psicoterapeuta dell'infanzia, ha condotto il dialogo Nicola Gasperini dell'Associazione Giochi Antichi, architetto e scenografo del Festival. Il filo conduttore dell'incontro può essere ricondotto a tre elementi principali: il gioco, il tempo e lo spazio. Augé, definitosi figlio della città (Parigi) e della guerra, ha esordito presentando i ricordi della sua infanzia, e con perizia ha dipinto piccoli acquerelli dei momenti e dei luoghi della Parigi bellica a lui più vicini. I giochi sociali del periodo, descritti con minuziosa e coinvolgente partecipazione, sono stati riletti come momento di responsabilizzazione, al di fuori della famiglia e della scuola, quindi gli stessi spazi del gioco, ultimamente diventati fonti di dibattito culturale e sociale, divengono rilevatori e allo stesso tempo motivo del cambiamento delle relazioni sociali. Assistiamo oggi, secondo Augé, ad un

triplo decentramento. Il primo è quello della città che, con il proliferare di aeroporti, stazioni ed altri mezzi di trasporto, si apre maggiormente e più rapidamente al mondo: questo comporta un progressivo distacco dello spazio nei confronti del gioco di cui un tempo era esso stesso parte. Il gioco diviene, infine, non più un mezzo di appropriazione dello spazio, ma al contrario un rito senza luogo (esempio evidente, il gioco del calcio). Il secondo tipo di decentramento riguarda la casa, che vede la trasformazione del suo centro, un tempo costituito dal focolare e dalla soglia che stabiliva la relazione tra interno ed esterno, ora sostituiti dalla televisione e da internet. Il terzo modello di decentramento vede come soggetto l'individuo stesso, a causa dell'enorme ampliamento della possibilità e rapidità di comunicazione.

I temi più importanti che la società contemporanea si trova ad affrontare sono legati alla gestione degli spazi. Quelli centrali, storici che tendono a diventare la rappresentazione di luoghi di cui hanno perso parte della natura stessa (intendendo per luogo una costruzione concreta e simbolica che assolve alla funzione identitaria, a quella relazionale, a quella storica, ed offre inoltre a chi lo abita un principio di senso e a chi lo osserva



l'intelligibilità): ne è un chiaro sintomo la tendenza dei centri storici ad essere visitati da turisti e non più frequentati dagli abitanti stessi. Allo stesso tempo gli spazi periferici, che vanno rivisti in funzione dell'attività svolta e della distribuzione delle infrastrutture. In quest'ottica gli spazi pubblici non dovrebbero essere solo elementi di passaggio ma, al contrario, dovrebbero diventare spazi per il gioco, espressioni artistiche quindi per le ormai evanescenti e peraltro forse temute relazioni sociali. Per quanto riguarda in particolare il gioco, questo deve poter utilizzare spazi in parte organizzati e in parte legati alla spontaneità: il problema che si pone principalmente diviene ora capire come possiamo lasciare aree aperte alla spontaneità.

Mentre l'incontro va a concludersi tra i ringraziamenti di rito, si introduce timidamente, aprendo con fatica la porta dell'auditorium un bambino, solo, che incuriosito osserva le persone sedute nella sala. Prosegue poi con il suo incedere incerto per soffermarsi stupito davanti ad un altoparlante: lo scruta con una certa diffidenza girandogli intorno, infine, con aria vagamente annoiata, se ne va. ■



INCONTRI
**Tocati 2:
 Interiors**

di Alberto Vignolo

Avete presente il cosiddetto interior design, quello delle cassette coi colorini alla moda, le fughe delle mattonelle pettinate a puntino, le lucine giuste e neanche un soprammobile fuori posto? Le vediamo nella pubblicità, nei film e nelle riviste da casalinga evoluta: mentre intanto là fuori, nella realtà quotidiana, la funzione dell'abitare si compie a prescindere da una precisa configurazione formale. Un limite, una mancanza per i progettisti? Certo che no: salvo che per qualche architetto affetto da delirio vandeveldiano.

A riprova di ciò vale l'esperienza promossa dal Tocati 2010, che con il "Tocasa" ha dato

libero accesso ad alcune case nel centro di Verona agli ospiti del Festival, diventati così i curiosi protagonisti di inattesi ritratti domestici. Lontani quindi dal proporre modelli estetici di riferimento, questi vissuti interni veronesi hanno messo in mostra con dignitoso orgoglio gli ingressi, i tinelli e le cucine, con il sapore di quando il soggiorno si chiamava ancora salotto e non living, e di quando l'Ikea non aveva ancora stereotipato la mobilia sui gusti *prêt-à-porter* buoni per ogni stagione.

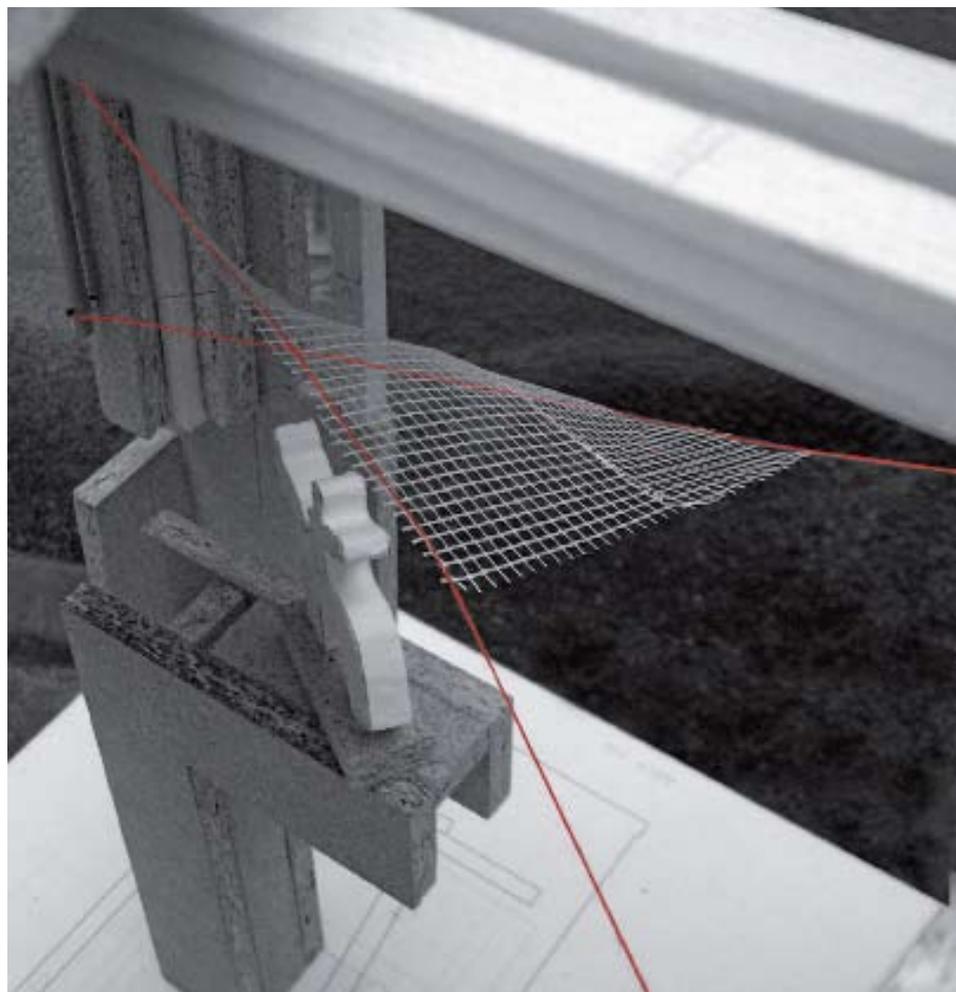
Ma il vero sapore di questa esperienza si è in realtà concretizzato in termini più gastronomici che arredativi, dal momento che i gentili padroni di casa hanno intrattenuto i visitatori nel vivo dell'esperienza quotidiana, ovvero attorno al focolare domestico. Tra le ricette della tradizione veronese e le apparecchiature tramandate di generazione in generazione, gli esercizi di stile culinario inculcati ai divertiti visitatori e gli assaggi finali di gnocchi, bollito e pearà, il "Tocasa" ha raccontato attraverso i luoghi domestici alcune microstorie, per la gioia dei molti sociologi della domenica che ne hanno potuto approfittare. La sapienza di una intera vita è stata così rappresentata dagli strumenti e dalle attrezzature di quando la casa era anche spazio di lavoro, con una

stupefacente lezione di rigore progettuale e di senso della misura, inciso nello slogan che ha guidato il mestiere della sarta Imperia: "l'uomo è un'architettura in movimento". E ancora, la casa è la macchina ottica che inquadrando il fiume ne evoca la storia un tempo tumultuosa di vita e di lavoro, oggi ammansito e addomesticato tutt'al più ad uso e consumo delle foto-ricordo per il canonico immaginario romantico della città. Certo di questi *Interiors* nostrani, un Woody Allen nato in riva all'Adige avrebbe potuto fare l'ambientazione perfetta di una narrazione cinematografica, testimonianza vivida del rapporto indissolubile tra i luoghi e le persone che questi luoghi hanno vissuto e vivono. Più della semplice cronaca, potrebbe dunque il racconto, tra reale e immaginario. Rimane la testimonianza di una modalità di esperire gli spazi che lodevolmente il Tocati suggerisce al di fuori dei canoni consuetudinari, grazie allo spirito del gioco di cui il Festival è portatore sano, in consonanza con i dettami dell'Associazione Giochi Antichi (AGA), benemerita confraternita veronese che lo organizza dalla sua fondazione nel 2002 (per i curiosi: www.associazionegiochiantichi.it). ■

Una vela per Cangrande

CON IL PROGETTO PER UN SISTEMA DI
PROTEZIONE MOBILE PER L'OPERA SIMBOLO DI
CASTELVECCHIO, GIUSEPPE TOMMASI INTERVIENE
CON DISCREZIONE SUL CELEBRE ALLESTIMENTO
DI CARLO SCARPA DEL 1964

testo di **Nicola Brunelli**

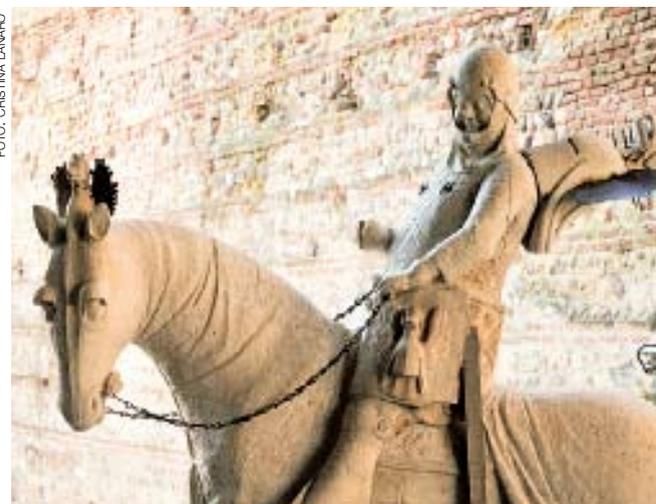


Ritornando sul tema delle addizioni, presentiamo un progetto che descrive un caso singolare, per le dimensioni minime dell'intervento, per la sua natura ai limiti dell'allestimento e per il contesto fortemente caratterizzato dal punto di vista storico ed architettonico. Tali peculiarità concorrono altresì a farne evidentemente un esempio suggestivo e molto interessante.

In questo modesto - per dimensioni - seppur prestigioso intervento, per ora solo progettato, si intrecciano e si confrontano con rispetto e cautela questioni fondamentali del nostro fare architettura; il rapporto tra antico e moderno, tra passato e presente, tra tradizione e innovazione è infatti l'essenza di un prolungato dibattito culturale che non coinvolge solo la sfera dell'architettura, rappresentata dai Progettisti, dalle Soprintendenze, dagli Ordini professionali, dalle Accademie e dalle Normative specifiche: un dibattito che peraltro ci affascina, ma che è ancora lontano dal dichiarare la parola fine. Progettare all'interno di una qualsiasi opera di Carlo Scarpa è indubbiamente un compito impegnativo per qualunque professionista; confrontarsi con il Museo di Castelvecchio, uno dei migliori esempi del lavoro del maestro veneziano è impresa quantomeno ardua.

La motivazione che sta alla base del progetto che andiamo ad illustrare, pensato dall'architetto Giuseppe Tommasi in sintonia con la Direzione del Museo di Castelvecchio, consiste nell'esigenza di proteggere la statua equestre di Cangrande I della Scala dai fenomeni di erosione, dovuti soprattutto alle intemperie ed in particolare alle piogge acide. Il sistema di protezione ideato riprende il concetto dell'"avvolgifiocco", elemento tipico delle imbarcazioni a vela. Il progetto prevede infatti una sorta di vela che ricopre l'importante scultura, con una particolare forma a parabolode iperbolico; tale forma è originata da una linea generatrice verticale (l'elemento metallico avvolgi fiocco) che si dispiega, avvicinandosi al muro di cinta, fino ad assumere una posizione quasi orizzontale là dove incontra il muro medesimo. L'elemento di protezione ideato sarà mobile e attivabile durante le ore di chiusura del museo, così da consentire, durante i consueti orari di apertura diurna la visione integrale e originale della collocazione della statua. La vela sarà spiegata anche in presenza di eventi atmosferici che costituiscano minaccia alla buona conservazione della statua equestre, in modo da proteggerla dagli effetti dannosi del dilavamento delle piogge acide, in particolare sul dorso del cavallo.

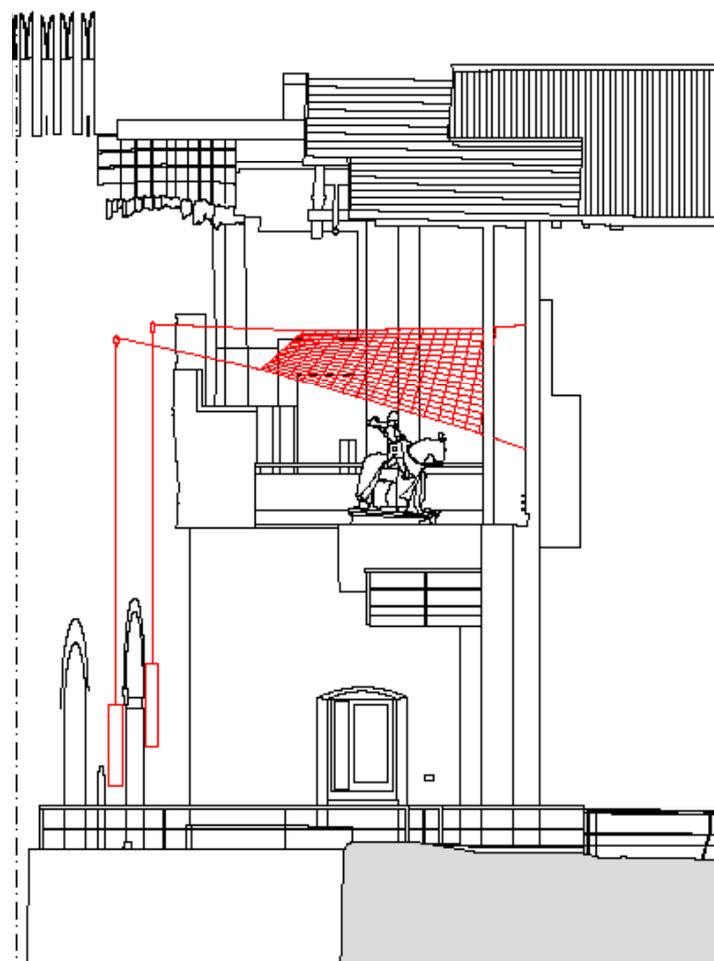
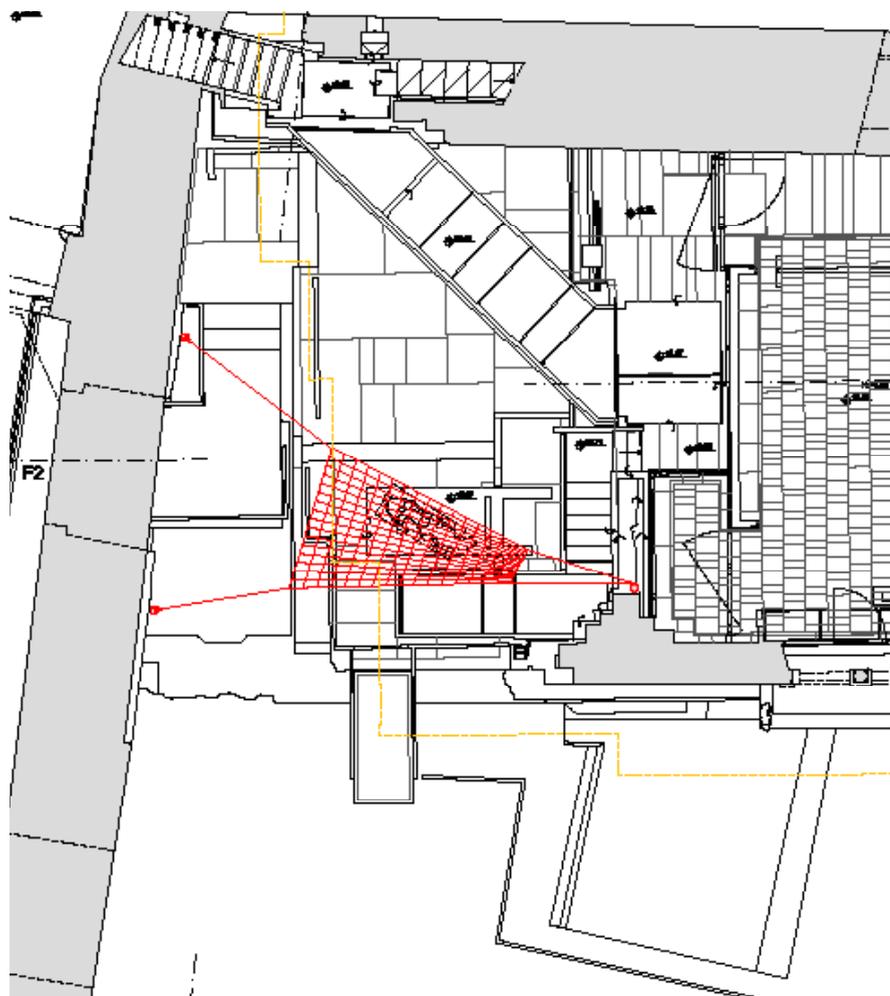
FOTO: CRISTINA LANARO



Quando invece la protezione sarà raccolta, avvolta sul perno metallico verticale (detto appunto avvolgi fiocco), il sistema esibirà tracce minime e indubbiamente riconoscibili come non appartenenti all'intervento scarpiano; gli elementi che rimarranno visibili si limitano infatti all'avvolgitore verticale fissato sulla struttura muraria e ai due sottili tiranti che portano la vela e che sorreggono alle estremità altrettanti contrappesi. I due contrappesi in piombo, del peso di circa 1000 kg. l'uno, distendono la vela e ne assecondano il movimento di apertura e chiusura, scorrendo verticalmente lungo il muro di cinta al quale sono affissi, tramite le carrucole assicurate alla parete con barre passanti. I calcoli e il dimensionamento delle strutture sono opera dell'ingegner Maurizio Cossato di Contec.

La rilevazione dei parametri climatici (temperatura, umidità relativa, temperatura superficiale sul monumento equestre, velocità dell'aria e del vento, irraggiamento solare e termico) avverrà tramite un sistema di monitoraggio microclimatico,

LA MOTIVAZIONE CHE STA ALLA BASE DEL PROGETTO
CONSISTE NELL'ESIGENZA DI PROTEGGERE LA
STATUA EQUESTRE DEL CANGRANDE DAI FENOMENI DI
EROSIONE, DOVUTI SOPRATTUTTO ALLE INTEMPERIE E IN
PARTICOLARE ALLE PIOGGE ACIDE

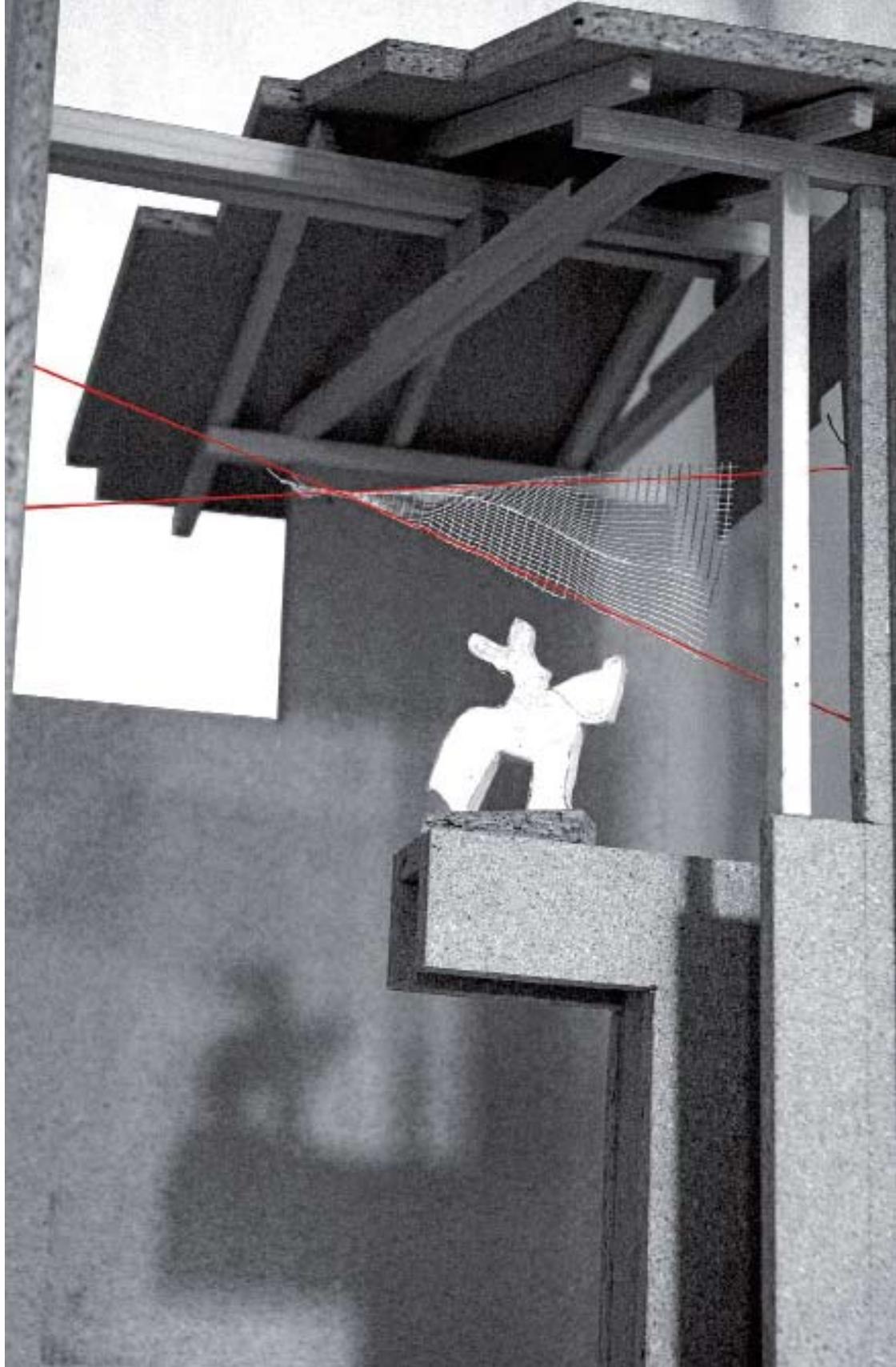


NELLA PAGINA A LATO:
PIANTA E PROSPETTO CON LA VELA
DISPIEGATA;
A DESTRA:
MAQUETTE DEL PROGETTO.

il quale automaticamente provvederà alla copertura della statua al manifestarsi delle avverse condizioni climatiche e, al contrario, ammainerà la vela in presenza di vento eccessivo (con velocità superiore a 40 km/h), al fine di evitare il pericoloso fenomeno della risonanza, nocivo alla buona conservazione della statua.

L'architetto Tommasi ipotizza per la vela il Dacron, un tessuto tecnico molto resistente, un colore tenue, bianco, anche se l'intenzione iniziale era quella di immaginare l'oggetto come un nuovo elemento distintivo e caratterizzante questa parte del museo, concependolo quindi come oggetto dinamico protagonista di una nuova "ritualità" quotidiana – che si riassume nel "rito" della apertura mattutina e della chiusura serale della vela - e non solo come una banale e anonima copertura.

Prima di procedere alla realizzazione del sistema di protezione mobile definitivo, il rapporto della vela rispetto alla statua e le dimensioni degli elementi saranno verificati mediante una simulazione del meccanismo con cordicelle e modelli lignei, realizzati in scala reale. ■



Il tema delle “variazioni leggere”

di **Alba Di Lieto**

Ben consapevoli dell'importanza e del valore della statua equestre di Cangrande I della Scala, Licisco Magagnato e Carlo Scarpa, negli anni sessanta, dopo lunghe meditazioni, decisero una nuova collocazione che non fosse penalizzante per “questo superbo capolavoro sostituito (nel 1876) da una bestiale grottesca copia che fa tuttora bella mostra di sé, mentre l'originale è confinato quasi invisibile in un triste cortile del castello”. Così Matteo Marangoni descriveva la sistemazione avveniana a pag. 244 del suo *Saper vedere* stampato nel 1942, e a Licisco Magagnato tale acuta considerazione non doveva essere sfuggita poiché aveva acquistato il libro nell'agosto dello stesso anno. Proprio dalla coscienza dell'inadeguatezza della collocazione, nel 1958, prende avvio l'approccio iniziale e circoscritto di Carlo Scarpa, che trasla la scultura di pochi metri e comunque prevede, fin dai primi pensieri progettuali, una protezione al di sopra dell'opera¹. Dopo la sua sistemazione definitiva nessun altro punto del castello scaligero è così denso di stratificazioni e di significato, e al tempo stesso rappresentativo della metafora sottesa al progetto concepito da Magagnato e Scarpa. Il geniale intervento del maestro veneziano ha generato un inscindibile

insieme di luogo e opera, di scultura e architettura, concependo la scultura quale simbolo non solo del complesso museale ma dell'architettura stessa. L'elezione di una scultura - come il Cangrande - a emblema del museo non rappresenta un esempio isolato nell'ambito della museografia italiana del dopoguerra. Altre due esemplari sistemazioni museali, opera di insigni architetti con illustri direttori di musei, lo avevano preceduto. È il caso della Galleria di Palazzo Bianco di Genova, dove il frammento del monumento funebre di Giovanni Pisano a Margherita di Brabante è collocato da Franco Albini e Caterina Marcenaro su un supporto telescopico (1950), oppure del Castello Sforzesco di Milano nella sistemazione della Pietà Rondanini di Michelangelo nella sala degli Scarlioni a cura dei BBPR, (Belgiojoso, Banfi, Peressutti e Rogers) con il direttore Costantino Baroni (avviata nel 1947 e inaugurata nel 1956)². In proposito, in un verbale del 1953 redatto da Baroni, “si osserva che la Pietà Rondanini esige di essere presentata entro un vano architettonico espressamente dimensionato in modo da tenere conto dei rapporti di spazio e atmosfera... tale vano, anche per i mezzi con cui sarà realizzato, dovrà suscitare l'impressione di un raccoglimento

quasi religioso attorno al grande capolavoro di un'architettura nell'architettura”³. Soprattutto quest'ultima definizione ci sembra appropriata al Cangrande. Già durante il restauro del 1989-1993 ci si era interrogati sulla possibilità di spostare la statua equestre e di collocarla all'interno, in una sala del museo. L'ipotesi fu scartata, sia da Sergio Marinelli, direttore in quel periodo, ma soprattutto da Paola Marini che gli è succeduta nel 1993. Il gesto di collocare una seconda copia della statua equestre, oltre alla “replica” esistente sulla cuspide di Santa Maria Antica, avrebbe generato smarrimento e confusione nel visitatore. Proprio la storicizzazione acquisita, la rappresentatività da parte della scultura equestre dell'immagine coerente e poetica del Museo di Castelvecchio insieme alla macchina scenica, organica ed equilibrata in ogni sua parte, messa a punto da Carlo Scarpa, imposero di scartare l'ipotesi di un eventuale spostamento. Statua e supporto ostensivo effettivamente costituiscono un insieme inscindibile, dove finanche lo stesso basamento può essere definito una moderna scultura, una sorta di “moderno origami”, in cui il cemento è modellato a sezioni sottili come se fosse un materiale leggero, Anche in considerazione del ruolo

A DESTRA:
LA STATUA DI CANGRANDE CON LE
APPARECCHIATURE PER IL MONITORAGGIO
CLIMATICO, CONSULTABILI NEI SITI:
WWW.ARCHIVIOCARLOSCARPA.IT E
WWW.MONITORAGGIO-CANGRANDE.IT.

assunto da Carlo Scarpa nel panorama internazionale dell'architettura del Novecento, dei recenti studi e delle pubblicazioni scientifiche a lui dedicate, nonché del lavoro svolto dal Comitato paritetico Stato-Regione del Veneto per la conoscenza e la valorizzazione della sua opera, si è scelto di adottare una strategia che preservasse, oltre alla statua, l'assetto scarpiano dell'insieme.

Il tema è quello delle variazioni, variazioni leggere e tecniche, variazioni che non modifichino la struttura. Nel progetto in corso di studio si prevede di mantenere l'orditura equilibrata e al tempo stesso complessa del nuovo tetto scarpiano, proteso a copertura solo parziale della statua. Si propone un dispositivo di protezione temporanea che non alteri la sistemazione esistente, ma che diminuisca in modo sostanziale l'effetto degli agenti atmosferici. Parallelamente alla progettazione, sarà attivata una campagna di monitoraggio microclimatico della durata di circa un anno, le dinamiche dei cicli meteorologici.

I responsabili del laboratorio di fisica e controlli ambientali dell'Istituto Superiore per la Conservazione e il Restauro, Carlo Cacace e Elisabetta Giani, hanno individuato la rilevazione dei seguenti

parametri: temperatura, umidità relativa, temperatura superficiale del monumento equestre (cavaliere e basamento), velocità dell'aria e del vento, irraggiamento solare e termico.

Al fine di descrivere correttamente l'evoluzione del comportamento termoigrometrico ambientale, sarà fondamentale il posizionamento dei sensori di rilevamento in luoghi strategici, come il dorso del cavallo, applicandoli con specifici adesivi rimovibili.

Ampliando il sistema di monitoraggio microclimatico del museo esistente mediante la collocazione di sonde anche nell'area esterna del Cangrande si potranno rilevare i dati e registrarli "in remoto". La soddisfacente esperienza compiuta nel 2007 relativa alla riapertura di un tratto dei camminamenti del castello, con la collocazione della statua equestre di Mastino II all'interno della torre dell'orologio, e il restauro della torre stessa con l'annesso giardino pensile, ci incoraggia circa la possibilità di calibrati nuovi interventi entro il microcosmo chiuso dell'opera scarpiana, opere tutte progettate dall'architetto Giuseppe Tommasi.

La realizzazione del progetto si pone quindi l'obiettivo di coniugare le istanze conservative con quelle museografiche



FOTO: CRISTINA LANARO

e di valorizzazione, senza precluderne il reciproco dialogo e trovando ancora una volta una sintassi comune tra l'architettura scarpiana, quella del castello medievale e il linguaggio contemporaneo, assicurando la conservazione del bene e le attuali condizioni di visibilità dell'opera. ■

¹ A. Di Lieto, *I Disegni di Carlo Scarpa per Castelvecchio*, Venezia 2006, p. 292 cat. 448 e p. 293 cat. 451.

² M. Dalai Emiliani, *Musei della ricostruzione in Italia, tra disfatta e rivincita della storia*, in *Per una critica della museografia del Novecento in Italia*, Venezia 2008, pp.76-119.

³ S. Mocerì, "I registi invadenti" del Museo d'Arte Antica del Castello Sforzesco di Milano. *Genesi e ragioni di un allestimento storico (1948-1956)*, in *Studi su Carlo Scarpa 2000-2002*, a cura di K.W. Forster e P. Marini, Venezia, 2004, p. 273.

Le ragioni dell'assenza

testo di Giuseppe Pompole



Qual è la visibilità e il peso dell'architettura veronese, vista in raffronto alla realtà veneta e contermina e in un quadro nazionale? Per capire questo ruolo si è condotta una vera e propria statistica sulla pubblicistica e sui premi d'architettura, ricercando opere e protagonisti locali che emergono nel panorama nazionale, interrogandosi sui motivi delle scarse ricorrenze; per meglio comprendere la presenza/assenza, l'indagine è estesa in modo comparativo alle altre province del Veneto e alle realtà adiacenti fuori regione. Essere pubblicati e ricevere una medaglia sono riconoscimenti ambiti per gli architetti e diventano indicativi di realtà particolarmente virtuose. Un primo osservatorio emblematico è la ricerca "Documentare il contemporaneo: architetture in Veneto e Friuli-Venezia Giulia", svolta in convenzione tra DARC e lo IUAV, che ha censito opere meritevoli dal 1945 ad oggi secondo il criterio della ricorrenza bibliografica in almeno due

pubblicazioni. Dei 78 edifici schedati, quelli in territorio veronese sono 6 (tre opere di Scarpa, una di Nervi e due di Mangiarotti, nessuna degli ultimi trent'anni!) mentre sono 7 a Vicenza e a Belluno, 10 a Padova, altrettanti a Treviso e ben 38 a Venezia.

Tra le mostre collettive di architettura, valga poi l'esempio dell'ultima Biennale veneziana: all'interessante allestimento di Luca Molinari, *AILATI. Riflessi dal Futuro*, che delinea una via possibile di uscita dalla crisi dell'architettura contemporanea con una vista laterale su una selezione di progetti in corso, cerchiamo una ipotetica *ANOREV* fra i progetti in vetrina di questa Italia allo specchio, e scopriamo che nulla di quanto fatto a Verona nell'ultimo periodo è ritenuto sufficientemente significativo da guadagnarsi una "riflessione" nel padiglione all'Arsenale. Del Veneto sono selezionate solo tre opere veneziane e due trevigiane. Anche l'intero Friuli è assente, mentre sono presenti Trento con due opere e Bolzano con quattro; infine, Brescia è presente con un'architettura.

Maggiore visibilità si guadagnano i veronesi nelle rassegne "di nicchia", come *Rizoma - Biennale d'architettura sulle nuove generazioni*, tenutasi a Pontedera nel 2008 con la presenza di ABW Architetti Associati (garage con tetto giardino a Verona), e di Bricolo Falsarella Associati (casa B a Sommacampagna). Medesimi progettisti con altre realizzazioni (il Mercato delle Ciliegie a Marcellise per ABW e la Cantina Gorgo a Custoza per Bricolo Falsarella), assieme all'Hotel Mod05 a Sandrà di Enrica Mosciaro, nell'esposizione sugli architetti veneti under 40 già ricordata nello scorso numero di «architettiverona».

Si stampi chi può

La smodata proliferazione della pubblicistica, talvolta con esiti di dubbio valore, ha spinto a operare una selezione di un ristretto gruppo di testate di solida tradizione sufficienti comunque a mappare la situazione. Il repertorio più consistente per l'architettura italiana è senza dubbio l'*Almanacco di Casabella*, che dal 1998 seleziona ogni anno lodevoli realizzazioni dando visibilità alle "nuove presenze". Nei dodici volumi editi, le opere veronesi pubblicate sono tre: lo Sporting Club Mondadori di Archingegno (2000), l'ampliamento della scuola di Caprino di C+S (2000 e 2001) e l'Hotel Mod05 di Enrica Mosciaro (2008). Sono invece 7 le opere di Vicenza pubblicate, 2 a Padova, 9 a Venezia, 17 a Treviso, una ciascuna a Rovigo e Belluno. Quelle delle province friulane sono 13; le opere di Trento sono 2 mentre di Bolzano sono 16; quelle di Brescia sono 8 e una di Mantova. Nelle ultime dieci annate della testata madre dell'Almanacco, «Casabella», al veronese sono dedicati tre pezzi, dei quali due su allestimenti a Castelvecchio, compreso il Giardino dei Passi Perduti di Peter Eisenmann, e uno (794/2010) sul recentissimo recupero dell'ex-Santa Marta di Massimo Carmassi. Al vicentino sono dedicati dodici articoli su riuscite opere; due sono quelle pubblicate del padovano, tre quelle di Treviso, una del bellunese, mentre 22 sono quelle del veneziano; opere friulane sono pubblicate in due occasioni; tre gli interventi del trentino e dieci di Bolzano; cinque sono infine le architetture bresciane.

Nel medesimo decennio 2000/2010, in «Domus» si trovano solo due opere veronesi: il progetto di concorso di David



NELLA PAGINA PRECEDENTE:
SPORTING CLUB MONDADORI,
VERONA, 2000 (ARCHINGEGNO);
SOPRA: COMPLESSO SCOLASTICO,
CAPRINO VERONESE, 2002
(CAPPAI+SEGANTINI).

Chipperfield all'ex-Arsenale (841/2001) e l'asilo aziendale GSK di Antonio Citterio (892/2006). Vengono invece pubblicate quattro opere vicentine, due a Padova, sei nel veneziano e una nel trevigiano; il Friuli è presente con un'opera mentre sono trattati tre interventi a Bolzano; Brescia e Mantova sono presenti con un'opera ciascuna.

Nei volumi tematici bimestrali di «Area», nel decennio dei progetti veronesi si dà spazio solo alla sistemazione di via Mazzini di Boris Podrecca (48/2000). Anche le opere vicentine sono indagate una sola volta, così come quelle padovane e bellunesi; del veneziano sono pubblicate dieci opere, una sola pubblicazione è dedicata a Bolzano e due al bresciano. In un periodo di tempo più limitato, fra il 2003 e il 2006 «D'Architettura» ha aperto ogni numero quadrimestrale con la rubrica "100 progetti. Osservatorio sulla costruzione italiana": in dieci appuntamenti sono state pubblicate 1000 occasioni, ma nuovamente si conferma modesta la visibilità che il veronese assume. In questo atlante sono solo 6 i progetti di Verona mappati¹, rispetto ai 10 di Vicenza, 9 di Padova, 17 di Venezia, 18 di Treviso e 12 di Rovigo; 32 sono i progetti del Friuli, 9 quelli di Trento, 14 di Bolzano, 23 di Brescia e 2 di Mantova. Risulta poi un'unica opera pubblicata per esteso, il progetto di Campagnola-Eccheli per la porta del bosco "Sperane" a San Zeno di Montagna (22/2003), assieme a un "diario" sulle realizzazioni di Bricolo/Falsarella (31/2006).

Una rivista dal taglio differente come «Il Giornale dell'Architettura», mensile di notizie fatto come un quotidiano, nelle ultime due annate ha dedicato al veronese

sette pezzi, gran parte dei quali sugli esiti di fiere del settore e cronache di eventi e ricorrenze; in precedenza il «Giornale» si era occupato con ampi servizi di Passalacqua, ex Cartiere e Verona Sud. Un'ultima notazione riguarda infine il trimestrale «Lotus international», che nell'intera consistenza di 47 anni di uscita annovera quattro opere veronesi: la Banca Popolare di Scarpa (28/1980), la sistemazione di Castelvechio (35/1982), la Villa Girasole di Marcellise (40/1983), e nuovamente l'asilo aziendale GSK di Citterio (138/2009).

Tanti premi per tutti?

Dobbiamo compiere una selezione anche per quel che riguarda il brulicante proliferare dei premi d'architettura, limitando l'analisi ai soli tributi più autorevoli; evidenziamo poi che le opere premiate ricorrono più volte, e che quindi vari riconoscimenti sono spesso assegnati ai soliti (progetti) noti. Esito, questo, anche di un *marketing professionale* che porta gli studi più scaltri a rincorrere con sistematica tenacia bandi e premi. Capofila dei riconoscimenti a livello nazionale, la Medaglia d'Oro all'architettura italiana, assegnata dalla Triennale di Milano, si rivolge a opere realizzate, opere prime e alla committenza. Fra i progetti locali finalisti o menzionati troviamo solo la mensa scolastica a Villafranca di Camillo Botticini; quattro sono le opere a Venezia, tre a Treviso e altrettante in Friuli, due trentine e sette altoatesine. Difficile ricostruire le vicende dei premi IN/Arch-ANCE, istituiti nel 1962 ma assegnati in maniera discontinua e in parte suddivisi

tra premi nazionali e premi regionali. Riassegnati con cadenza biennale dal 2005, non figurano tra i premiati opere veronesi, di contro alla presenza di un progetto bresciano e di uno di Bolzano. Fra i riconoscimenti radicati in Veneto ma di grande rilevanza, il Premio Barbara Cappochin è articolato in diversi livelli, da quello internazionale a uno locale; nelle quattro edizioni finora svolte le opere



selezionate nel veronese sono due (la mensa aziendale Mondadori e la sede Amia, entrambe di Archingegno), due anche a Vicenza, diciotto a Padova (ma il premio ha una sezione esclusivamente provinciale), una a Treviso, una a Belluno e due a Bolzano.

Nelle cinque edizioni sinora svolte del Premio internazionale Dedalo-Minosse, assegnato a committenti che abbiano contribuito in sintonia con il proprio architetto a determinare la realizzazione di opere di particolare valore, nessuna architettura veronese è premiata o segnalata; lo sono invece quattro opere di Vicenza, una di Padova, quattro di Venezia, una di Brescia e cinque di

LA SMODATA
PROLIFERAZIONE DELLA
PUBBLICISTICA HA
SPINTO A OPERARE
UNA SELEZIONE DI UN
RISTRETTO GRUPPO
DI TESTATE DI SOLIDA
TRADIZIONE, SUFFICIENTI
COMUNQUE A
MAPPARE LA VISIBILITÀ
DELL'ARCHITETTURA
VERONESE

Bolzano.

Fra i riconoscimenti di portata locale, il Premio di urbanistica e pianificazione territoriale Luigi Piccinato è rivolto a giovani progettisti e pubbliche amministrazioni che si sono impegnate nella tutela del territorio veneto. Nelle ultime quattro edizioni il veronese viene premiato in 23 occasioni ². Nello stesso periodo Vicenza riceve 14 riconoscimenti, Padova 19, Venezia 30, Treviso 22, Rovigo 8 e Belluno 5. A riguardo di questo premio va però considerato che, essendo attribuito dall'ente regionale, risente di una tendenza al proporzionalismo tra le realtà locali mutuata dagli equilibri amministrativi.

Istituito nel 1997 con l'obiettivo di promuovere il ruolo dell'architettura nella qualificazione dell'ambiente, il Premio di Architettura Città di Oderzo viene assegnato ad architetture realizzate nel Triveneto. Nelle ultime cinque edizioni, fino al 2008, sono state riconosciute meritevoli la scuola di Caprino di C+S, lo Sporting Club Mondadori di Archingegno e la piazza di Custoza di Carlo Palazzolo. Nel 2010 assieme alla consueta valanga di premi per la provincia di Bolzano (11 nelle cinque edizioni precedenti), un premio speciale (di consolazione?) è andato a Villa Girasole, quale "esempio storico di sostenibilità e innovazione". Il progetto di riqualificazione dell'area centrale di Custoza è risultato premiato, oltre che ad Oderzo e al Piccinato, anche con una menzione nell'edizione 2009 del Premio Ippolito Pizzetti, rivolto a promuovere la qualità della progettazione e della cultura paesaggistica. Tra gli altri riconoscimenti a carattere regionale, ricordiamo infine il Premio internazionale

Carlo Scarpa per il giardino, promosso dalla Fondazione Benetton Studi e Ricerche, che annualmente identifica un luogo particolarmente denso di valori contribuendo a diffondere la cultura del paesaggio. Nelle ventuno edizioni sinora bandite le opere italiane premiate sono state solo due, una delle quali, nel 2001, il Museo di Castelvecchio.

Aspetta e spera

I dati sono palesi: lo spazio dedicato a Verona nella pubblicistica specializzata è ridotto rispetto a quello delle realtà limitrofe, e limitato a poche eccellenze, sia per una sfiducia nella possibilità di rinvenire opere meritevoli tra le file dei professionisti locali, sia per uno scetticismo nel riconoscere loro qualità spendibili sulla scena nazionale. Comprendere le ragioni dell'assenza diventa utile per rifiutare la rassegnazione alla latitanza dell'architettura veronese oggi. I quattro ordini di motivi che



individuiano derivano dal fatto che le istituzioni (apporto propositivo?), la classe imprenditoriale (committenza illuminata?) e l'atteggiamento dei veronesi (fiduciosa apertura?) invece di assorbire la nuova dimensione ed immaginare nuovi equilibri, oppongono resistenza avvertendo come ingovernabile la tumultuosa trasformazione in corso. *Scarsità di occasioni?* La domanda



appare provocatoriamente retorica: sul territorio si investe e si costruisce molto, le opportunità non sono poche, ma si tratta piuttosto di una scarsità di “buone” occasioni. Il concentrarsi della pubblicitaria sulle eccellenze (sempre le stesse, ripetutamente proposte) trascura la possibilità di rinvenire episodi notevoli nella grande capillarità degli interventi minori. Il manipolo intellettuale veneto riconosce in parte l'evoluzione come una ferita all'integrità del territorio, e le logiche di campabile stentano a riconoscere la potenzialità positiva dei mutamenti. Lo scollamento fra cultura amministrativa e cultura progettuale e i noti problemi che impediscono di esercitare con efficacia la professione limitano di per se le occasioni degne di nota; la scarsa attenzione della

pubblicistica alle realtà minori fa il resto. *Marginalità degli architetti rispetto al mercato.* Anche nella realtà locale la gran parte delle costruzioni si aggrega attorno al mercato immobiliare, che per ora non sa attribuire valore se non derivante da posizione e dimensioni: spazi adatti all'uomo e in grado di dare emozioni non sono più bisogni primari, ma retaggi di un'elitaria concezione. La professione assume una connotazione sempre più negativa in quanto riferita ad attività di basso profilo: tanti architetti e poca architettura, compromessi ed estraneità alla ricerca della qualità sono l'immagine di una rinuncia e di una malinconica rassegnazione, cause del ruolo trascurabile di Verona nel panorama nazionale degli episodi esemplari. *Committenza low profile.* La neoborghesia che fa ricco il nord-est avverte la necessità inderogabile di dotarsi di strutture contemporanee; il territorio veronese invece si dimostra ancora culturalmente diviso e incapace di abbandonare il richiamo al passato locale per il futuro indefinito, anche a causa della carenza di committenza illuminata in grado di cogliere (i pochi) spunti culturali. A Vicenza Lowara si affida a Piano, Neores ad Albanese, Nardini a Fuksas, Dainese dà fiducia alla giovane cugina Silvia; a Treviso Benetton sceglie Tobia Scarpa e Tadao Ando, a Treviso Zanussi e Fantoni ricorrono a Gino Valle, Brionvega a Marco Zanuso. A Verona, esclusi rari riusciti interventi (indagati in ultimo da «architettiverona» 82), la potenziale committenza privata non ricalca ancora la stessa fiducia nei confronti di brillanti progettisti, restando in gran parte zavorrata ad anonimi e ingombranti esiti

NELLE PAGINE PRECEDENTI:

A SINISTRA: ENOPARKING, CUSTOZA DI SOMMACAMPAGNA,

2003-09 (L. CARLO PALAZZOLO);

A DESTRA: MERCATO DELLE CILIEGIE, MARCELLISE,

2006-07 (ABW BURRO- BERTOLDI);

SOPRA: ASILO AZIENDALE GSK, VERONA,

2004-05 (A. CITTERIO AND PARTNERS);

A LATO: CASA B., SOMMACAMPAGNA, 2005-06

(BRICOLO-FALSARELLA).



formali avulsi dal territorio.

Lontananza dai centri di produzione della cultura architettonica e dagli organi di stampa. La preponderanza dell'utilità materiale oggi allontana le costruzioni dall'ambito artistico, riducendo i casi brillanti a rari episodi. Ma prima che economica, l'architettura è un valore per la collettività e il compito di diffonderla spetta in primis alle istituzioni attraverso un processo di educazione. Se ne occupano attivamente a Vicenza l'Associazione Abaco con le mostre in Basilica Palladiana e il CISA Palladio; a Venezia la Biennale, lo IUAV e lo IED; a Padova la Scuola Italiana Design e a Cittadella l'associazione Architettdando (quest'ultima ancor più esemplare per la piccola realtà dalla quale muove); a Treviso la Fondazione Benetton; a Trento il Mart e le gallerie di Piedicastello; a Bolzano Museion e Kunst Meran; a Brescia la sezione locale dell'IN-Arch; a Mantova il Politecnico e Palazzo Te. A Verona è il Museo di Castelvecchio a farsi carico di questa spinta, affiancato dalle

mostre culturali legate a Marmomacc. Ma il ruolo di promozione culturale non è demandato alle sole istituzioni, ed è curioso osservare come Trend/Bisazza a Vicenza e General Membrane a Venezia abbiano fatto delle loro aziende "salotti" per la diffusione dell'architettura contemporanea con propositi elevati rispetto ad una vocazione prettamente commerciale.

Da ultimo rileviamo il prezioso apporto dell'Ordine locale, anche attraverso questa rivista, ma non possiamo evitare il raffronto con altre realtà che più chiaramente hanno demandato il ruolo della promozione culturale in campo architettonico alle Fondazioni, come nel caso di Bolzano che si rivela punta di diamante anche in questa direzione. L'inchiesta non ha una pretesa di completezza, e siamo coscienti di eventuali dimenticanze o imprecisioni. L'indagine ha volutamente seguito un percorso a ritroso ma crediamo invece che i fatti d'architettura più che le pubblicazioni di settore dovrebbero dare nuove indicazioni sullo stato del costruito; alle riviste resterebbe il compito di cogliere puntualmente gli esiti più brillanti e sottoporli a pubblico giudizio aprendo finestre sulla realtà locale. ■

¹ S. Storari con +ma land architecture design, sistemazione di piazza Castello a Salizzole (n. 21/2003); A. Penzo & m.ad communication, fermata di pietra a Sant'Anna d'Alfaedo (n. 25/2004); I. Monaco e F. Erbesato, ampliamento della scuola media Salgari, Negrar (n. 25/2004); P. Eisenman, Giardino dei passi perduti (n. 28/2005); GMP, Fiera di Verona (n. 28/2005); F. Zanetti, riqualificazione dell'area di piazzale Vittorio Veneto, Bussolengo (n. 29/2006).

² Sei sono i premi ai comuni committenti (Cerea per il sistema di piazze, Legnago per l'ex-zuccherificio, Salizzole per gli spazi centrali, Negrar per il masterplan di Arbizzano, Gazzo per l'oasi del Busatello, Verona per le ex-cartiere), cinque quelli agli enti promotori (Ater per un recupero a Gazzo, la Comunità della Lessinia per il recupero di forti e contrade, il Consorzio ZAI per il Quadrante Europa, la Provincia per un sistema di percorsi culturali) e dodici ai singoli progettisti (Meneghelli all'ex-Lazzaretto, Premi e Polimeni a Verona, ABW a Marcellise, Insitu a Oppeano, Bignotto e Rodighiero a Badia Calavena, Martin a Cà degli Oppi, Maschi a Caldiero, Fantin e Richelli a Boscomantico, Palazzolo a Custoza, Mosciaro a Castelnuovo, Molon a San Zenò di Montagna e Spedstudio a Legnago).

Centopercento



UNA MOSTRA ALL'EX CINEMA
CORALLO DI VERONA HA PROPOSTO
UNA RASSEGNA DELL'ARCHITETTURA
VERONESE ALL'INSEGNA DELLA
"CULTURA DEL PROGETTO "

testo di **Federica Provoli**
foto di **Diego Martini**

La cultura del progetto: è questo il tema della manifestazione promossa dagli Ordini degli Architetti e degli Ingegneri attraverso tre fine settimana di incontri, esposizioni dialoghi con la città, originati dalla riscoperta di un luogo unico, l'ex Cinema Teatro Corallo nel centro di Verona. La scelta dello scenario dell'iniziativa non è casuale: infatti il cinema, costruito nel primo dopoguerra sui resti dello storico Palazzo Della Torre (vedi scheda nelle pagine seguenti), è chiuso da una decina d'anni, e viene con questa iniziativa temporaneamente riaperto al pubblico. Il Corallo diventa così il simbolo di una rinnovata necessità di progettazione che permetta la scrittura di una nuova pagina nella vita dell'edificio da realizzare attraverso un recupero che porti ad un nuovo utilizzo del luogo. Il progetto, però, non è inteso come progresso indiscriminato, pur essendo insita nella radice etimologica stessa della parola l'idea di proiezione in avanti. Architetti e ingegneri, infatti, si confrontano quotidianamente con scelte che pongono in campo la ricca tradizione del proprio mestiere. La moderna ambizione di estendere il progetto dal cucchiaino alla città si scontra oggi con la crescente

specializzazione e parcellizzazione delle competenze. Rimane comunque centrale la riflessione sul metodo, cuore dell'invenzione creativa, della costruzione e dell'organizzazione dell'esistente. Con questa iniziativa, a partire da questo nucleo comune incentrato sulla nozione di progetto, architetti e ingegneri di Verona hanno voluto porre all'attenzione della città uno spaccato del proprio modo di essere, agire e pensare, e rivendicare così un ruolo nell'agire collettivo non meramente tecnico e strumentale, bensì pienamente intellettuale.

Sono quattro le mostre tematiche allestite al Corallo: *Ingegneri in Abruzzo*, un'esposizione fotografica sull'esperienza di volontariato dell'Ordine di Verona nelle terre abruzzesi a seguito dell'evento sismico; *Ingegneria tra nuove scoperte e nuove energie*, su alcuni dei fenomeni fisici sfruttati dall'uomo come fonti di energia; *Nervi, il capolinea della ricostruzione*, per ricordare la figura di Pier Luigi Nervi attraverso le sue realizzazioni veronesi; *Centopercento architettura*, cento immagini scelte a rappresentare simbolicamente la cultura del progetto architettonico e le sue molteplici componenti.

Centopercento architettura è ospitata in



CENTOPERCENTO ARCHITETTURA È UNA SIMBOLICA PASSEGGIATA, EVOCATA DA NOVANTANOVE IMMAGINI PROPOSTE NEL PIÙ CLASSICO FORMATO CARTOLINA, TRA LE ARCHITETTURE SIGNIFICATIVE REALIZZATE A VERONA E PROVINCIA TRA LA SECONDA METÀ DEL NOVECENTO E I GIORNI NOSTRI



un corridoio laterale di accesso alla sala cinematografica; in un luogo raccolto che ancora porta con sé alcuni elementi tipici e inconfondibili come le bacheche alle pareti per le locandine, le sedie in legno e le pesanti tende rosse di velluto che separano dalla sala. Come sottofondo dell'esposizione, un monitor di nuova generazione diffonde sonoro e immagini di "Sangue e arena", melodramma hollywoodiano interpretato da Tyrone Power e Rita Hayworth, che fu il primo film proiettato nella sala il 24 settembre 1947, giorno dell'inaugurazione. *Centopercento architettura* è una simbolica passeggiata, evocata da novantanove immagini proposte nel più classico formato cartolina, tra le architetture significative realizzate a Verona e provincia tra la seconda metà del Novecento e i giorni nostri. La cartolina è da sempre veicolo di comunicazione, scambio di esperienze e pensieri, portatrice di informazioni ed emozioni e, al tempo stesso, istantanea di un luogo in un particolare momento, ma vuole essere qui soprattutto opportunità di dibattito e riflessione. La rassegna comprende progetti a varia scala e di diverso genere, per lo più già pubblicati negli ultimi anni in «architettiverona», che potrebbero

CENTOPERCENTO ARCHITETTURA

VERONA, EX CINEMA CORALLO, 16 SETTEMBRE-2 OTTOBRE 2010

MOSTRA PROMOSSA DA

Ordine Architetti Pianificatori Paesaggisti Conservatori della provincia di Verona

CURA E ALLESTIMENTO

Alberto Vignolo, Paola Ravanello

CONTRIBUTI DI

Ugo Brusaporco, Nicola Gastaldo, Michele De Mori, Erika Bossum, Filippo Belletti

Filippo Sempredon, Ali Gharib Abbas, Laura De Stefano, Giovanni Mengalli

CON IL SOSTEGNO DI

Pauletti, Arredoluca, Officine Santandrea

anche sembrare difficilmente paragonabili. La scelta operata ha come comune denominatore la volontà di segnalare progetti di qualità e suggerire così una presa di coscienza sull'importanza e necessità di un'architettura e di architetti che interpretino al meglio le esigenze dello spazio e i bisogni della società, qualunque esse siano e a qualunque scala di intervento. L'immane didascalia posta sul retro della cartolina, oltre all'autore e al luogo dell'opera, per alcuni importanti brani di territorio veronese, come gli ex Magazzini Generali o l'ex lanificio Tiberghien, riporta la scritta "in attesa di trasformazione". Tutte queste diciture ex fanno riflettere, anche, sul tema della trasformazione e del riutilizzo, ancora aperto per molti di questi luoghi, con l'auspicio che presto essi vengano restituiti alla città arricchiti di nuove funzioni.

La cartolina numero cento è lasciata volutamente in bianco. Il visitatore può in questo modo interagire direttamente, proporre il centesimo esempio di architettura veronese di qualità e, perché no, suggerire alla redazione di «architettiverona» nuovi filoni di ricerca. Un apposito spazio a parete raccoglie questa collezione di messaggi e di

idee. E proprio nella convinzione che ciascuno può e deve fare la sua parte, alle pareti è rappresentato graficamente anche il nostro Albo con i nominativi di tutti gli iscritti, accomunati sì dalla stessa professione ma soprattutto dalla medesima passione per l'architettura. Tra i messaggi lasciati dai visitatori, accanto ai numerosi complimenti per l'iniziativa e a qualche nostalgico ricordo riferito alla sede ospitante, si riscontra un coro pressoché unanime che riguarda la richiesta di far rivivere il Cinema Corallo e di restituirlo quanto prima alla città. A partire dagli anni novanta, con l'avvento dei multisala, la stessa sorte di abbandono è toccata anche ad altri cinema cittadini, come l'Astra di via Oberdan, il Capitol di via Carducci, il Marconi di via Mazzini. È necessario riflettere sul destino di questi luoghi, augurandoci che l'inevitabile cambio di destinazione d'uso non venga banalmente finalizzato a realizzare l'ennesimo immobile per attività commerciali, snaturando inevitabilmente il carattere di spazi come quelli del Corallo. ■



FOTO: GAIA ZUFFA



IL CINEMA TEATRO CORALLO: LA STORIA DI UN LUOGO

Costruito nei primi anni della ricostruzione post bellica, il Cinema Teatro Corallo sorge sui resti della Casa Della Torre Dolci, pesantemente danneggiata dai bombardamenti del '45.

Il palazzo, sito in via Quattro Spade, costituisce l'unica testimonianza dell'attività di Andrea Palladio a Verona, anche se del disegno originario pubblicato dal Palladio, venne realizzata solo l'ala destra e un cortile, accessibile da corso Portoni Borsari tramite vicolo Padovano.

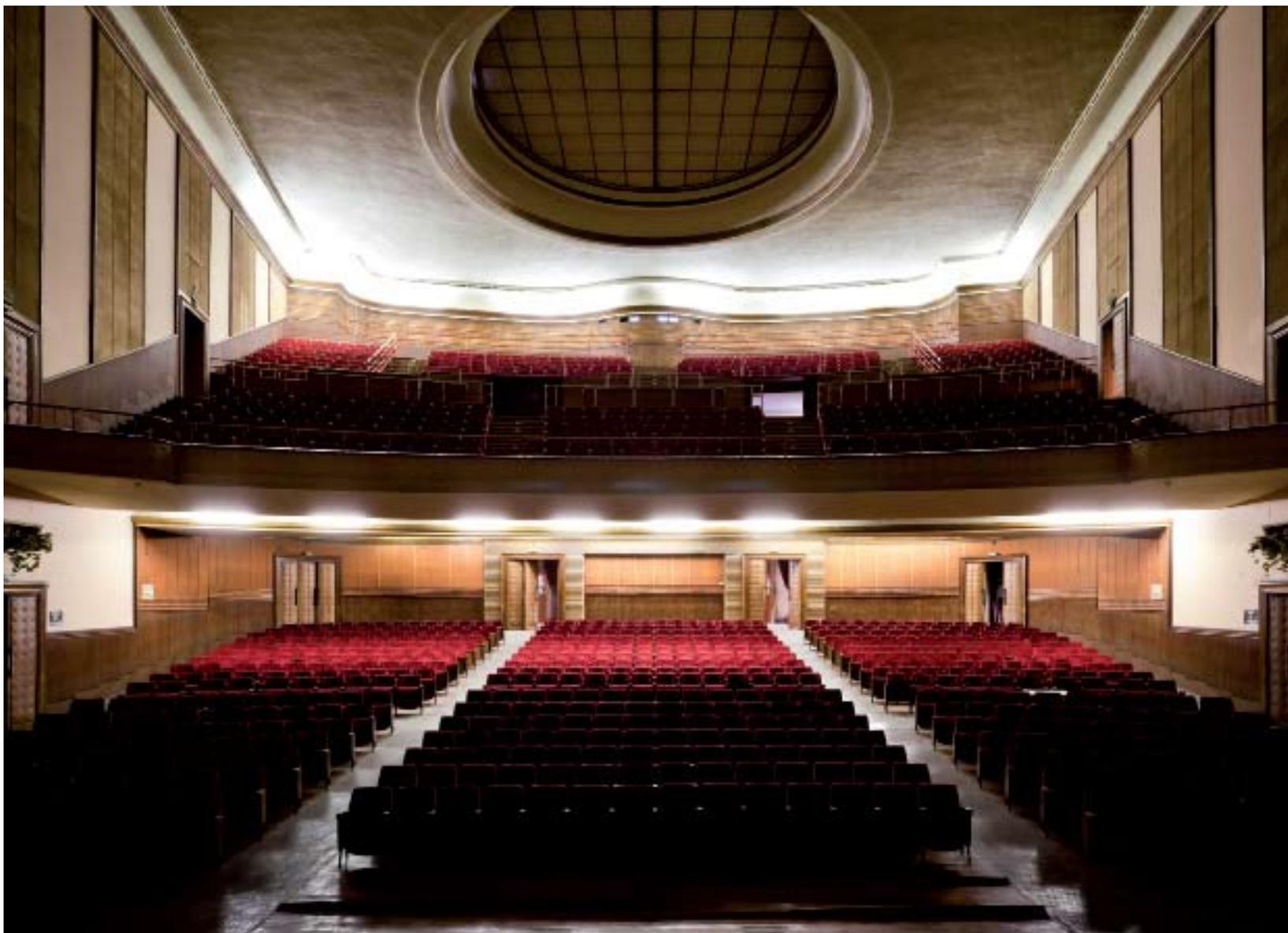
L'idea di realizzare un cinematografo in questo luogo maturò già prima della guerra; l'architetto Francesco Banterle elaborò successive versioni progettuali, per giungere a quella che, alla fine del '42, venne approvata per rimanere poi lettera morta.

Nel periodo della ricostruzione i committenti attribuirono un nuovo incarico all'ingegner Italo Mutinelli che, recuperata l'immagine gotica della facciata su strada utilizzando gli elementi salvati dai bombardamenti e integrandoli con parti in stile, inserì la sala cinematografica internamente sfruttando anche gli spazi del primo cortile. La sala, capace di oltre duemila posti, è caratterizzata da una platea con pianta a campana e da una galleria a semicerchio con andamento mistilineo; un lucernario apribile sul soffitto è inquadrato da un grande rosone.

Le vicende storiche della realizzazione del palazzo e quelle che hanno portato alla costruzione dell'attuale cinema-teatro sono ricostruite per esteso da Maristella Vecchiato in *La casa Della Torre Dolci poi Cinema Teatro Corallo*, in M. Vecchiato (a cura di), *Verona. La guerra e la ricostruzione*, La Grafica, 2006, pp. 222-225, al quale si rimanda anche per l'apparato bibliografico.



IN QUESTA PAGINA:
IMMAGINI DEL CINEMA TEATRO CORALLO.
IN ALTO, LA SALA DI PROIEZIONE DEL CINEMA;
IN BASSO, VEDUTA D'INSIEME DELLA SALA.
FOTO DI FILIPPO BELLETTI
(WWW.ZFB.IT)



Luisa Limido

pp. 22-25

Dopo la laurea in architettura al Politecnico di Milano ha ottenuto il Master in paesaggio all'Ecole d'Architecture Paris La Villette (DEA Jardins, Paysages, Territoires), sotto la direzione di Bernard Lassus, e successivamente il PhD all'Université de Paris I, Sorbonne-Panthéon, sotto la direzione di Yves Luginbuhl. Ha insegnato al Politecnico di Milano e all'Ecole d'Architecture de Paris la Villette. È autrice di numerosi articoli e saggi sull'arte dei giardini e del paesaggio, pubblicati su riviste internazionali come Garten + Landschaft, Polia, Journal of Garden History, Casabella, Domus, e del libro *L'art des Jardins sous le Second Empire. Jean Pierre Barillet-Deschamps 1824-1873*, edizioni Champ-Vallon.

Paolo Galuzzi

pp. 36-43

Architetto, dottore di ricerca in Pianificazione territoriale (Venezia, 1996), ricercatore presso il Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura e Società, svolge la propria attività di ricerca e didattica presso il Dipartimento di Architettura e Pianificazione. Insegna presso lo stesso Politecnico nel Corso di laurea in Urbanistica e in quello di Scienze dell'Architettura. È membro effettivo dell'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) e della Redazione Scientifica della Rivista Urbanistica. Associato e fondatore con Federico Oliva e Piergiorgio Vitillo della FOA Federico Oliva Associati con sede a Milano, è consulente del Comune di Verona per il Piano degli interventi dell'ATO 4-Verona Sud.



Tullo Galletti

pp. 44-50

Architetto e dottore in urbanistica, è docente di "Trasporti Urbani e Metropolitan" al Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura e Società. Come dirigente del Settore Pianificazione territoriale e dei trasporti della Provincia di Verona ha redatto il primo Piano di Bacino e dei trasporti integrati della provincia e il primo Piano Territoriale Provinciale (Documento preliminare) nonché, in collaborazione con il Comune, il Progetto per una Metropolitana Leggera ad automatismo integrale per la Città di Verona. In qualità di consulente delle maggiori engineering nazionali, ha collaborato tra l'altro alla redazione degli Studi di Traffico per la Nuova Fiera di Milano a Rho-Pero, per il Passante di Mestre e allo Studio di fattibilità per la Metropolitana leggera di Palermo.

Sebastiano Zanetti

pp. 92-93

Nato a Negrar nel 1978, vive e lavora tra Verona e Venezia. Si diploma al Liceo Artistico Statale di Verona e in Pittura all'Accademia di Belle Arti "G.B. Cignaroli". Iscritto al biennio di specializzazione in "Arti visive e discipline dello spettacolo" ne frequenta il primo anno all'Accademia di Belle Arti di Brera ed il secondo a Venezia dove si laurea. Nel 2003 vince la borsa di studio per giovani artisti Fondazione Bevilacqua la Masa. Nel 2006 e 2007 è ideatore e organizzatore di "Vrban Invitation", progetto di installazioni artistiche *site specific* per il Comune di Verona. Nel 2008 apre a Verona Zanetti Studiocontemporaneo che collabora tra l'altro con gli architetti A. Desanti, L. Marastoni, E. Mosciaro, F. Vecelli.