




ASSOCIAZIONE
GIUSEPPE BARBIERI



Traforo 2027



7 novembre 2025



In questo fascicolo esponiamo le ultime elaborazioni sul progetto per il traforo delle Torricelle, studiato da un gruppo di tecnici, socie e soci dell'Associazione Giuseppe Barbieri, che si sono avvalsi della consulenza esterna dell'arch. urb. Tullo Galletti, che ringraziamo per la professionalità che ci ha prestato.

Abbiamo lavorato da ottobre 2024 a novembre 2025, un anno dedicato a fornire idee alla città, che ora presentiamo in forma organica.

Tenuto conto che il problema viabilistico di cui soffre pesantemente Verona vede nel traforo la sua priorità, ma non lo esaurisce, nella seconda parte di questo studio riportiamo le proposte per l'intera viabilità del periplo della città e per il riassetto di alcune aree decisive quali la zona sud ed il centro storico.

Rivediamo, attualizzandoli, alcuni progetti ormai storici, quali la strada mediana e il prolungamento della 434 ed introduciamo idee nuove, quali il BARICENTRO e la strada diagonale.

Questo è un contributo per il PAT e per gli strumenti urbanistici nuovi che seguiranno dal 2027.

Il progetto per il Passante Nord aggiornato: il TRAFORO 2027

Gian Arnaldo Caleffi

Abbiamo ripreso il tracciato del progetto che risale al 2008 perchè rimane la necessità di soddisfare la stessa esigenza di mobilità di allora: sgravare il centro storico dal traffico di attraversamento da nord est a nord ovest.

Il progetto è concepito ad una sola carreggiata con una corsia per senso di marcia (e una canna per il traforo) inteso come primo stralcio di un eventuale sistema a due corsie (e due canne per il traforo) se le modalità di finanziamento ed il traffico lo consentiranno.

Abbiamo aggiornato il progetto, per certi versi lo abbiamo ridimensionato, per altri arricchito di nuove soluzioni come il riuso del ponte ferroviario di Parona. Abbiamo cercato di aggiornare quel progetto alle esigenze del 2024 e alla sensibilità ambientale che oggi è maggiore rispetto al 2008.

Parliamo del cosiddetto traforo lungo, l'unico che realmente può funzionare. Ma il traforo deve essere inserito in una logica di revisione di tutta la viabilità perimetrale della città e questo consentirà di selezionare l'utenza del traforo alle sole macchine perché i camion potranno avere a disposizione un tracciato diverso con la riproposizione della mediana, anch'essa rivista con minore impatto ambientale.

Riteniamo che Verona abbia bisogno di queste infrastrutture e che queste infrastrutture oggi debbano essere realizzate con una maggior attenzione all'ambiente.

La nostra proposta complessiva per il riordino della viabilità di ingresso/uscita dalla città prevede:

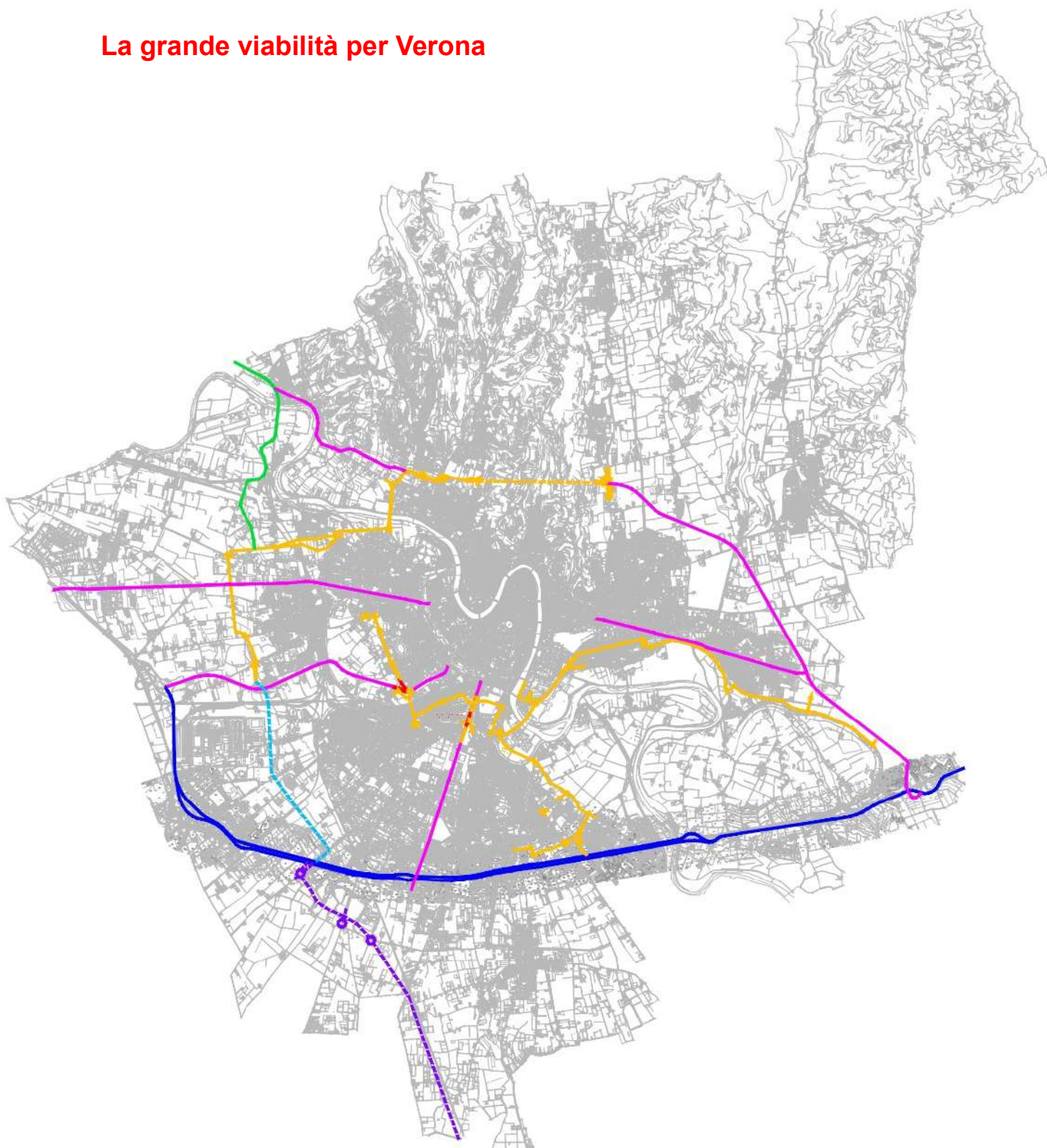
- la concentrazione dei servizi scolastici superiori e degli uffici amministrativi ora in centro storico in un'area all'interno del parco dello scalo da trasformare denominata *Baricentro* facilmente accessibile da tutte le principali arterie viabilistiche e dalle linee trasportistiche su ferro e su gomma;
- il *prolungamento della ss 434 legnaghese* fino a Borgo Venezia/San Michele così da fungere da circonvallazione di quartieri di Palazzina, Borgo Roma, Porto San Pancrazio, Borgo Venezia e San Michele, sgravandoli dal traffico di attraversamento e dall'inquinamento che produce. La strada viene proposta modificando il precedente tracciato pianificato della *Mediana* con un tracciato che minimizza il consumo di suolo e non costituisce barriera tra Porto San Pancrazio e il parco dell'Adige;
- la realizzazione di una nuova strada denominata *Diagonale* che da via San Marco arriva direttamente sulla strada mediana sgravando dal traffico di attraversamento il quartiere Stadio e la zona Basso Acquar, nonché alleggerendo il carico viabilistico della circonvallazione interna, ormai intasata;
- la realizzazione del *Passante Nord-Trafoforo delle torricelle*, di seguito illustrato nei dettagli.







Particolare attenzione è stata riservata alle tematiche ambientali, sia per la realizzazione delle infrastrutture stradali ed edilizie che per la cantieristica.

Infatti **il progetto Traforo 2027 è un progetto ecologico**: se l'ecologia è la scienza che studia le relazioni tra gli organismi viventi (tra cui l'uomo) e il loro ambiente (tra cui i quartieri e la città), costruire opere viabilistiche che liberano i quartieri e la città dalla morsa del traffico e dall'inquinamento aereo e sonoro che produce è in primo luogo un'azione ecologica.

Poi ci sono anche le considerazioni economiche, del tempo perso nelle code del traffico, della perdita di produttività ecc. ma la costruzione di infrastrutture viabilistiche con modalità rispettose dell'ambiente è un'azione a salvaguardia dell'ambiente in cui l'uomo vive.

La grande viabilità per Verona

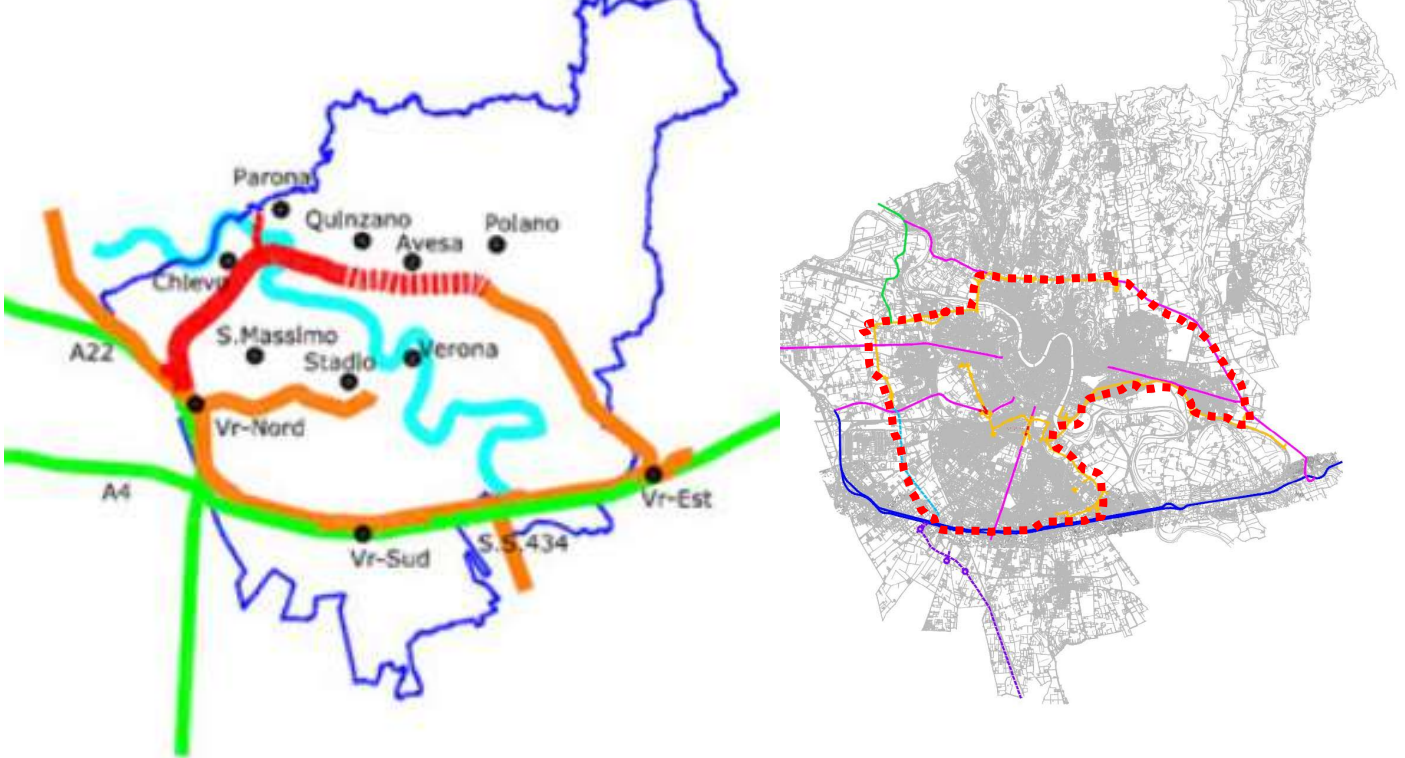


-  Viabilità già proposta in nostre precedenti osservazioni
-  Tangenziale sud
-  Viabilità sul ponte/rilevato da rigenerare
-  Arterie di penetrazione in città
-  Strada di gronda
-  Variante alla SS12

La “chiusura dell’anello”: differenze tra il progetto Technital 2008 e il progetto Traforo 2017

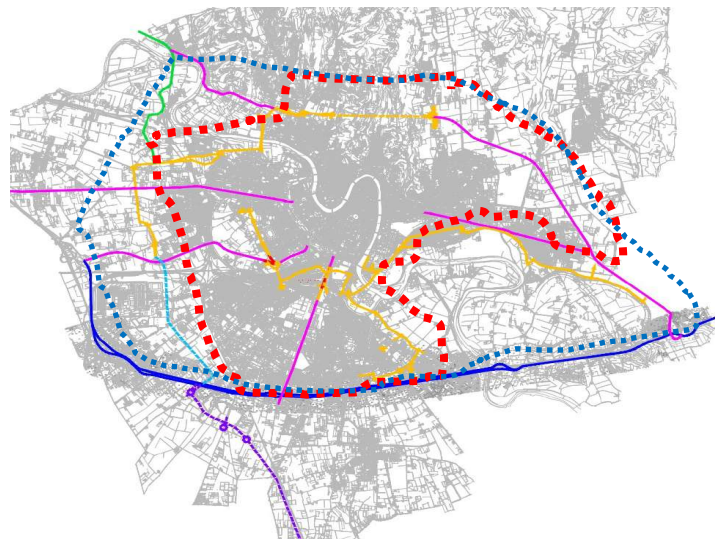
Il progetto del 2008 è stato concepito in un periodo in cui la crescita delle aree urbane era vista ancora come una prospettiva necessaria ed inevitabile: l’anello circolatorio perimetrale della città univa con un arco nord i 3 caselli autostradali individuando l’area di ulteriore crescita di Verona.

Oggi la maturazione della necessita di limitare il consumo del suolo rende necessario il re-

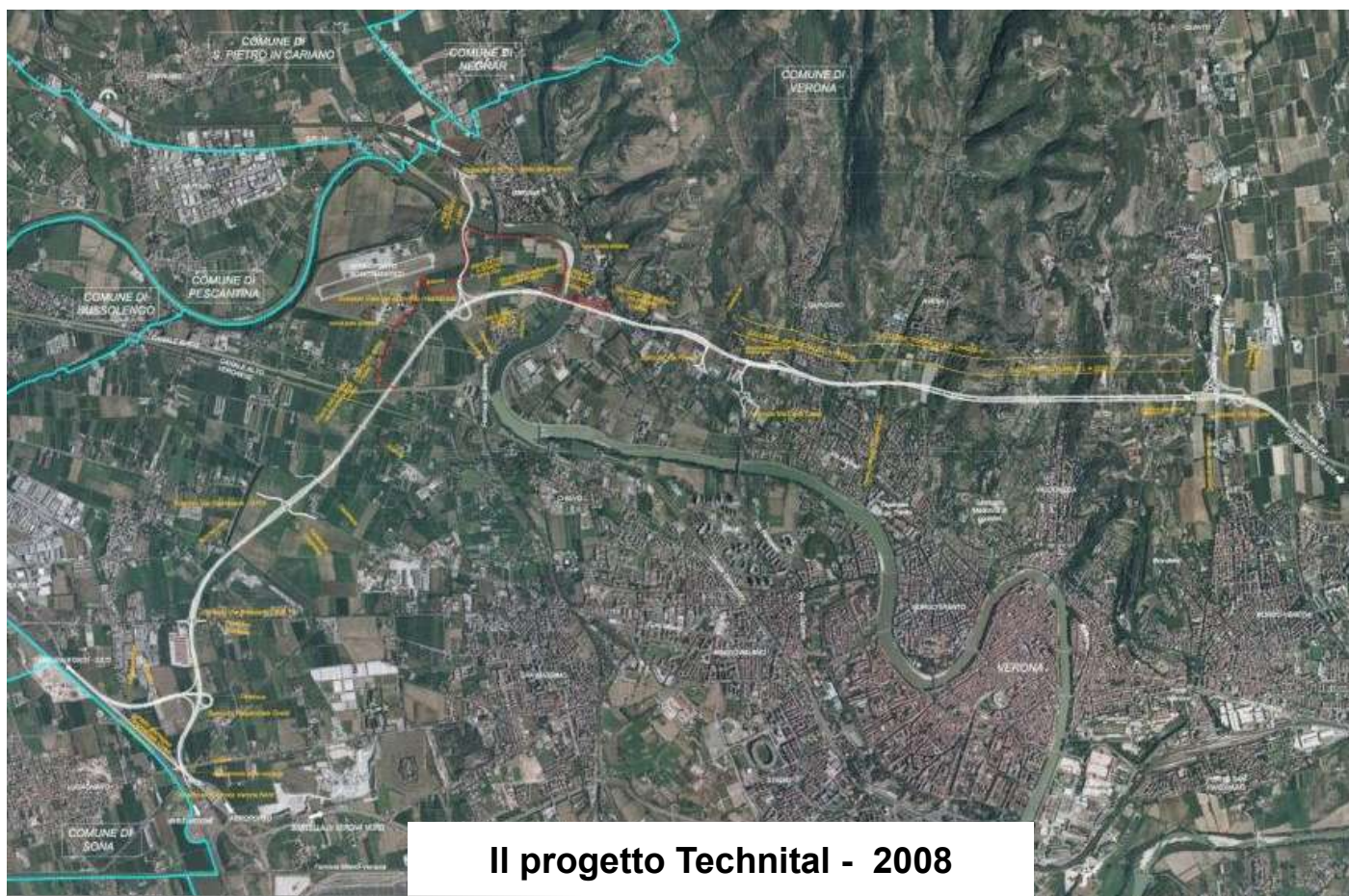


Confronto tra l’anello 2008 e l’anello del progetto Traforo 2027

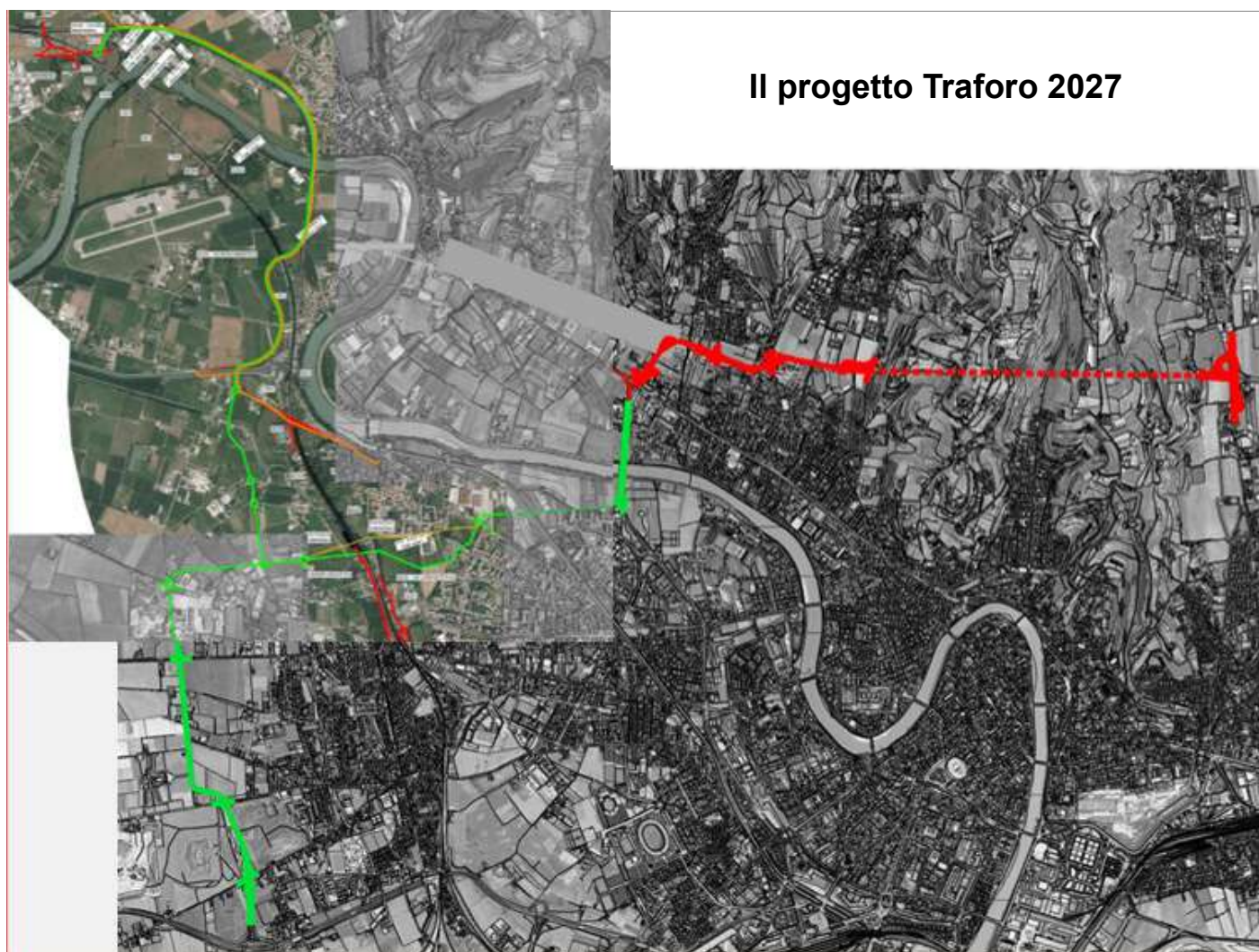
Il tratto del traforo sotto le torricelle rimane invariato. Ad est e a sud riproponiamo il prolungamento delle 434 e la mediana, ma con un tracciato che riduce fortemente il consumo di suolo rispetto al tracciato della mediana *storica* fungendo da *tangenziale sgrava-traffico di attraversamento* dei quartieri a sud e ad est della città (San Michele, Borgo Venezia, Posto San Pancrazio, Borgo Roma, Palazzina). A nord-ovest proponiamo un tracciato che riusa due ponti esistenti e funge da *tangenziale sgrava-traffico di attraversamento* dei quartieri ad est della città (Chievo, San Massimo, Borgo Milano, Santa Lucia).



- l’anello 2008
- l’anello 2027



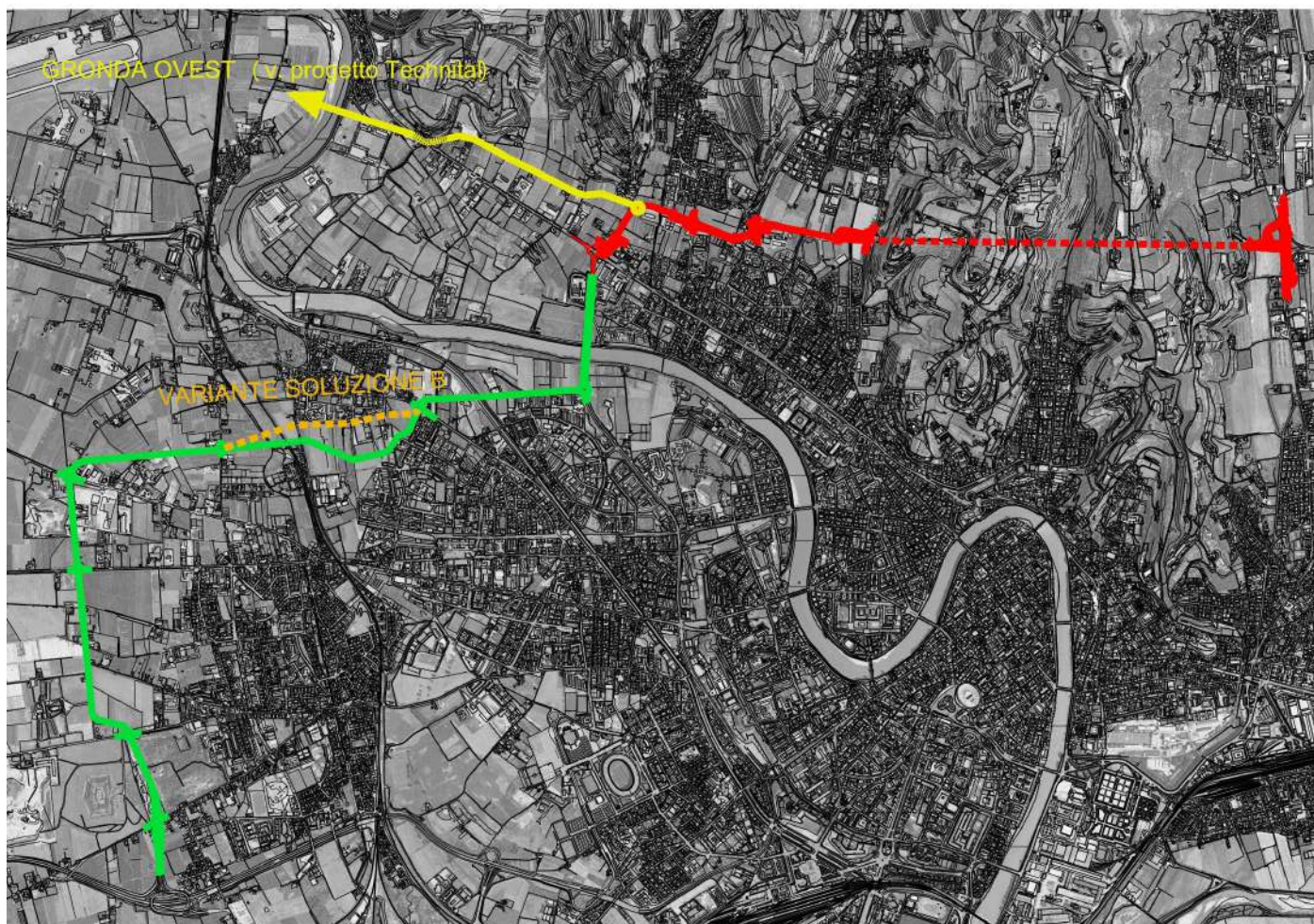
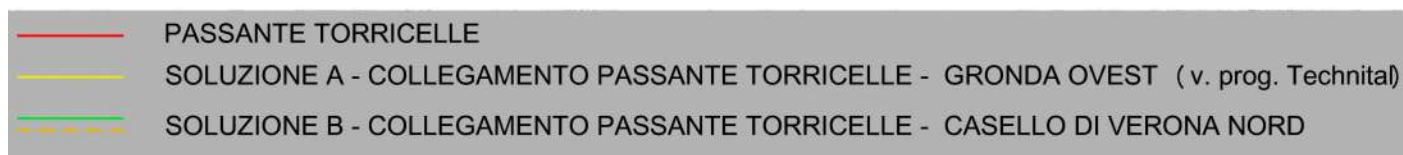
Il progetto Technital - 2008



Il progetto Traforo 2027

IL PASSANTE NORD –TRAFORO DELLE TORRICELLE

Tullo Galletti



IL COLLEGAMENTO CA' DI COZZI – VERONA NORD

Vengono prospettate due soluzioni:

Soluzione A

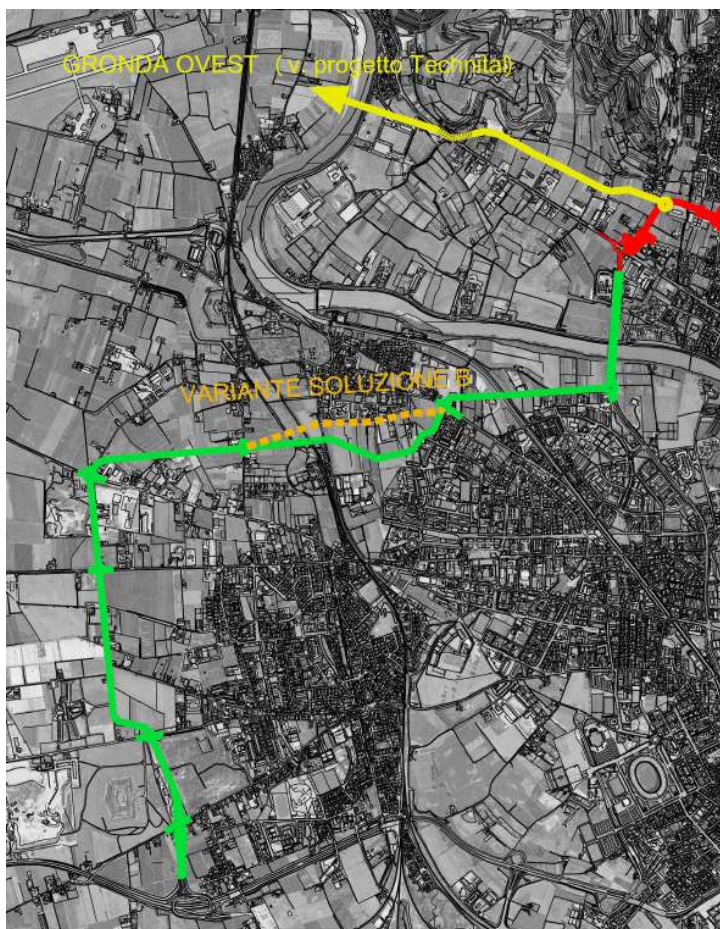
Tenuto conto delle esigenze della Valpolicella che da tempo chiede di poter disporre di un by pass di Parona per le relazioni con Verona città, viene recuperato il vecchio progetto Technital che prevedeva un collegamento dallo svincolo dall'attestamento su via Ca' di Cozzi del Passante nord a una Gronda Ovest su cui far confluire la S.P. 5 con un ponte sull'Adige a monte di quello della ferrovia (area Nassar). Tale tracciato, parallelo alla via Ca' di Cozzi, prevedeva a sua volta la realizzazione di un ponte sull'Adige all'altezza dell'Abital a Parona (da realizzarsi -per convenienza- fin dall'inizio a 4 corsie).

Tale configurazione progettuale era con tutta evidenza afferente a un riordino e riqualificazione della viabilità provinciale della bassa Valpolicella e quindi tale da coinvolgere anche soggetti esterni al Comune di Verona: dalla Provincia alla A 22, alla Regione.

Soluzione B

Tale soluzione si pone nella logica di un percorso urbano in prosecuzione del "Viale Intervallivo" dall'uscita del/dei traforo/i delle Torricelle, che si attesta con una grande rotatoria all'intersezione di via Ca' di Cozzi con Viale Caduti del Lavoro (zona Famila). Nell'ottica pertanto di una strada urbana che funga da circonvallazione e "coronamento" dell'area residenziale del Saval (a contenere eventuali tendenze espansive verso l'Adige) il percorso prosegue attraversando via Angelo Berardi all'altezza del Cimitero e quindi giunge a sottopassare il rilevato ferroviario a sud dell'abitato del Chievo, così da sgravarne le gravitazioni su C.so Milano (via Fava e via Galvani). E' interessante notare come questa soluzione eviti la costruzione di un nuovo ponte a Parona (in ambito peraltro fortemente caratterizzato da componenti paesaggistiche di assoluta eccellenza: curva -paleoalveo dell'Adige e antico Borgo di Parona) e consenta di collegare i due tracciati a monte e a valle del ponte esistente con un sistema a doppia rotatoria.

Il percorso proposto, superata in sottovia la ferrovia del Brennero interseca via Gardesana (in fregio a via Bionde) all'altezza della Concessionaria Vicentini e successivamente, proseguendo verso sud, la SS 11 in asse a via Seminario (contribuendo a un recupero di tale isolata struttura) per andare ad attestarsi, aggirando Forte Lugagnano sull'attuale svincolo di S. Massimo della Bretella di Verona Nord, e quindi a servizio del Casello di VR nord della A 22.

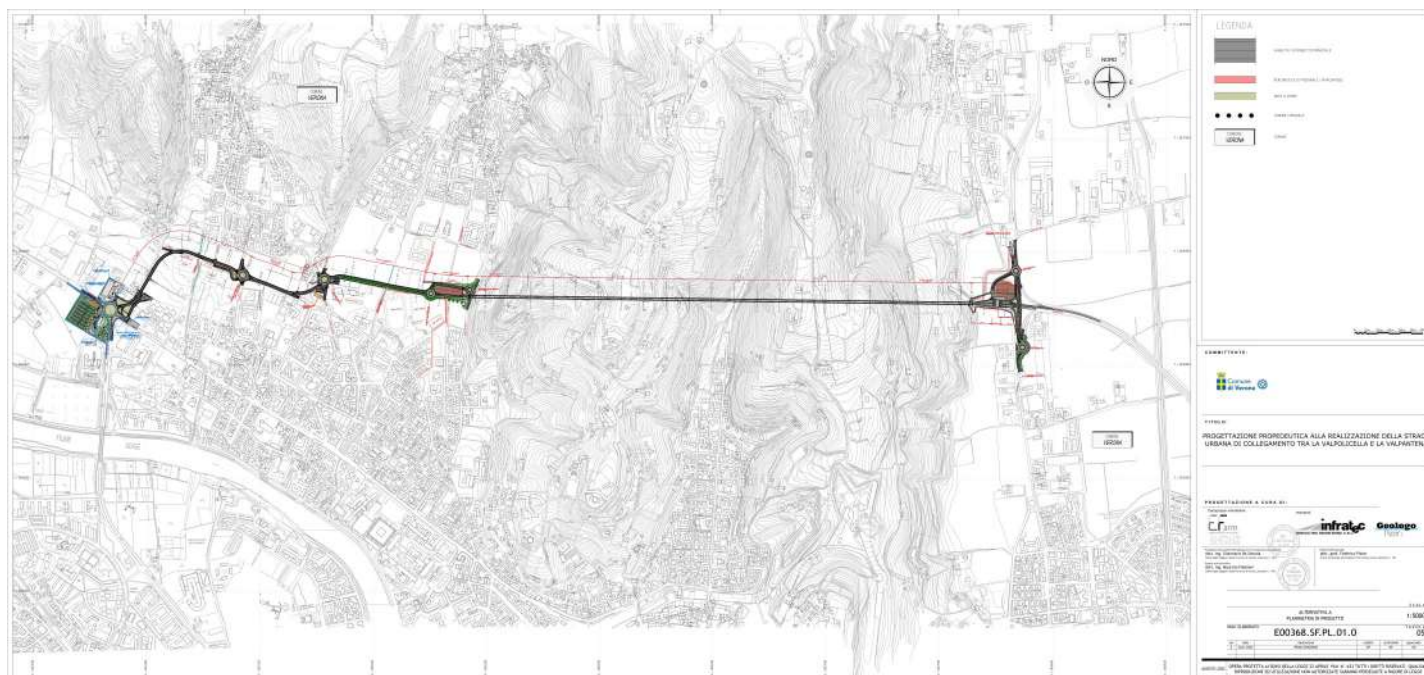


IL TRAFORO

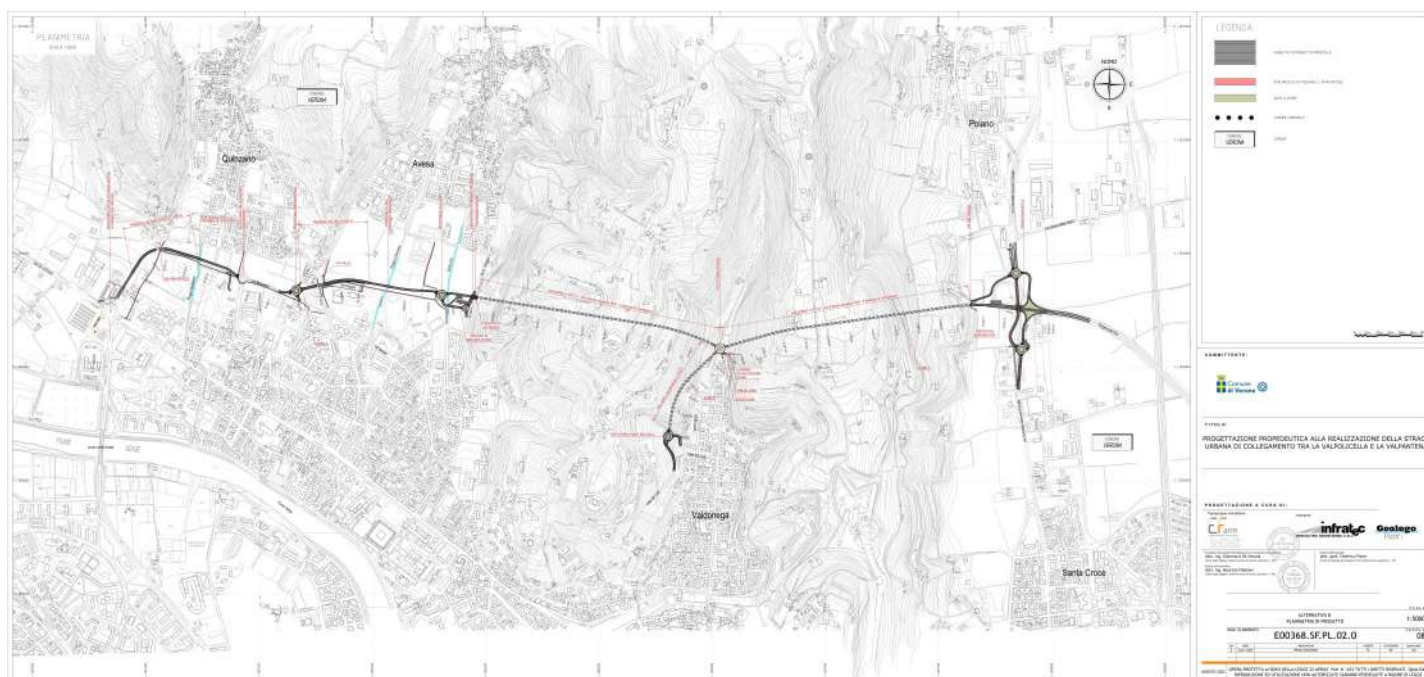
Progetto EFarm engineering consulting

Infratec consulting engineering srl

Dott. Geol. Federico Pizzin



1^a soluzione: senza uscite intermedie



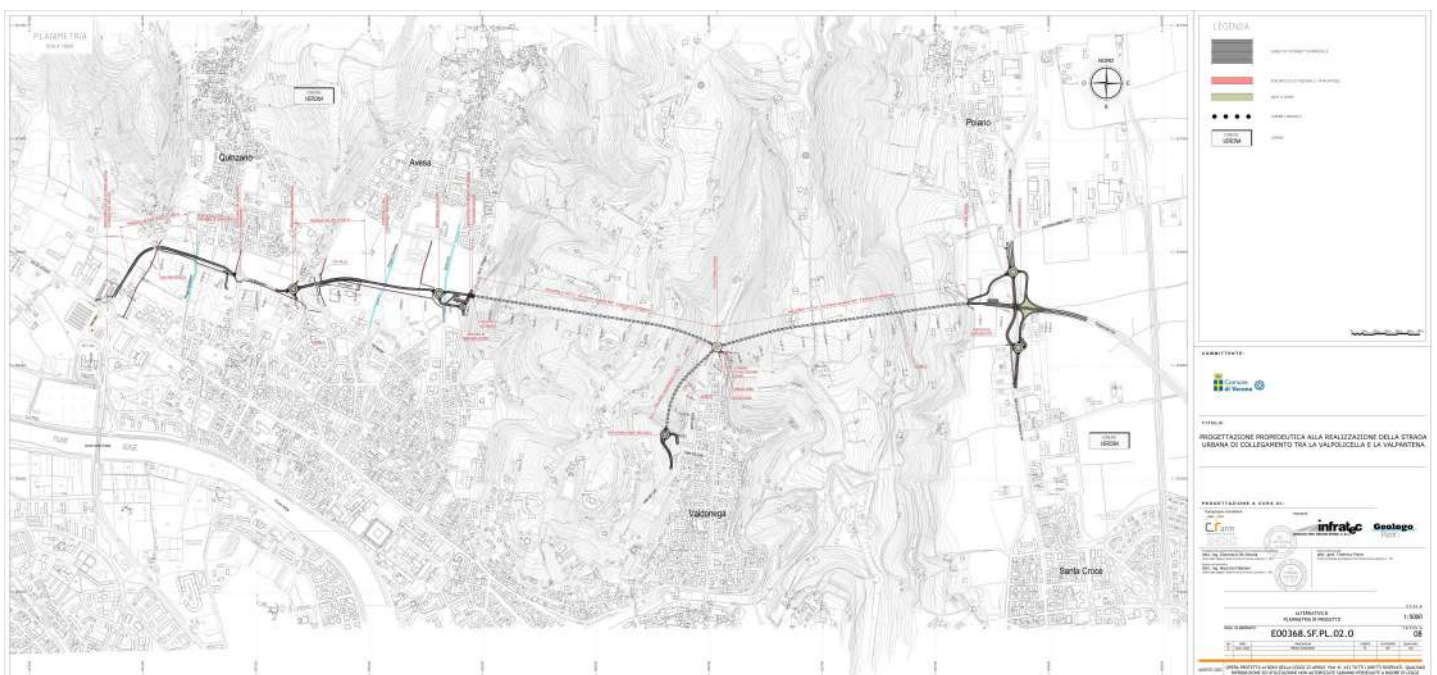
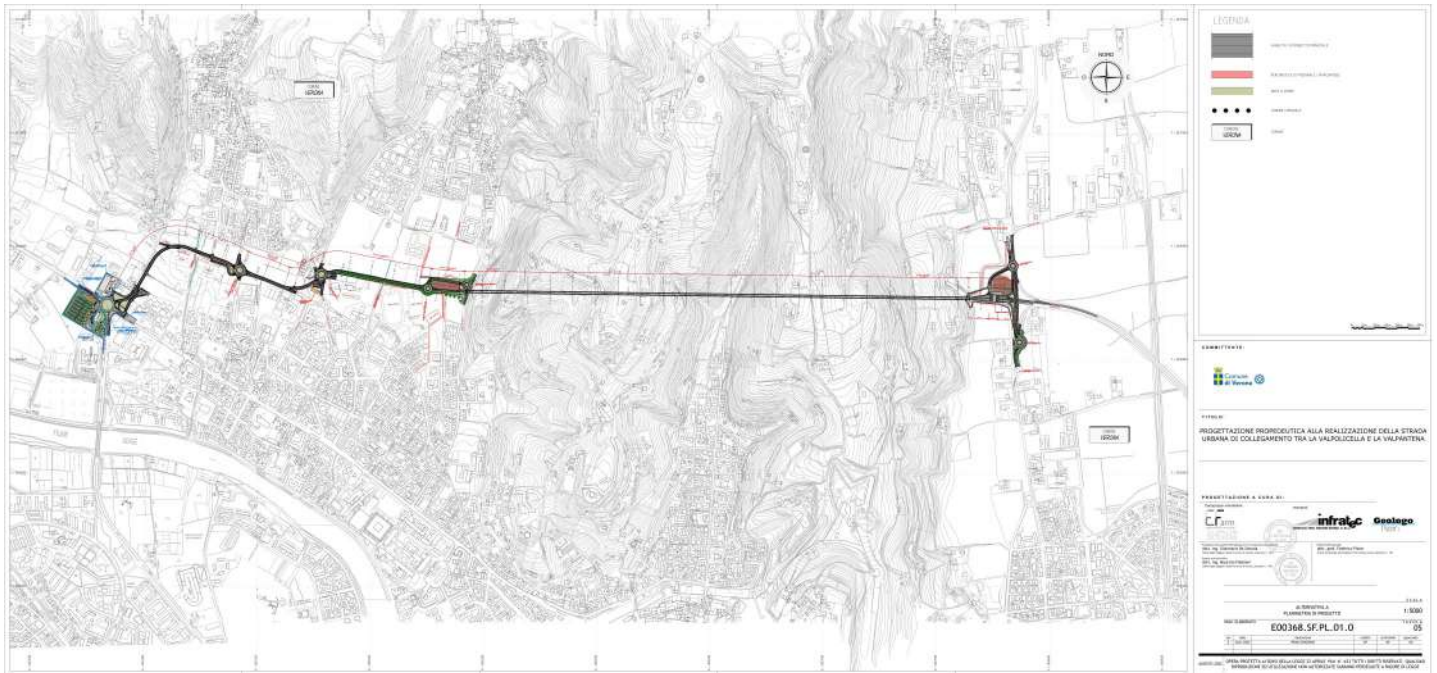
2^a soluzione: con uscita intermedia in via dei Colli

IL TRAFORO

Progetto EFarm engineering consulting

Infratec consulting engineering srl

Dott. Geol. Federico Pizzin



GALLERIA delle TORRICELLE intesa come VIALE URBANO INTERVALLIVO

a cura di Tullo Galletti

Questa proposta si pone oggi a Verona come contributo al PAT per la definizione dell'ARMATURA TERRITORIALE e della STRUTTURA E ACCESSIBILITA' DEI SERVIZI.

L'impianto stradale proposto intende realizzare un'infrastruttura urbana in sistema e con funzioni collaborative con la viabilità dell'area sulla direttrice est – ovest, impostata sull'itinerario urbano Interrato dell'Acquamorta – via Regaste Redentore – via Mameli – via Ca' di Cozzi, pesantemente affaticato dai flussi di traffico locale su cui si sovrappone il traffico di attraversamento.

Un'arteria pertanto NON al servizio dei traffici DI ESTREMITA' da affidare alla grande viabilità costituita dalle circonvallazioni e, più esternamente, dalle tangenziali e dalle autostrade.

Per chiarire emblematicamente il concetto si è coniato il termine di "Viale Urbano Intervallivo" destinato al solo traffico leggero e destinato a distribuire i flussi orientati dell'itinerario di cui sopra, su un tracciato complementare e collaborativo, tenuto conto della penalizzazione indotta dalla filovia sulla viabilità attuale.

Non serve tanto creare un by pass dell'area urbana con un generico "anello circonvallatorio" "chiuso" quando i flussi di traffico di estremità trovano un'esauritiva risposta nella grande viabilità del sistema autostradale e tangenziale (ulteriormente potenziabile), quanto piuttosto realizzare una strada multifunzionale a servizio dell'intera fascia urbana.

Ciò premesso è evidente l'opportunità di aprire il sistema territoriale pedecollinare per migliorare l'accessibilità di Avesa e Quinzano, cioè di quei quartieri che un tempo gli economisti chiamavano di "serravalle", in particolare quello di Avesa con la sua zona industriale, che soffre particolarmente della mancanza di un'adeguata rete viaria di servizio.

Ma non solo.

Anche il quartiere di Valdonega soffre di un'accessibilità altrettanto difficoltosa e si è voluto affrontare anche tale problematica quantificandone motivatamente i maggiori oneri. Questa alternativa (Alternativa B) è stata accuratamente valutata proprio per "aprire" il sistema relazionale di detto quartiere, offrendo una connessione con la nuova infrastruttura proposta, ma non essendo prevista dal PUMS non viene rappresentata in questa presentazione.

Con assoluto rigore scientifico abbiamo calcolato mediante appropriata modellazione (sulla base e congruentemente alle analisi del PUMS) che la nuova infrastruttura alleggerirebbe l'intero itinerario da Ca' di Cozzi a Veronetta in media di ben il 30% del traffico attuale. Credo sia la risposta più pertinente e corretta a chi mette in dubbio l'utilità dell'infrastruttura proposta e pretenderebbe ulteriori analisi e verifiche forse nella speranza di riuscire a "addomesticare" i dati oggettivi con valori più funzionali ad altre tesi.

Vogliamo quindi sottolineare gli aspetti funzionali e trasportistici del progetto.

La realizzazione della filovia sottrarrà a via Mameli–via Ca' di Cozzi una corsia veicolare per direzione, inibendo la sosta lungo tale itinerario. E ciò è un bene se serve a ridurre la domanda di spostamenti automobilistici, a patto che le frequenze della filovia siano tali da rendere i mezzi pubblici concorrenziali agli spostamenti automobilistici. E che siano realizzati parcheggi scambiatori di corrispondenza per garantire l'intermodalità fra la filovia e i mezzi privati.

Si tenga conto poi che i passaggi pedonali di accesso alle fermate del filobus determineranno una riduzione della fluidità veicolare lungo l'itinerario che non potrà ammettere una velocità di scorrimento superiore ai 30 km/h per evidenti questioni di sicurezza e per la presenza di semafori "attuati", cioè attivati dal filobus in prossimità delle fermate.

Inoltre si pone il tema delle svolte a sx per gli accessi e recessi dai quartieri di Avesa, Pedemonte e Quinzano in futuro in forte soggezione semaforica e che la struttura stradale non consente la formazione di corsie di svolta se non in corrispondenza di sole 3 vie: via Quinzano, via Osoppo e via Monte Ortigara. A meno di non usare con funzioni di torna indietro la rotatoria del Famila a ovest e il già problematico Piazzale Stefani a est. La prospettiva è di lunghe attese ai semafori comandati dalla filovia, sia per gli spostamenti in città sia per chi ha relazioni nel suburbano e con i comuni contermini.

Il percorso viario dall'uscita della galleria a via Ca' di Cozzi presenta una prima tratta di circa m. 650 a cielo aperto (ma eventualmente copribile con una bassa galleria artificiale per ricomporre il paesaggio) fra via Monte Ortigara e via Bresciani, quindi procede con la riqualificazione della detta via Bresciani fino al Cimitero di Quinzano, per andare ad attestarsi su via Ca' di Cozzi con un tratto terminale in nuova sede di meno di m. 700.

Va sottolineato come tale tratta risulti collaborativa della via Mameli (su cui graverà anche il traffico generato dagli edifici ex BAM), e che il percorso a cielo aperto è in trincea, con la formazione di argini piantumati per garantire l'effetto di viale urbano: la penalizzazione dell'ambiente sembra più che modesta a fronte dei vantaggi offerti alle tre comunità di Avesa, Quinzano e Pindemonte.

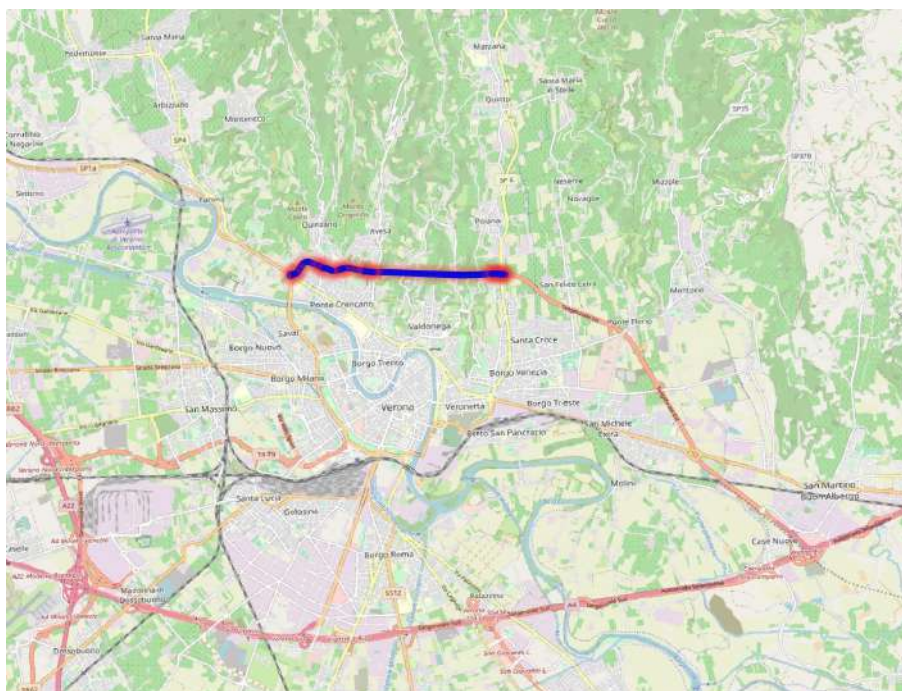
Quanto all'ipotesi di apertura di uno svincolo (svincolo ipogeo) in testa a via Marsala è di tutta evidenza il beneficio urbanistico (a fronte di un maggior costo realizzativo di una quindicina di milioni) per "aprire" il sistema chiuso di Valdonega oggi gravitante su porta San Giorgio. Si propone quindi (Alternativa B, in fascicolo) con la suddivisione del percorso in galleria in due tronchi (di c.a. 1.000 m. cad) ciò che aumenterebbe visibilmente i margini di sicurezza (vie di fuga) in caso di incidenti o incendi (particolarmente devastanti in caso di auto elettriche). Onde garantire poi che l'infrastruttura costituisca un servizio per i soli residenti e non costituisca un percorso di transito parassitario, si propone l'adozione di una ZTL, così che ai residenti vengano offerte tre possibilità di accesso – recesso: Via Marsala-via Ippolito Nievo-Porta S. Giorgio verso il Centro, ramo ovest della galleria per le relazioni con l'Ospedale e –genericamente- la Valpolicella, il ramo est per le relazioni con i quartieri orientali e la Valpantena.

Quando il ministro dei trasporti Claudio Signorile negli anni '80 varò il primo Piano Nazionale Trasporti si avvalse della consulenza del premio Nobel dell'economia Wassily Leontief, inventore dell'analisi Input-Output, che definì una legge matematica che consentiva di calcolare l'aumento del traffico al crescere del PIL.

Questo fa capire come gli assetti infrastrutturali e la rete dei trasporti vada adeguata a una domanda sempre crescente e che tali due componenti modali della mobilità vadano fatte crescere insieme e in modo complementare.

Ciò premesso è di tutta evidenza come la proposta di un "viale urbano intervallivo" con la/le galleria/gallerie delle Torricelle interpreti esattamente tale filosofia: individuare una infrastruttura da destinare ai flussi veicolari interquartierali, collaborativa dell'impianto stradale storico/esistente centrale al contesto urbano, da servire con il trasporto pubblico, così da ridurre/sostituire i movimenti con auto privata, sviluppando al contempo la mobilità dolce.

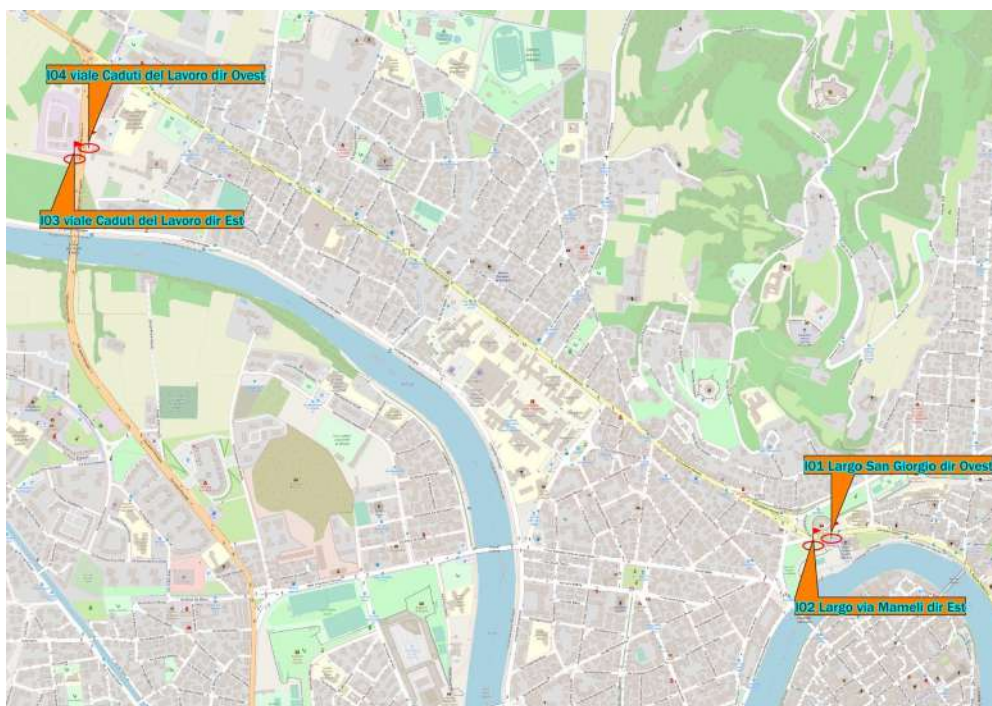
Collegamento Urbano Valpantena - Valpolicella



Collegamento urbano” est – ovest di 4,4 km fra la Tangenziale Est SP 6 (Valpantena) e via Preare (Valpolicella) composta da:

- Tratto di 2,2 km necessariamente in galleria (a canna unica a pedaggio)
- Due tratti all’aperto (iniziale e finale) di complessivi 2,2 km; il tratto iniziale di 1.7 km collega le vie Cà di Cozzi – Viale Caduti del Lavoro – via Quinzano – via Villa - Monte Ortigara – ed è libero senza pedaggio

Indagine Mobilità (aggiornamento Matrice OD del PUMS)

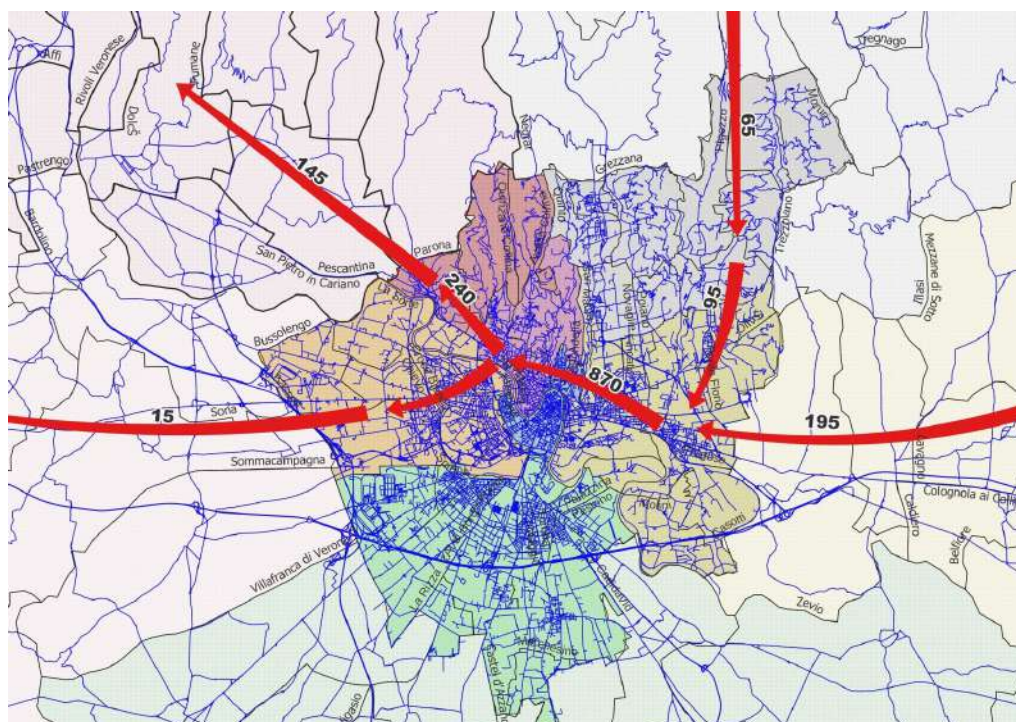


Sono state effettuate Interviste dirette ai cittadini:

- Porta San Giorgio (postazioni I01-I02)
- Viale Caduti del Lavoro (postazioni I03-I04)
- Ora di Punta 8,00-9,00 e 17,30-18,30
- Tasso di campionamento 10% circa
- Espansione del campione secondo dati traffico rilevati per il PUMS

Postazione I01

Porta San Giorgio dir Ovest

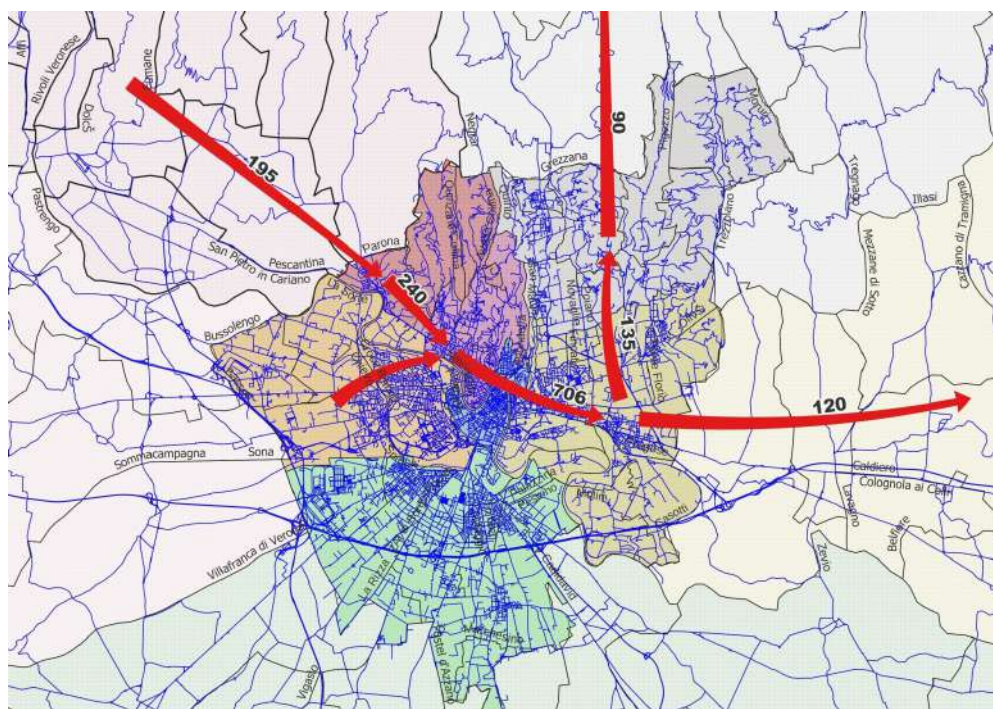


- In figura a lato le provenienze e le destinazioni del traffico privato (Auto e Comm Leggeri)
- Di seguito le percentuali del traffico interno al Comune di Verona (I-I), di attraversamento (E-E) e di penetrazione (E-I), (I-E)

	I	E
I	53%	16%
E	29%	2%

Postazione I02

Porta San Giorgio dir Est

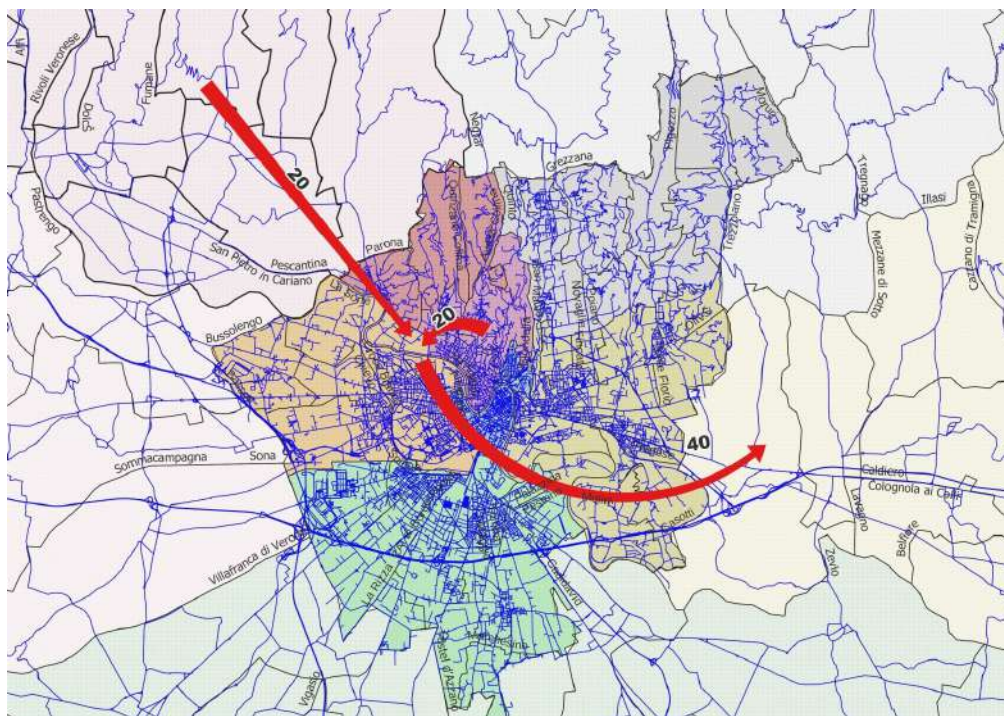


- In figura a lato le provenienze e le destinazioni del traffico privato (Auto e Comm Leggeri)
- Di seguito le percentuali del traffico interno al Comune di Verona (I-I), di attraversamento (E-E) e di penetrazione (E-I), (I-E)

	I	E
I	59%	15%
E	20%	5%

Postazione I03

Viale Caduti del Lavoro dir Est

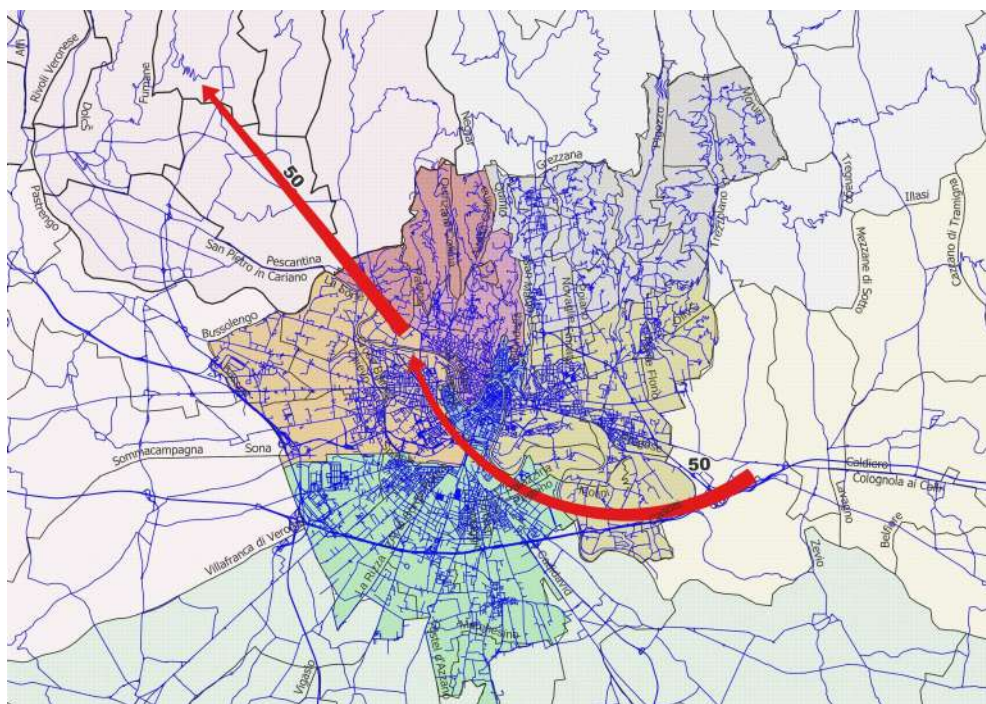


- In figura a lato le provenienze e le destinazioni del traffico privato (Auto e Comm Leggeri)
- Di seguito le percentuali del traffico interno al Comune di Verona (I-I), di attraversamento (E-E) e di penetrazione (E-I), (I-E)

	I	E
I	23%	11%
E	61%	6%

Postazione I04

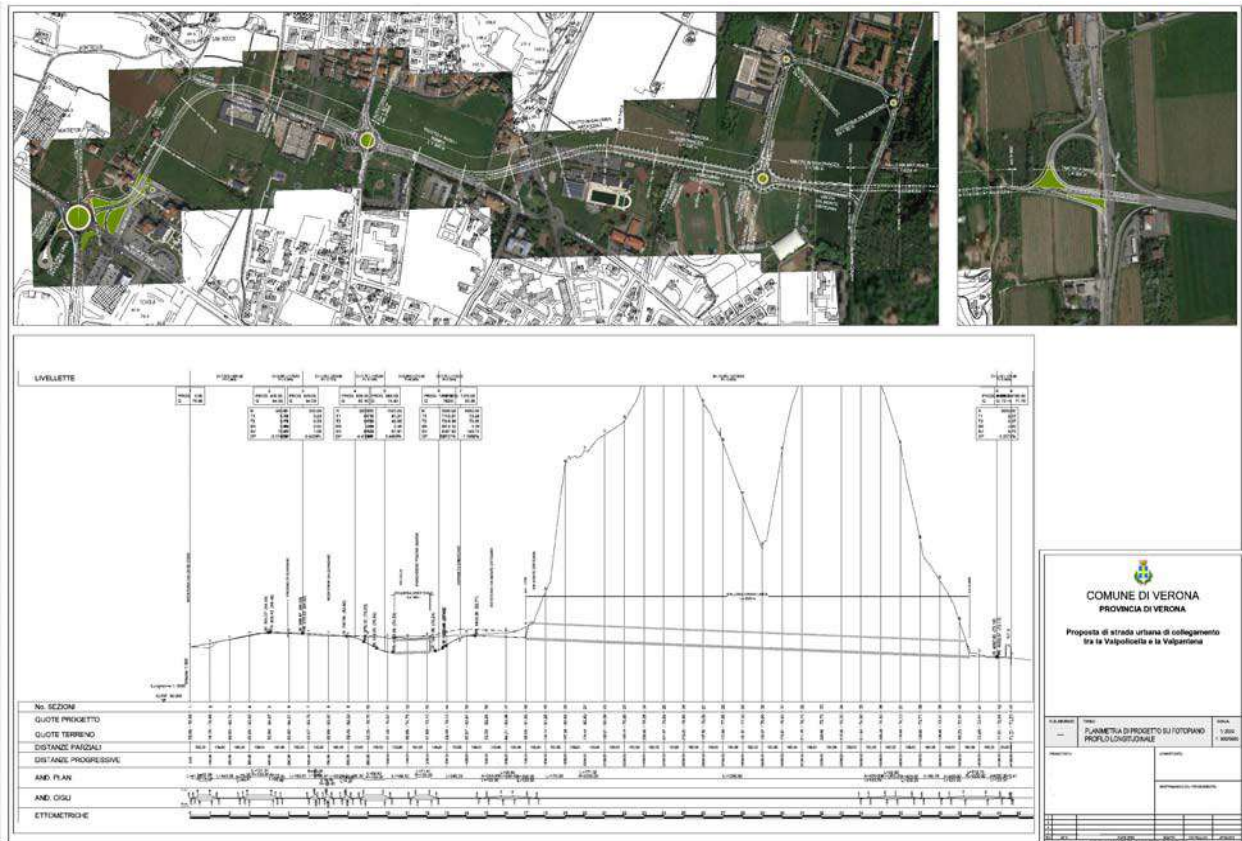
Viale Caduti del Lavoro dir Ovest



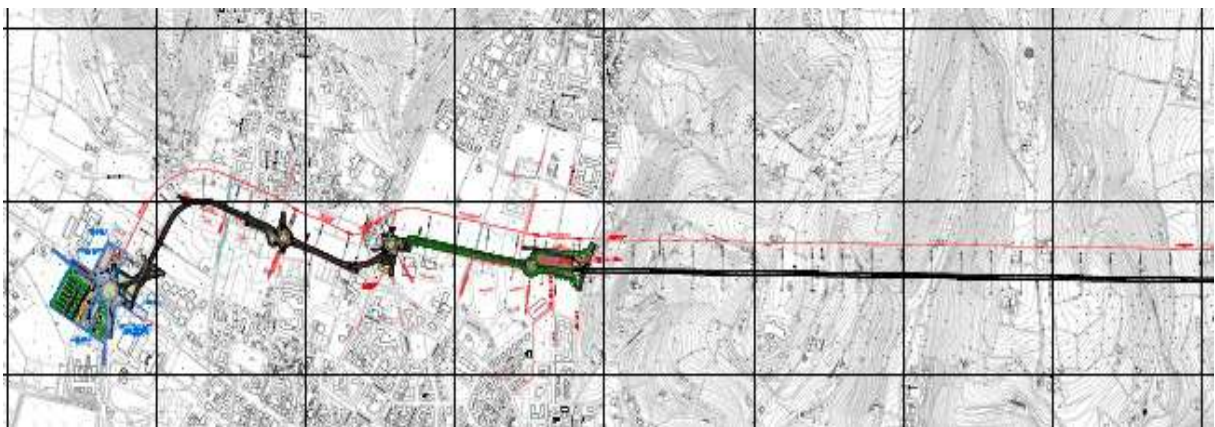
- In figura a lato le provenienze e le destinazioni del traffico privato (Auto e Comm Leggeri)
- Di seguito le percentuali del traffico interno al Comune di Verona (I-I), di attraversamento (E-E) e di penetrazione (E-I), (I-E)

	I	E
I	41%	32%
E	10%	17%

PUMS Comune VR 2020 – Approvato Ottobre 2023
Strada urbana di collegamento Valpantena – Valpolicella



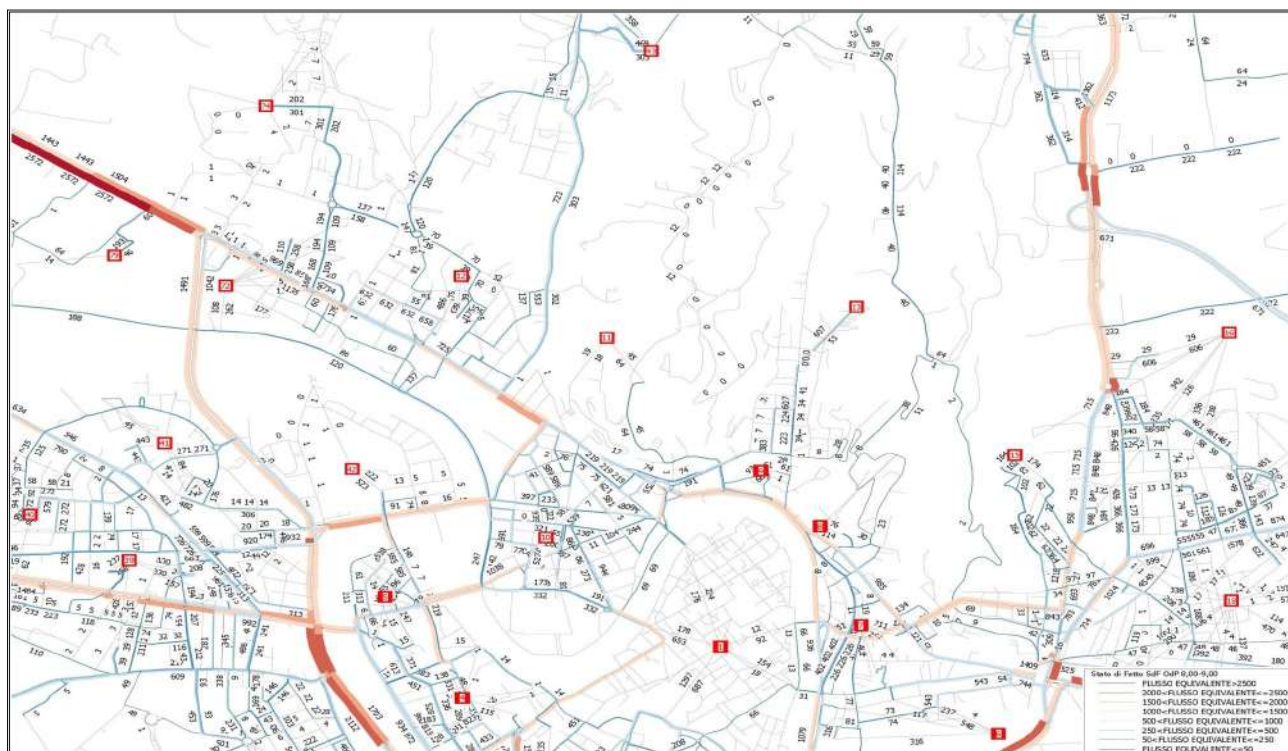
Strada urbana di collegamento Valpantena – Valpolicella
Planimetria Progetto Preliminare 2023 Alternativa A



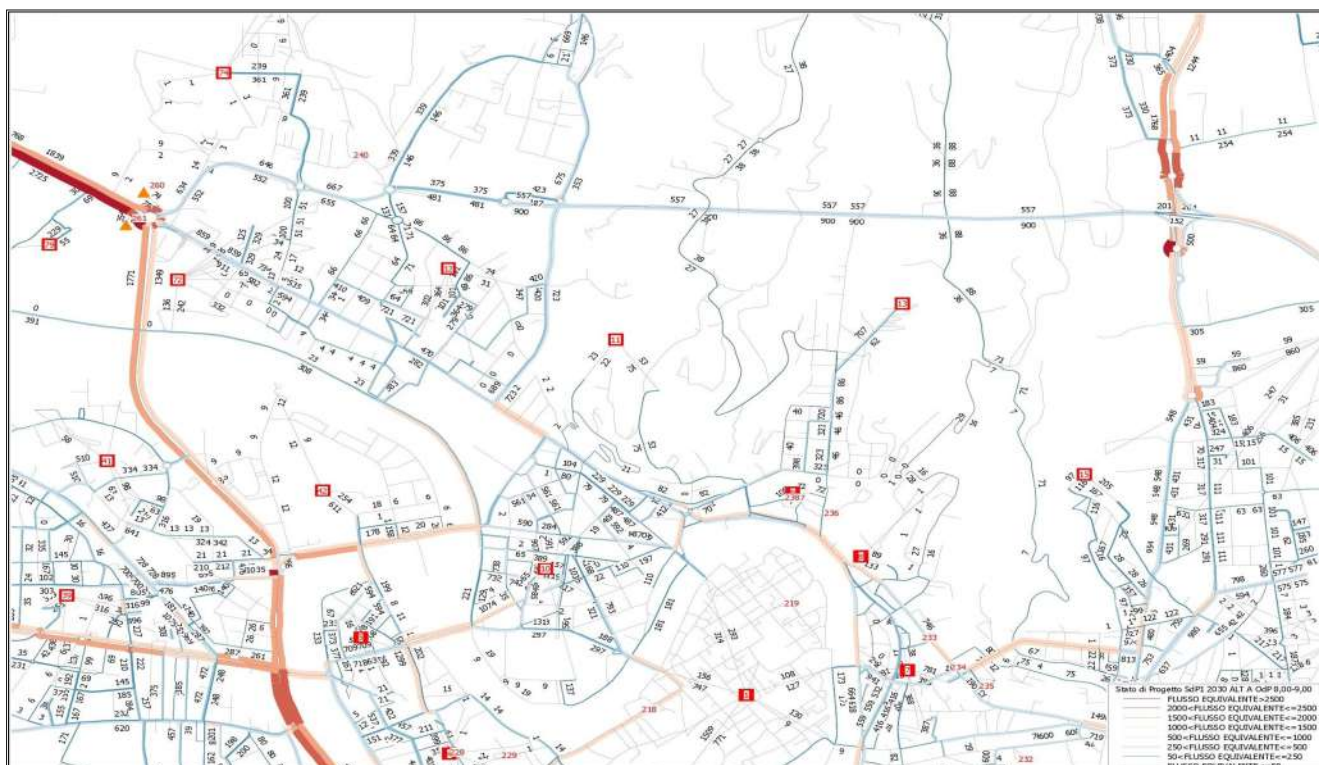
Strada urbana di collegamento Valpantena – Valpolicella Planimetria Progetto Preliminare 2023 Alternativa A



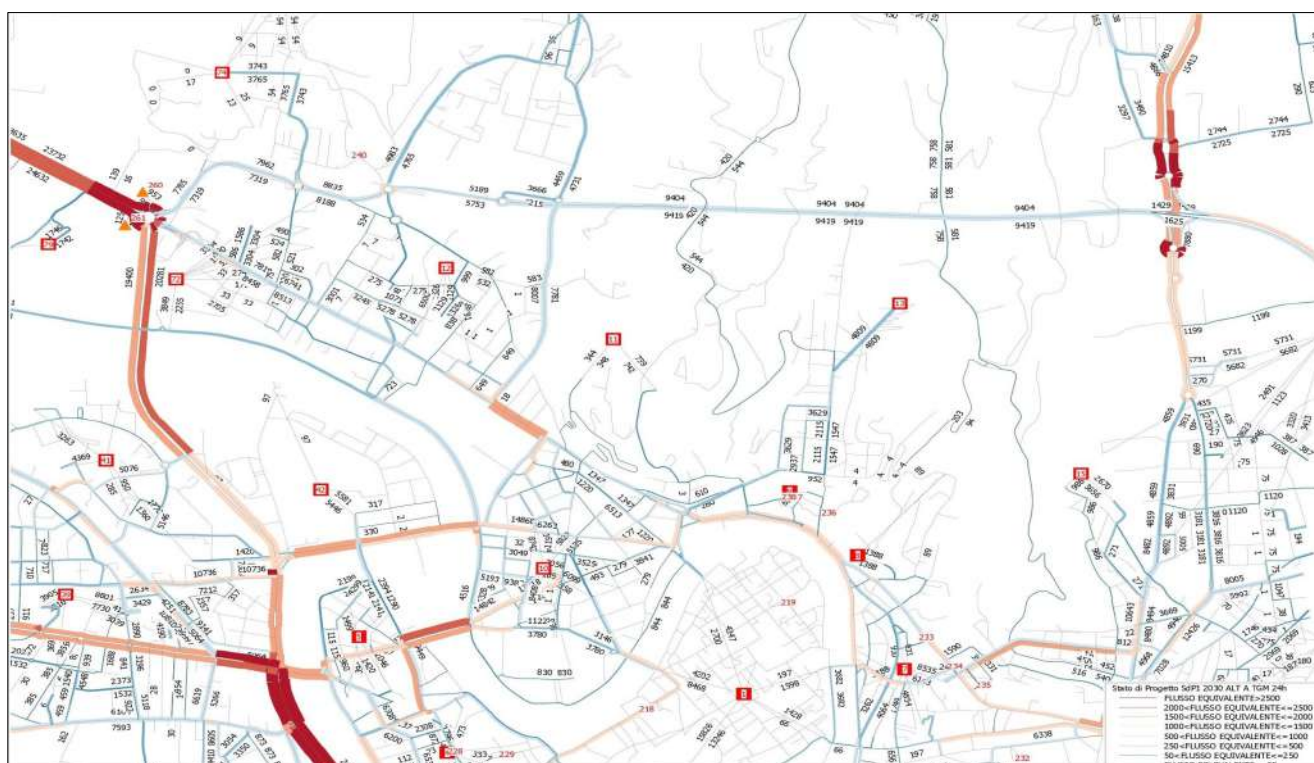
Strada urbana di collegamento Valpantena – Valpolicella Flussogramma Stato di Fatto OdP 8,00-9,00



Strada urbana di collegamento Valpantena – Valpolicella
Flussogramma Stato di Progetto 2030 ALT A OdP 8,00-9,00



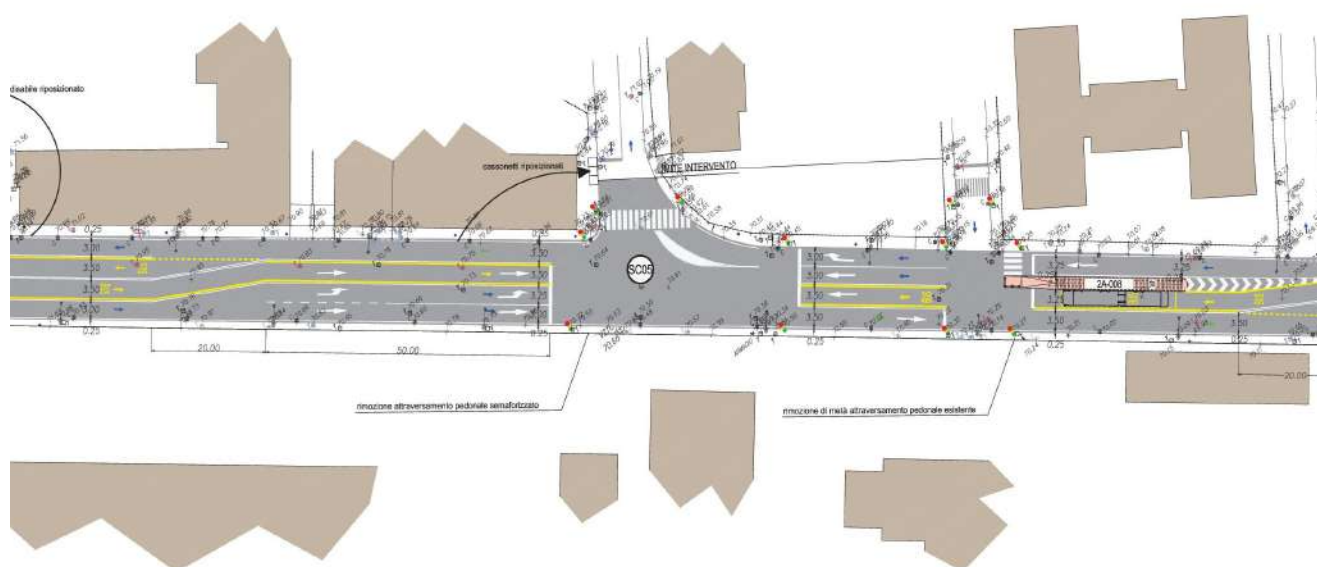
Strada urbana di collegamento Valpantena – Valpolicella
Flussogramma Stato di Progetto 2030 ALT A TGM 0-24



Strada urbana di collegamento Valpantena – Valpolicella
Riduzione del Traffico sulla viabilità urbana

Asse stradale	Alternativa A		Alternativa B	
	Val Ass	%	Val Ass	%
via Mameli/via Ca' di Cozzi	-364	-30%	-346	-28%
L.ge San Giorgio	-206	-19%	-158	-15%
Rigaste Redentore	-355	-26%	-350	-26%
via Int Acqua morta	-73	-33%	-63	-29%
Lge Re Teodorico	-371	-27%	-369	-27%

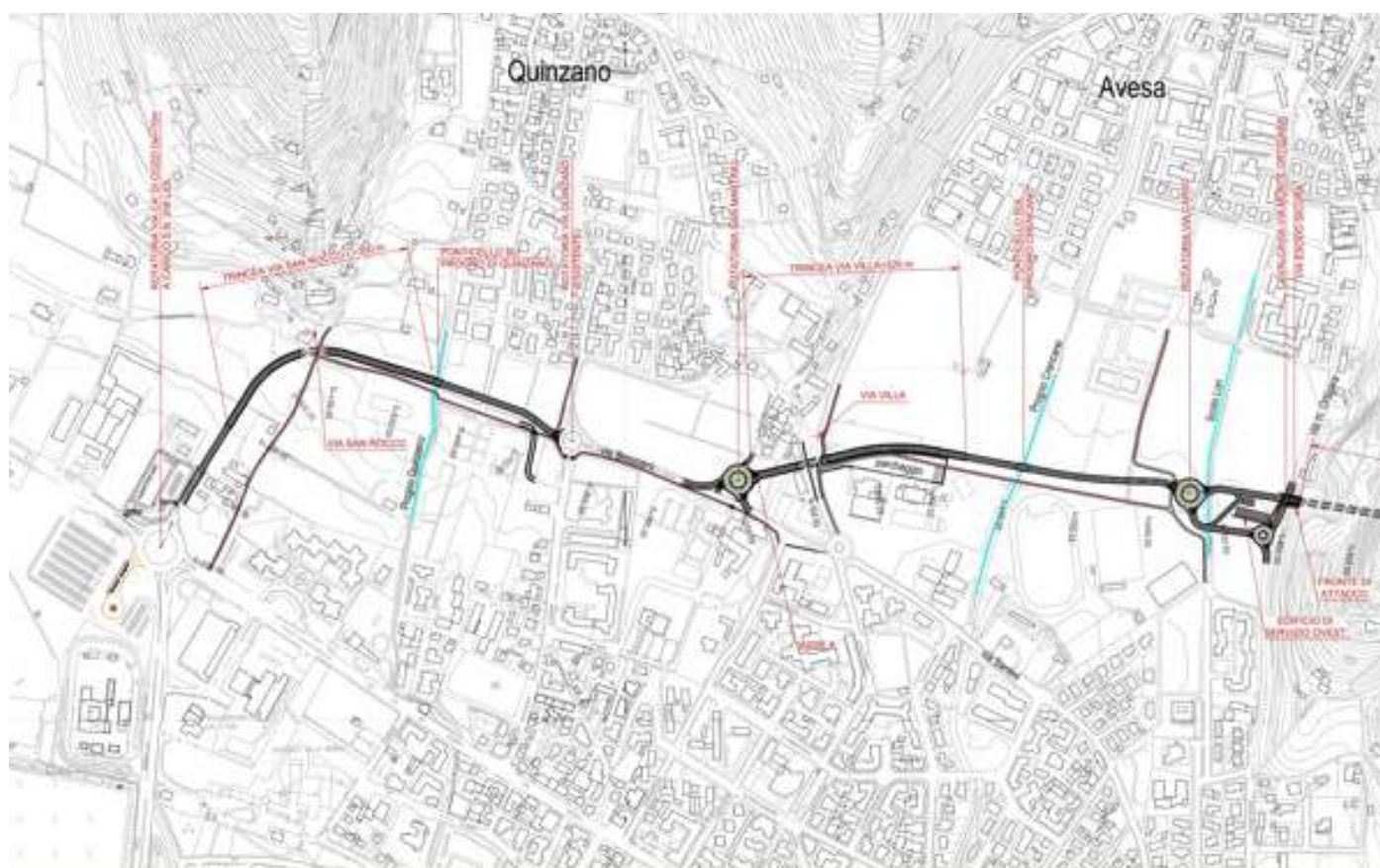
Strada urbana di collegamento Valpantena – Valpolicella
Progetto Filobus – Intersezione Mameli – Monte Ortigara

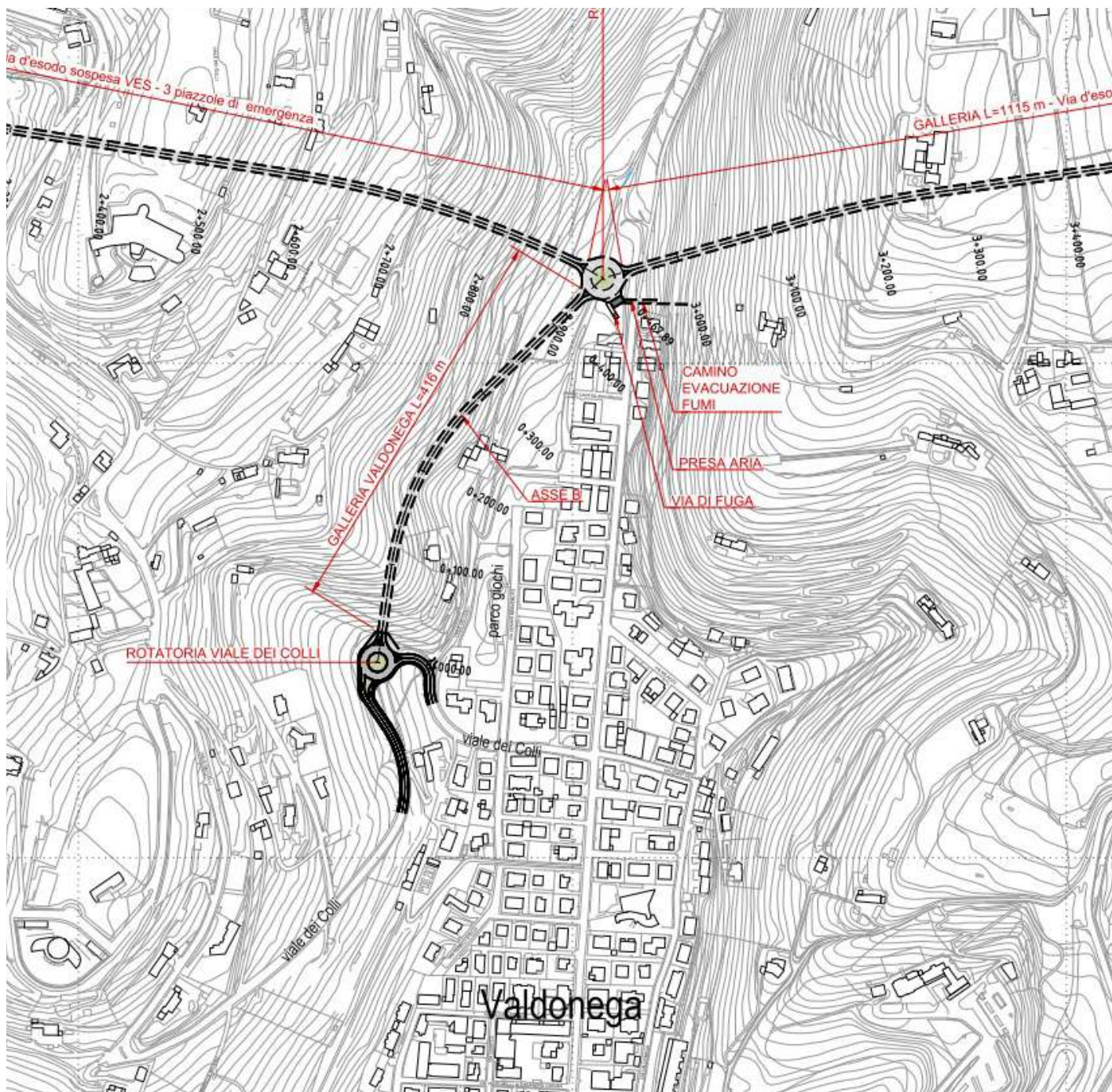


Dettagli delle entrate/uscite del traforo

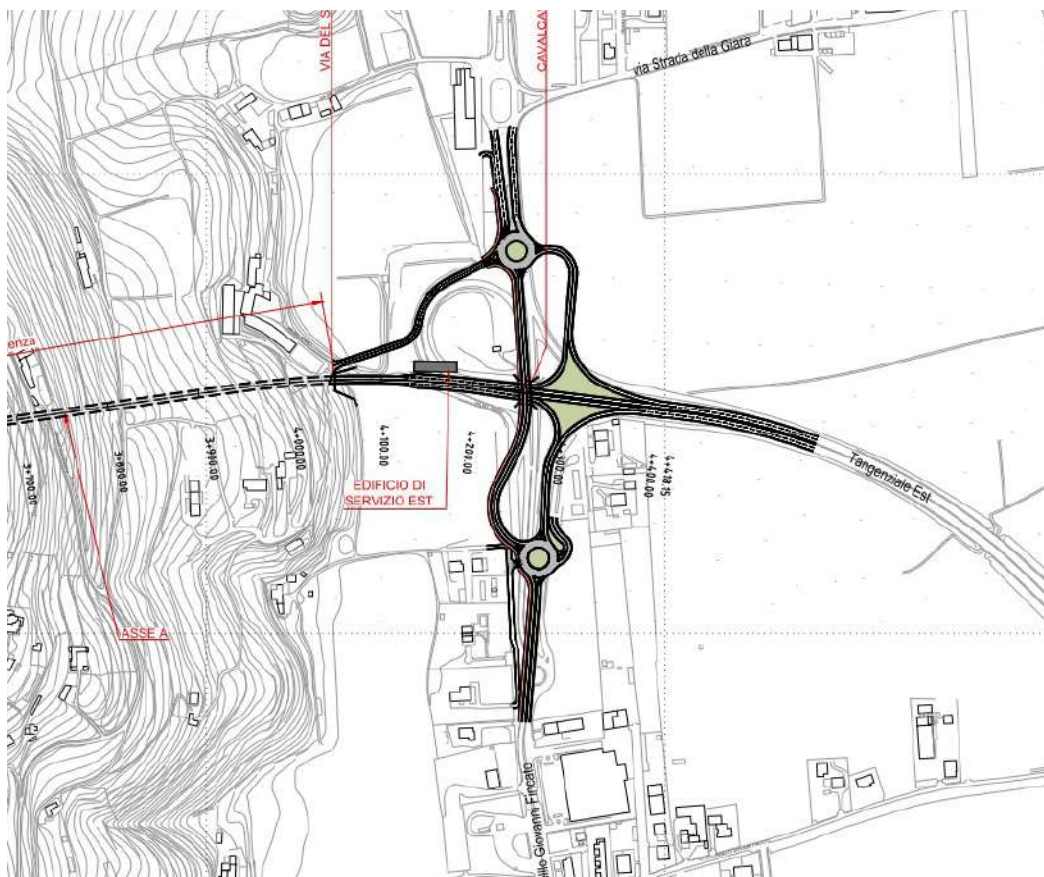


L'ingresso/uscita ad ovest: due soluzioni





La variante con l'ingresso/uscita intermedio su viale dei Colli



L'ingresso/uscita ad est: due soluzioni



SISTEMA VIABILISTICO EST-NORD/OVEST DI VERONA in continuità funzionale con la GALLERIA DELLE TORRICELLE

Tullo Galletti

Il Viale Urbano Intervallivo / Galleria delle Torricelle, non risolve di per sé il complessivo problema relazionale est-ovest, pertanto nella logica di dare risposte alla portata delle risorse disponibili sul piano locale (essendo stata sprecata l'occasione di mobilitare i fondi PNRR), si è affrontata tale tematica utilizzando al massimo impianti e manufatti infrastrutturali esistenti. Con alcune innovazioni, rispetto al progetto Technital che prevedeva 2 nuovi ponti sull'Adige.

In primo luogo si intende utilizzare l'esistente ponte di V.le Caduti del Lavoro per realizzare una circonvallazione del Chievo che, sottopassando (o - in futuro - sovrappassando) la ferrovia del Brennero giunga a intersecare via Gardesana e via Bresciana fino a immettersi sulla via Seminario, attestandosi allo svincolo di S. Massimo della Bretella, così da rientrare nell'ambito di interesse della soc. Autobrennero e fruire del suo contributo alla realizzazione dell'intero arco viario.

In questa ottica si propone il riuso del Ponte FS di Parona, dismesso con la A.V. Verona-Fortezza, per dare uno sbocco alla Valpolicella e alla SP 5, che sfiocherebbe su 3 direttrici di penetrazione: quella storica di via Preare-Ca' di Cozzi, di via Galvani (attraverso la Sorte) e di C.so Milano.

Quanto sopra sempre nell'ottica di potenziamento e collaborazione fra strade "urbane".

In particolare il riuso del Ponte di Parona, che si attesterebbe sulla SP 5 all'altezza del cimitero di Arbizzano, permetterebbe di realizzare (a una quota congrua) una pista ciclabile diretta a Lg.Adige Attiraglio e all'attuale pista lungo il Camuzzoni fino alla Stazione Porta Nuova.

L'ingresso a Nord come occasione di ripensamento delle infrastrutture di mobilità a nord-ovest di Verona

Gian Arnaldo Caleffi

L'Associazione Giuseppe Barbieri, attraverso i propri tecnici e consulenti, formula 2 proposte migliorative del progetto: una riguarda la rigenerazione del tratto ferroviario da dismettere, l'altra il sistema delle stazioni/fermate locali a partire da quella prevista a San Massimo. Con l'occasione viene proiettata la rigenerazione del ponte di Parona inserendola nel disegno della viabilità perimetrale di cui Verona ha estremo bisogno e nella più ampia rete ciclabile urbana indirizzata anche verso la Valpolicella.

Formuliamo, quindi, un'osservazione che ha una doppia valenza:

- è un'osservazione al tracciato del **Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord** nell'ambito del **Dibattito Pubblico** consistente in una proposta per la stazione di San Massimo, che proponiamo di riconvertire in **Fermata**, ed una per una nuova **Stazione** della Valpolicella (1);
- è un contributo collaborativo tardivo al **Documento Preliminare al PAT di Verona** consistente nelle modalità di rigenerazione del ponte sull'Adige e dei due tratti in rilevato che lo precedono e lo seguono inserendoli nel più ampio tracciato della viabilità carrabile perimetrale della città e della rete ciclabile intra ed extraurbana.

(1) La differenza tra **stazione** e **fermata** su una linea ferroviaria riguarda la presenza di infrastrutture e funzioni operative:

Stazione

- Ha **binari di incrocio o precedenza** oltre a quelli di corsa
- Può gestire **manovre, scambi, e segnalamento**
- Può essere **presenziata** da personale ferroviario
- Permette **incroci e sorpassi** tra treni
- Serve anche per operazioni logistiche (merci, sosta tecnica)

Fermata

- Ha solo i **binari di corsa** (quelli su cui transitano i treni)
- Nessuna possibilità di incrocio o manovra
- Generalmente **non è presenziata**
- Serve solo per **salita/discesa passeggeri**

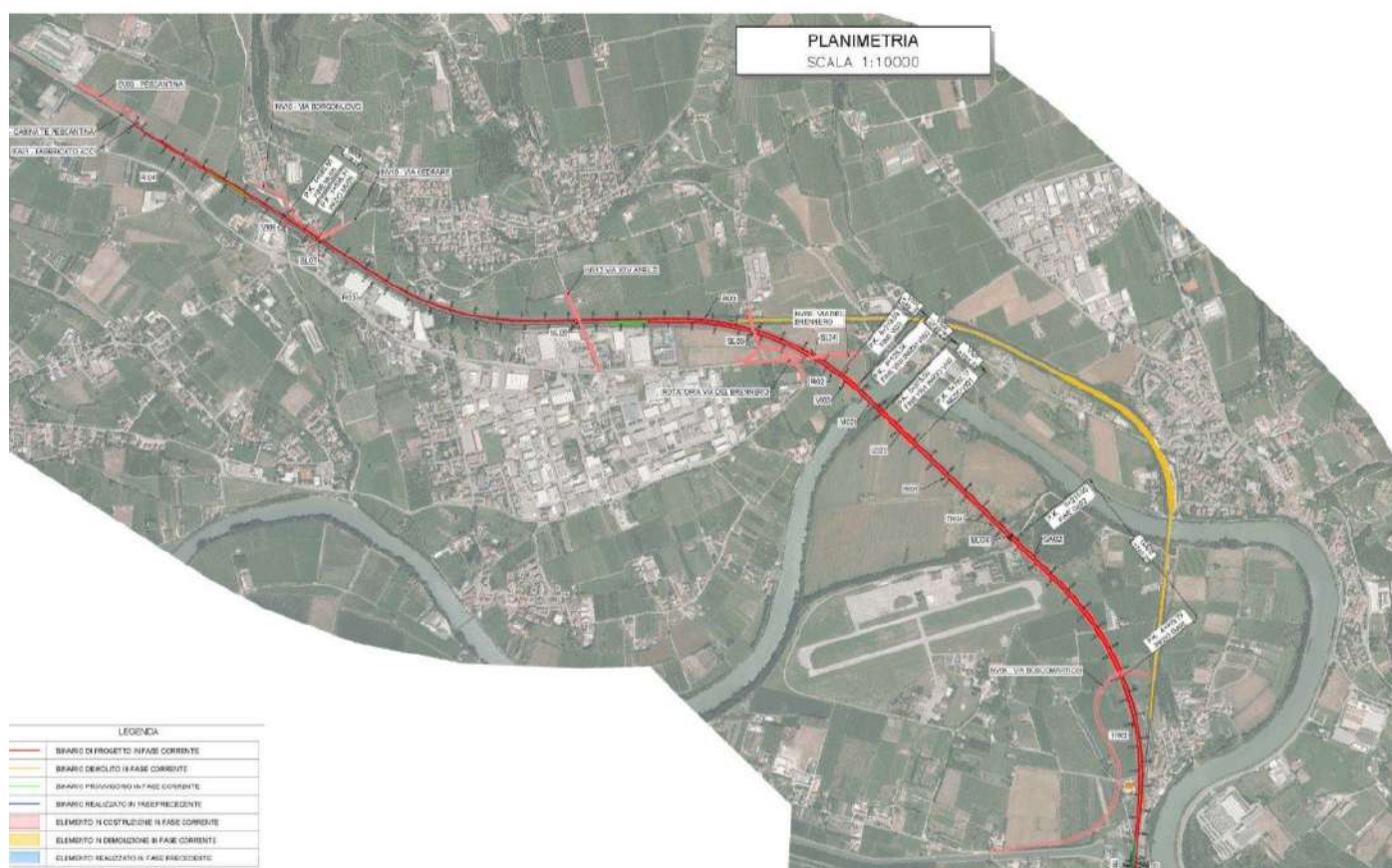
In sintesi: **tutti i treni possono fermarsi in una stazione**, ma **solo transitare o fermarsi brevemente in una fermata**, senza possibilità operative aggiuntive.

Il riuso del ponte dismesso, un'alternativa ecologica per il Passante Nord

Tullo Galletti

Con la prospettiva dell'abbandono da parte di RFI del vecchio ponte ferroviario di Parona e la conseguente possibilità di riqualificazione e riuso dello stesso a fini viabilistici e ciclopeditoni alternativi e/complementari all'attraversamento dell'abitato di Parona si ritiene possa essere eliminata la previsione del proseguimento del "passante nord" (percorso giallo) a suo tempo presentata nell'osservazione al PAT. Tale previsione infatti avrebbe comportato la costruzione di un nuovo ponte sull'Adige (a suo tempo previsto dal progetto Technital) in un contesto peraltro delicatissimo quale quello del paleoalveo in curva caratterizzato anche da un isolotto e sede di barie specie di uccelli acquatici.

Il riuso del ponte ferroviario, opportunamente rimodellato come Ponte S. Francesco per ospitare una pista ciclabile, si presta a configurare un sistema di arterie di penetrazione in città - collaborative fra loro- da quella storica della SP 5 della Valpolicella attraverso Parona a quella della via Galvani (Chievo) a C.so Milano sfruttando i nuovi raccordi viari (adeguatamente integrati: percorso viola) proposti da RFI in zona La Sorte e S. Massimo.



Il by pass ferroviario previsto dal progetto di RFI dell'ingresso a Nord di Verona

Ponte della Ferrovia (Parona) - da Wikipedia

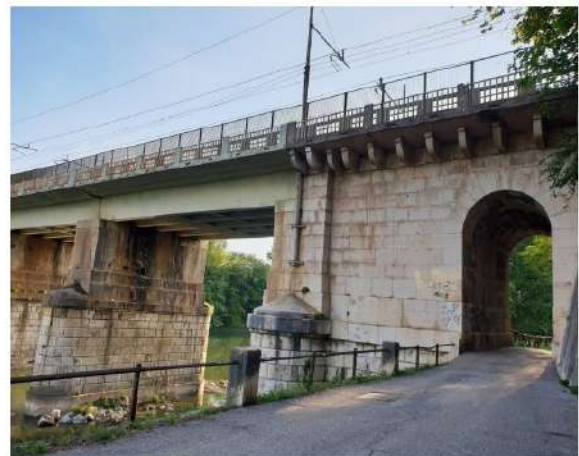
Il ponte della Ferrovia è uno dei due ponti ferroviari situati lungo il fiume Adige all'interno del territorio comunale di Verona, più precisamente nella frazione di Parona.

Storia e descrizione

L'opera venne realizzata dal Governo austriaco per farvi transitare la ferrovia che doveva collegare la piazzaforte di Verona con la città di Monaco di Baviera; la sua realizzazione fu pertanto sottoscritta dall'Impero austriaco e dal Regno di Baviera nel 1847 e la progettazione e direzione lavori affidata a Luigi Negrelli, ingegnere trentino noto per aver progettato il canale di Suez. La ferrovia del Brennero fu poi inaugurata nel 1858, ma il ponte subì ulteriori lavori negli anni venti del Novecento, quando la linea venne raddoppiata, e nel 1941, quando fu elettrificata.

Durante la seconda guerra mondiale fu naturalmente un obiettivo importante per gli alleati, che lo bombardarono in più occasioni per tagliare i collegamenti con la Germania nazista; in particolare, il 9 e il 10 marzo 1945 fu colpito da ben 533 tonnellate di bombe, e pertanto quasi completamente distrutto. Il ponte venne prontamente ripristinato nel 1946, a guerra conclusa, inoltre venne aggiunto un passaggio pedonale sul lato a valle dell'opera.

Il ponte ferroviario è lungo 100 metri ed è caratterizzato da cinque campate di 16 metri con pile alte 17 metri; la sede ferroviaria venne realizzata già in origine larga 8 metri, in previsione del futuro possibile raddoppio dei binari.



La rigenerazione del ponte della Ferrovia

Filippo Bonini

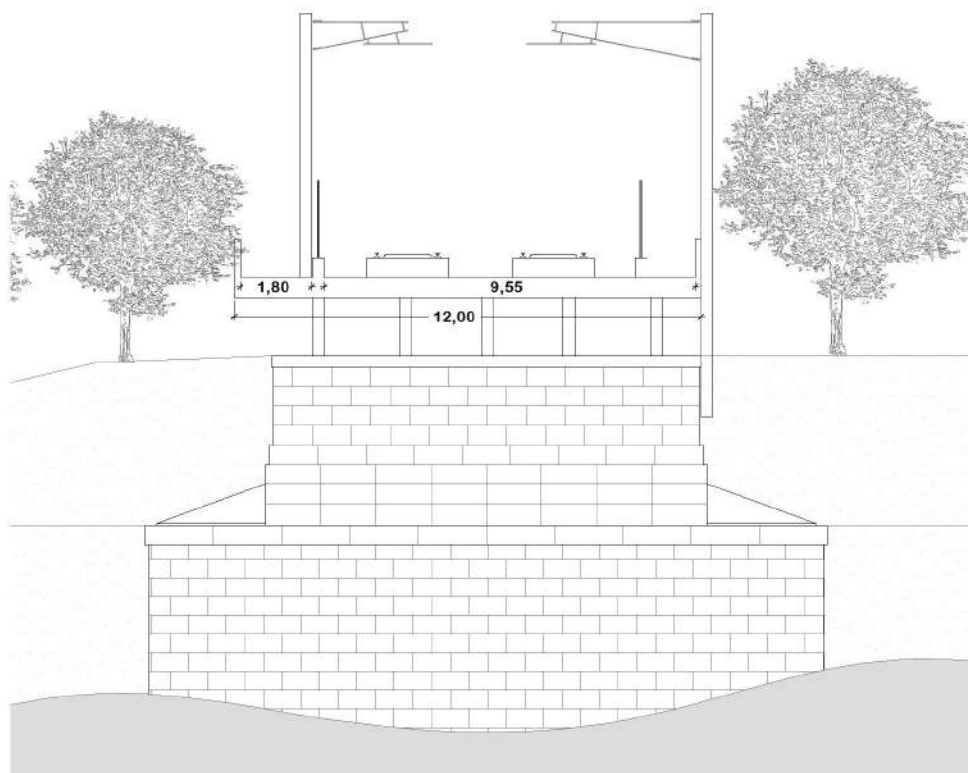
Il ponte della Ferrovia posto in corrispondenza della Frazione di Parona è uno dei due passaggi ferroviari lungo il fiume Adige nel territorio comunale di Verona.

L'opera venne realizzata dal Governo austriaco per farvi transitare la ferrovia che doveva col legare la piazzaforte di Verona con la città di Monaco di Baviera; la sua realizzazione fu per tanto sottoscritta dall'Impero austriaco e dal Regno di Baviera nel 1847 e la progettazione e direzione lavori affidata a Luigi Negrelli.

Il ponte subì la completa distruzione a seguito dei bombardamenti della seconda guerra mondiale e venne ricostruito nel 1946, differendo dall'originale per l'aggiunta in corrispondenza del lato Sud di un marciapiede pedonale che permettesse il collegamento tra le due sponde.

Il ponte misura una lunghezza di circa 100 metri ed è caratterizzato da cinque campate di 16 metri con pile di altezza 17 metri, trasversalmente invece l'opera misura circa 12 metri, comprensivi del marciapiede pedonale, senza quest'ultimo, quindi nel suo aspetto originale prima della ricostruzione a sezione misura circa 9 metri e mezzo.

Sezione Stato di fatto

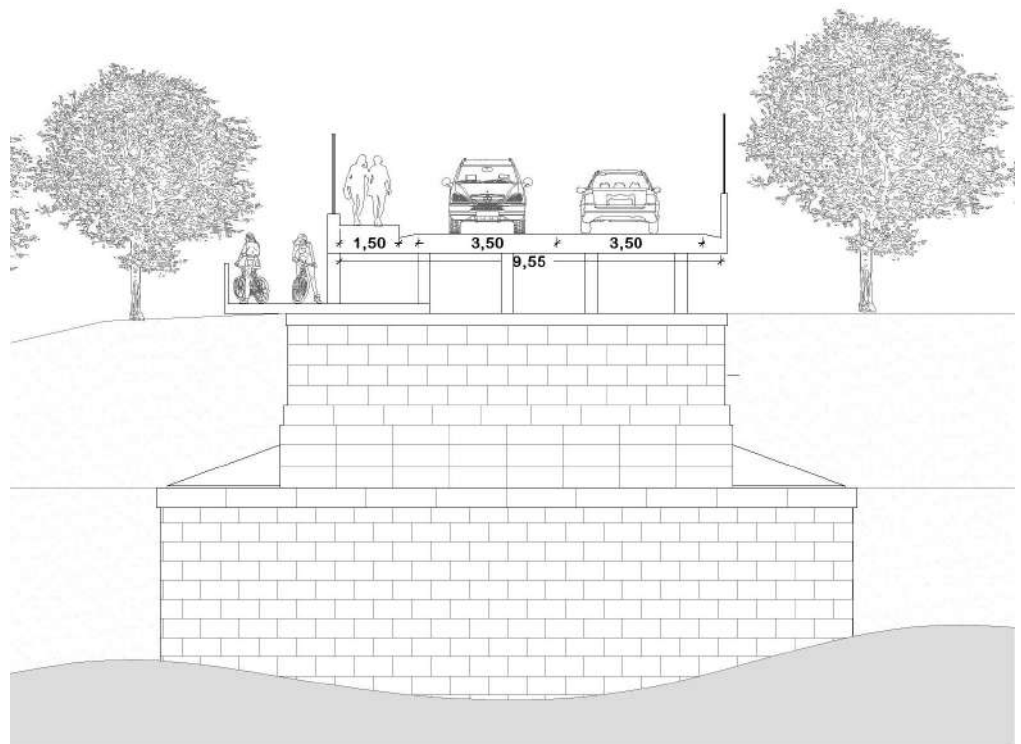


Andando ad analizzare la sezione del ponte si evince come sia composta da un doppio senso di marcia del treno, da due muri in calcestruzzo posti a delimitazione dei binari, dal marciapiede pedonale e da una piccola banchina di servizio al personale dedicato alle manutenzioni posta dalla parte opposta rispetto al camminamento pedonale.

Nello stato di progetto che viene presentato, si riporta l'opera allo stato originale, quindi eliminando il marciapiede a sbalzo, e si ipotizza di creare una strada a doppio senso di marcia, con un marciapiede di 1,5 metri, e una banchina dalla parte opposta.

La parte innovativa della proposta risiede nel realizzare una pista ciclabile ad una quota inferiore rispetto alla via del ferro, a circa 6 metri di altezza rispetto alla sede stradale sottostante.

Questa differenza di quota rispetto alla futura sede stradale permette di ridurre notevolmente il dislivello da entrambe le sponde così da collegarsi in modo più lineare e dolce con l'intero percorso ciclopeditonale attualmente presente ed in fase di progettazione, sia verso il Comune di Verona, sia verso la Valpolicella, e darebbe l'occasione di avere un nuovo punto di vista paesaggistico sulla suggestiva frazione di Parona da un lato e sulla prima Valpolicella dall'altro versante



Sezione Stato di progetto



Due simulazioni della passerella ciclopedonale



Proposta di accesso alla nuova Fermata San Massimo sulla linea Verona-Brennero

Giuseppe Ottaviani

L'Associazione AGB, a seguito dell'analisi tecnica condotta sul progetto della nuova fermata interrata "San Massimo", prevista da RFI nell'ambito del quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Brennero, conferma la piena coerenza dell'accesso interrato su Corso Milano, già previsto nei documenti di progetto, quale naturale interfaccia urbana verso sud e primo punto di contatto della fermata con il tessuto urbano consolidato.

Tuttavia, in relazione al secondo accesso attualmente ipotizzato in corrispondenza del Parco della Fratellanza e in quota dello stesso, si segnala la forte contrarietà da parte di una porzione significativa della cittadinanza del quartiere San Massimo, preoccupata del potenziale degrado e dell'indesiderata frequentazione del parco stesso, qualora divenisse punto di uscita diretta dalla fermata.

In tale contesto, AGB propone una soluzione alternativa che garantisce al contempo l'accessibilità funzionale e la tutela della sicurezza e della qualità urbana:

Spostamento del secondo accesso dall'attuale posizione prevista presso il Parco della Fratellanza a una nuova uscita verso Via Spaziani su Borgo Milano, posta a breve distanza ma a quota inferiore rispetto il livello altimetrico di San Massimo e del Parco.

Questo nuovo accesso verrebbe collegato esternamente alla ciclo-pedonale prevista sul sedime della ferrovia interrata alla quota altimetrica del quartiere di San Massimo, tramite una rampa pedonale e ciclabile con pendenza regolamentare, così da garantire l'accessibilità universale e favorire un collegamento dolce tra la fermata e il quartiere. Tale soluzione, inoltre, si pone come obiettivo di connettere le due porzioni di territorio attualmente divise dalla ferrovia (Borgo Milano e San Massimo), consentendo un incremento e valorizzazione della rete dei percorsi presenti e futuri attraverso una vera e propria integrazione tra paesaggio e l'infrastruttura.

Questa configurazione prevede inoltre la completa recinzione e protezione del Parco della Fratellanza, evitando di renderlo accessibile direttamente dalla stazione, rispondendo così alle esigenze manifestate dai residenti.

Previsione di un terzo accesso intermedio, direttamente sulla nuova ciclo-pedonale di superficie, in corrispondenza del punto di maggiore penetrazione verso San Massimo. Questo accesso verticale, dotato di ascensore pubblico, offrirebbe un ulteriore collegamento diretto e sicuro alla banchina interrata, posizionandosi tra gli estremi della stessa, migliorando la distribuzione dei flussi e l'accessibilità complessiva.

Tale configurazione a tre accessi complessivi (Corso Milano – Via Spaziani – ciclo pedonale con ascensore) consente di:

- soddisfare le esigenze funzionali di accessibilità e distribuzione del traffico pedonale e ciclabile,
- integrare pienamente la nuova infrastruttura ferroviaria nel tessuto urbano esistente,
- rispettare e valorizzare gli spazi pubblici sensibili come il Parco della Fratellanza,
- connettere le due porzioni di territorio attualmente divise dalla ferrovia, promuovere un uso sicuro e inclusivo della nuova fermata interrata.

L'Associazione AGB resta a disposizione per il confronto con i progettisti, le istituzioni e i cittadini, affinché la nuova Fermata San Massimo possa diventare un esempio virtuoso di infrastruttura al servizio della città e dei suoi quartieri.



Planimetria della fermata ferroviaria interrata di San Massimo con le 3 uscite proposte e la penetrazione nei quartieri



Render uscita Via Spaziani (Borgo Milano) salita di collegamento alla ciclo-pedonale



Render collegamento verticale con ascensore della fermata interrata di San Massimo alla ciclo- pedonale, in corrispondenza della penetrazione al quartiere di San Massimo

Riduzione degli impatti durante la costruzione del traforo

Alessandro Muraca

Il cantiere per la costruzione del traforo comporterà molte attività di scavo, movimentazione materiale, asporto e ripristino di asfalti con deviazioni temporanee e permanenti della vicina viabilità.

Queste lavorazioni possono comportare disagi, incidenti, inquinamenti e allagamenti delle aree limitrofe.

Questi rischi possono essere facilmente limitati seguendo alcune regole di buone pratiche costruttive che sono da tempo obbligatorie in numerosi paesi a tecnologia avanzata.

L'Agenzia Americana per l'Ambiente (EPA) e l'Ente Australiano per la Regolamentazione delle Costruzioni hanno recentemente emanato, rispettivamente nel 2022 e 2024, una versione aggiornata di prescrizioni che consentono di ridurre efficacemente i rischi già menzionati.

Queste buone pratiche costruttive impegnano l'impresa esecutrice a:

Limitare gli sversamenti non trattati di sostanze inquinanti;

Ridurre la possibilità di fuoriuscita dall'area del cantiere di eccessive quantità di acque meteoriche, tramite barriere e strutture di raccolta con dimensioni minime prescritte e disegnate in dettaglio;

Ridurre al minimo la possibilità di arrecare danni permanenti o disfunzioni transitorie alle opere di raccolta e trasporto delle acque all'interno e limitrofe all'area di cantiere, con requisiti minimi ed esempi costruttivi da allegare al progetto esecutivo;

Prevenire situazioni di scarsa visibilità dei percorsi alternativi e formazione di buche, avvallamenti o dossi nel manto stradale.

Sono riportati alcuni esempi di disegni e realizzazioni pratiche di queste strutture.

Queste raccomandazioni vanno dettagliate in fase di gara di appalto e rese vincolanti per l'impresa.

Si raccomanda l'utilizzo di asfalti di elevata durabilità, comunque garantita per espressa dichiarazione del fornitore e conseguente accettazione dell'esecutore del manto stradale, e il rifacimento di pozzetti, caditoie e manufatti senza deformazioni o rotture del manto stradale.

Nelle zone dove le attività di cantiere possono provocare condizioni di scarsa visibilità notturna da parte dei conducenti e dei pedoni, sarebbe auspicabile l'utilizzo di asfalti pigmentati con colori chiari e strisce di delimitazione con contrasto e riflettività aumentati, in modo da prevenire possibili incidenti anche mortali.

CANTIERE DEL TRAFORO

MITIGAZIONE IMPATTI



Prescrizioni
per fasi
costruzione

Construction
site
stormwater
Control
EPA (2022)

Control for urban
development
Construction site
Section
SYDNEY Council (2024)

Ridurre rischi

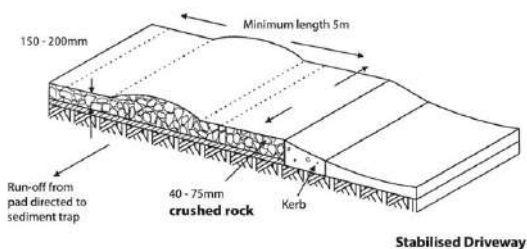
Inquinamento e Allagamento

EROSION & SEDIMENT CONTROLS

The following examples represent good on-site sediment control practices on building sites, to reduce the impact on the environment and avoid incurring a fine. The nature of the site and its proposed development will determine which controls are required.

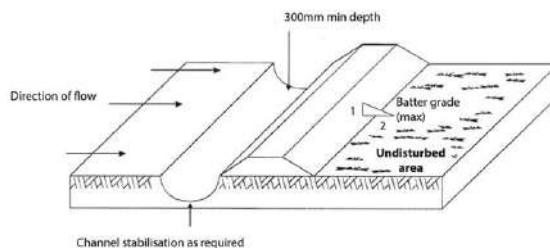
Site Access

- Provide a **stabilised entry/exit point**
- Sediment or building materials should be removed from the road as required by sweeping, shoveling or sponging; **not washing**



Diversion of Water

- Divert run-off **away from disturbed areas and stockpiles** towards stabilised areas using banks or channels
- On steep sites line channels with turf or geotextile fabric
- Runoff should be treated (by a sediment fence or the like) before leaving the site





L'occasione offerta dalla rigenerazione del ponte: la rete ciclabile cittadina estesa verso la Valpolicella

Ansel Davoli

Si intende sottoporre all'attenzione dei progettisti e degli enti competenti un aspetto strategico legato alla rigenerazione del ponte ferroviario di Parona. Si propone che l'intervento includa la realizzazione di una **passerella ciclopedonale laterale**, posta a un livello inferiore rispetto alla sede carrabile, al fine di garantire **accessibilità universale e sicurezza** per tutte le fasce d'età, evitando dislivelli eccessivi e barriere architettoniche.

Questa soluzione progettuale rappresenterebbe un **nodo fondamentale per la continuità e l'attrattività della rete ciclabile urbana**, fungendo da collegamento tra percorsi esistenti e futuri previsti dal **Biciplan** nell'ambito del **PUMS** (Deliberazione della Giunta Comunale n.

347/2020).

In particolare, la passerella permetterebbe una **connessione diretta e continua tra nord e sud**, lungo l'asse della linea ferroviaria dismessa e della nuova linea interrata, creando un corridoio ciclabile tra la **Valpolicella, Parona** e i quartieri di **Chievo, San Massimo e Borgo Milano**. Ciò consentirebbe all'utenza ciclistica di accedere a itinerari oggi difficilmente raggiungibili.

Nel dettaglio, il percorso ciclabile n. 19 "Parona – Borgo Trento", situato a nord dell'Adige, verrebbe connesso attraverso il ponte ferroviario e la linea dismessa ai seguenti itinerari:

1. **Itinerario n. 1 "Biffis – Stazione F.S. Verona Porta Nuova"**, asse strategico est-ovest tra i comuni di Bussolengo e Pescantina e la stazione ferroviaria principale della città.
2. **Itinerario n. 20 "Forte Chievo – via Legnago"**, che si interseca con:
 - l'**itinerario n. 2 "Lugagnano – Castelveccchio"**
 - l'**itinerario n. 3 "Casone – Ponte di Castelveccchio"**

proseguendo poi attraverso il quartiere di San Massimo.

Questa osservazione intende quindi sottolineare l'**importanza strategica della rigenerazione del ponte ferroviario di Parona**, che potrebbe diventare uno **snodo primario della rete ciclabile del quadrante nord-ovest della città**, nonché un punto di partenza per nuovi collegamenti sovracomunali verso i comuni di **Negrar e San Pietro in Cariano**.

La lunga storia del traforo fra piani, progetti e tentativi di realizzazione

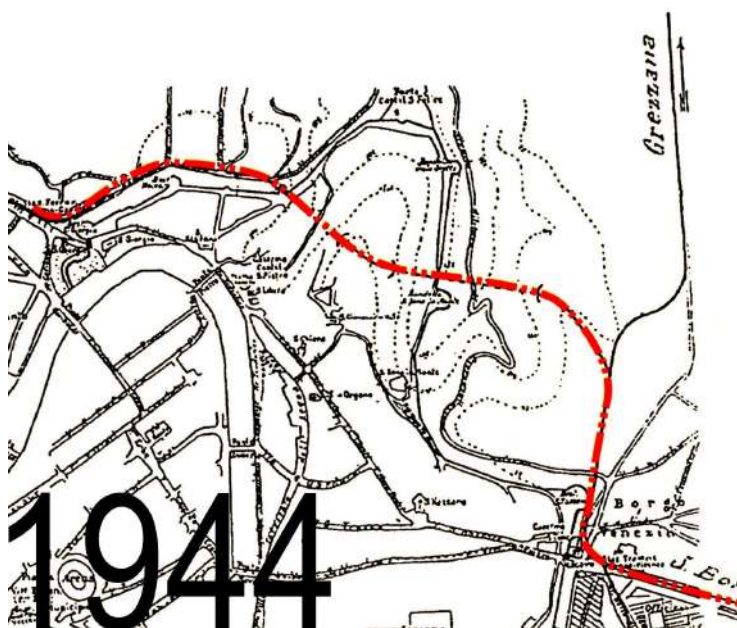
Gian Arnaldo Caleffi

Riportiamo sinteticamente la genesi dell'idea pianificatoria del traforo delle torricelle, solo accennando a manifestazioni estemporanee come l'idea del 1924 dell'ing. Ferruccio Domaschi che propose una **galleria di collegamento tra le stazioni tramviarie di Porta Vescovo e della Verona Caprino** (Borgo Trento), un traforo lungo 860 metri ad **uso privilegiato per il trasporto pubblico**.⁽¹⁾



Il portale di accesso, disegno attribuito all'ing. Ferruccio Domaschi

Oppure il progetto per la costruzione di **gallerie-ricovero tra Porta Vescovo e Porta San Giorgio** che nel 1944 le Autorità Municipali deliberarono d'intesa con il Comando Militare delle Forze di occupazione, e che **dopo la guerra sarebbero dovute diventare una galleria aperta al traffico automobilistico**. ⁽²⁾

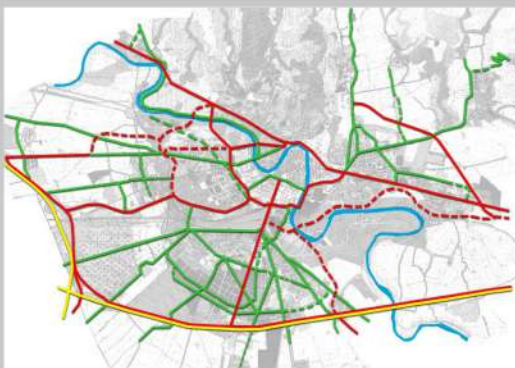
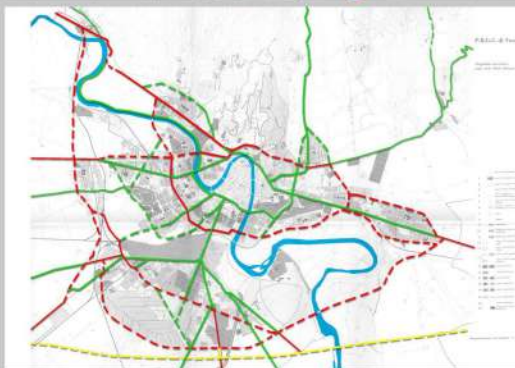
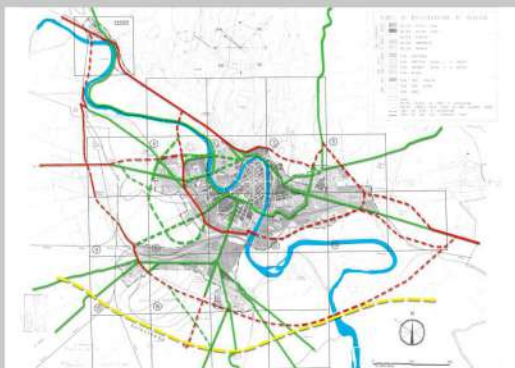


Il tracciato del 1944

Questa "storia" è scritta da un professionista dell'urbanistica e non da uno storico, ne sconta quindi tutto l'inevitabile dilettantismo storiografico.

1) Associazione Agile su Facebook

2) Alberto Battaglia "Storia di un traforo mai nato", Lacittachesale.eu



I P.A.R.O. 1957, redatti dal cap. Pileo Marconi, è stato adottato dal Consiglio Comunale nel 1954 ed approvato con Decreto del Presidente della Repubblica nel 1957.

L'idea di un "cambio" generale con la formazione e la prima attuazione del Piano di Ricostruzione del 1948.

L'idea di nuove zone edificabili individuate negli attuali quartieri di B. G. Roma, S. Lucia, B. G. Milano, B. G. Venezia ecc.

L'idea di un "cambio" generale dei problemi legati al traffico che porta ad una proposta progettuale sulla viabilità. Per la prima volta viene preso in considerazione una struttura organica di collegamento viario.

Si concretizza in questo piano la struttura viaria, la struttura urbanistica, la struttura del collegamento, nonché viene proposto l'ampollamento ed il riordino della rete stradale secondaria.

Si evidenzia la necessità di una nuova "autorosta Serenissima" la tangenziale "Sud", che delimita a sud la città con funzione di grande arteria di collegamento.

Si evidenzia la previsione, vista l'attuale forma della, di una breve galleria sotto le Torrici, che collega la città con la zona esistente.

Non meno importante è la previsione del completamento della "circonvallazione" rispetto la città con la strada di collegamento con la "zona industriale" da un lato e quella Vicentina dall'altro.

— Istituto di elaborazione tecnica del progetto Pileo Marconi 1952.

[illegible]

La variante di PRG adotta con delibera consuntiva n° 153 del 7/4/86, risulta per migliorarsi il sistema dell' "Grande viabilità" già criticato nel 1975 dal Comitato Tecnico Regionale che ne segnalò le necessità di una revisione globale.

L'opera è presentata come un grande arco che collega la Motta al centro della città, completando la principale direttrice di collegamento e di penetrazione che in esso convergono e vi si innestano.

L'idea di base che ha portato la nascita del nuovo sistema è stata sintetizzata in tre punti:

- completamento della compagine quale "sistema urbano";
- creazione della "mediana" con direzione Est-Ovest;
- Nord per collegare i vari borghi di cui è costituita Varesa e cingere la frazione Sud-Nord dello scalo ferroviario;

La "mediana", l'attracco della circolazione così da costituire il nodo di "affollamento" del centro storico.

Il p.a. riguarda, quindi, identifica una rete viabilistica importante su tutto il territorio. Ripetto all'attuale stato pianificatorio, var. n. 87 del 1988, la nuova rete viabilistica è stata studiata e progettata anche in considerazione del fatto che in questi anni il territorio ha conosciuto una nuova vivacità generata dal prelievo di risorse minerarie, in particolare di lignite, nell'area del Cigno, e di petrolio nella zona del Gargano.

Dopo il 1988 la città ha conosciuto alcune opere infrastrutturali importanti dagli ultimi decenni, fra cui la tangenziale ovest e s.s.132: viene lo sviluppo, la realizzazione di opere infrastrutturali che hanno dato alla città di Bari una nuova immagine, la tangenziale "vecchia nord" ed il completamento della tangenziale est. Alcune di queste opere sono state realizzate in questi anni, altre sono in fase di completamento. Nel 1990, dopo l'aver ancora una volta deciso dell'averlo. Rimangono ancora da costruire alcune opere previste dalla pianificazione, in particolare la tangenziale "vecchia sud" di strada che da Co di Cozzi avrà la tangenziale di strada.

Nella pianificazione, la pianificazione relativa alla mobilità su strada, è stata sempre operata di accenti abilitati, anche se non è mai stata una pianificazione di tipo "integrato", in quanto non c'è mai stato un progetto di tipo "integrato" che meglio concettualizzato come "sistema delle forze", di cui una prima traccia la troviamo già nel piano concettuale del 1988.

La mobilità su strada avrà ancora un ruolo importante e fondamentale nel sistema città e territorio, dove, nel periodo storico osservato la base concettuale definita: la metropoli superficiale e le nuove linee ferroviarie, che hanno dato alla città di Bari una nuova immagine, con il sistema del trasporto pubblico e dei trasporti.

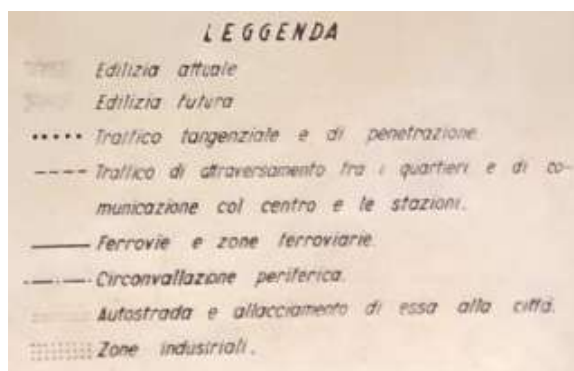
1945-1972 la prima pianificazione del traforo delle torricelle: è corto

Il tema del passaggio a Nord della città compare nel dibattito urbanistico veronese col **Piano di Ricostruzione del 1946** (approvato nel 1948): è il cosiddetto **tunnel corto** che dalla zona di via Carlo Cipolla arriva alla zona di via Mameli-Terraglio.



Piano di Ricostruzione, 1946

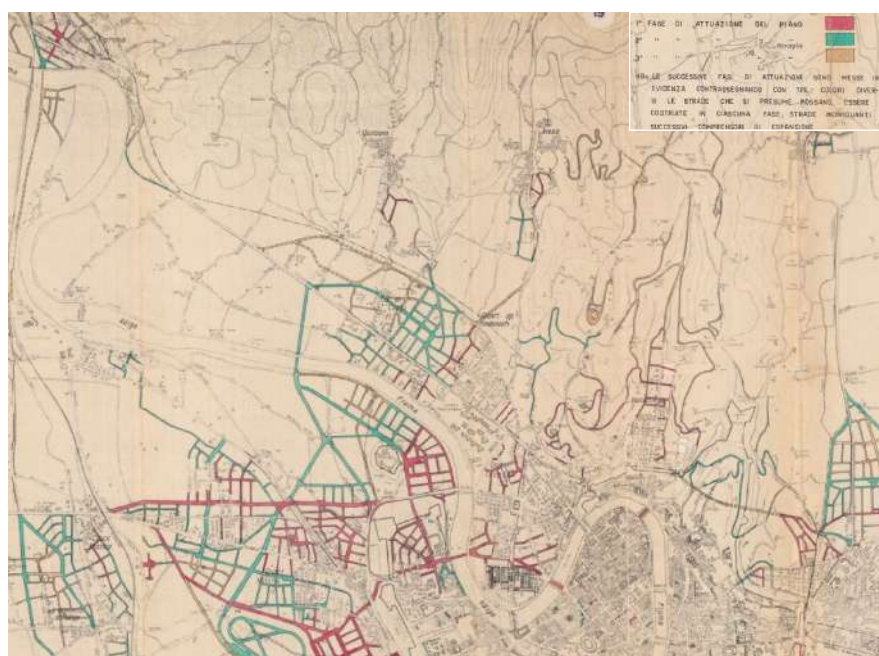
Progettista: prof. arch. Plinio Marconi



A questo Piano seguì, qualche anno più tardi, il primo vero e proprio **Piano Regolatore Generale della città di Verona**, sempre redatto dall'arch. Plinio Marconi. Il Piano trovava le sue basi nel Piano di Ricostruzione, del quale era la naturale evoluzione estesa a tutto il territorio maggiormente urbanizzato.

Il suo iter fu lungo e complesso: nonostante fosse concluso già nel 1951, venne adottato dal Comune solo nell'aprile del 1954 - con delibera del Consiglio Comunale n. 88 dell'8 aprile - per essere poi definitivamente approvato dal Presidente della Repubblica soltanto nel dicembre del 1957. (3)

Il traforo da corto diventa lungo, ad ovest viene indicato un tracciato stradale che arriva fino a Parona.



Piano Regolatore Generale, 1957

Progettista prof. arch. Plinio Marconi



3) Michele De Mori "I Piani Regolatori del Comune di Verona" arcover.it

Il Piano Marconi venne, però, presto messo in discussione poiché, a causa del lungo iter di approvazione e dei numerosi interventi già realizzati, risultava ampiamente superato e, in più punti, non più attuabile. In particolare, l'autostrada Serenissima, entrata in funzione nel 1962, era stata situata in una posizione differente, così come il porto canale e l'area dell'aeroporto al Pestrino non risultavano adatte nel loro dimensionamento.

Venne quindi incaricato nuovamente l'**arch. Marconi per aggiornare il Piano attraverso una Variante Generale**. Questa, adottata dal Consiglio Comunale con delibera n. 61 del 23 aprile 1966, ipotizzava un elevato sviluppo demografico ed economico della città, tanto da prevedere la creazione di nuove, ed ampie, aree residenziali ed industriali. Di risposta, il Ministero dei Lavori Pubblici, nel febbraio 1971, espresse molteplici osservazioni e diverse richieste di modifiche, anche sostanziali. (4)



Variante Generale al Piano Regolatore Generale, 1966 - Progettista prof. arch. Plinio Marconi



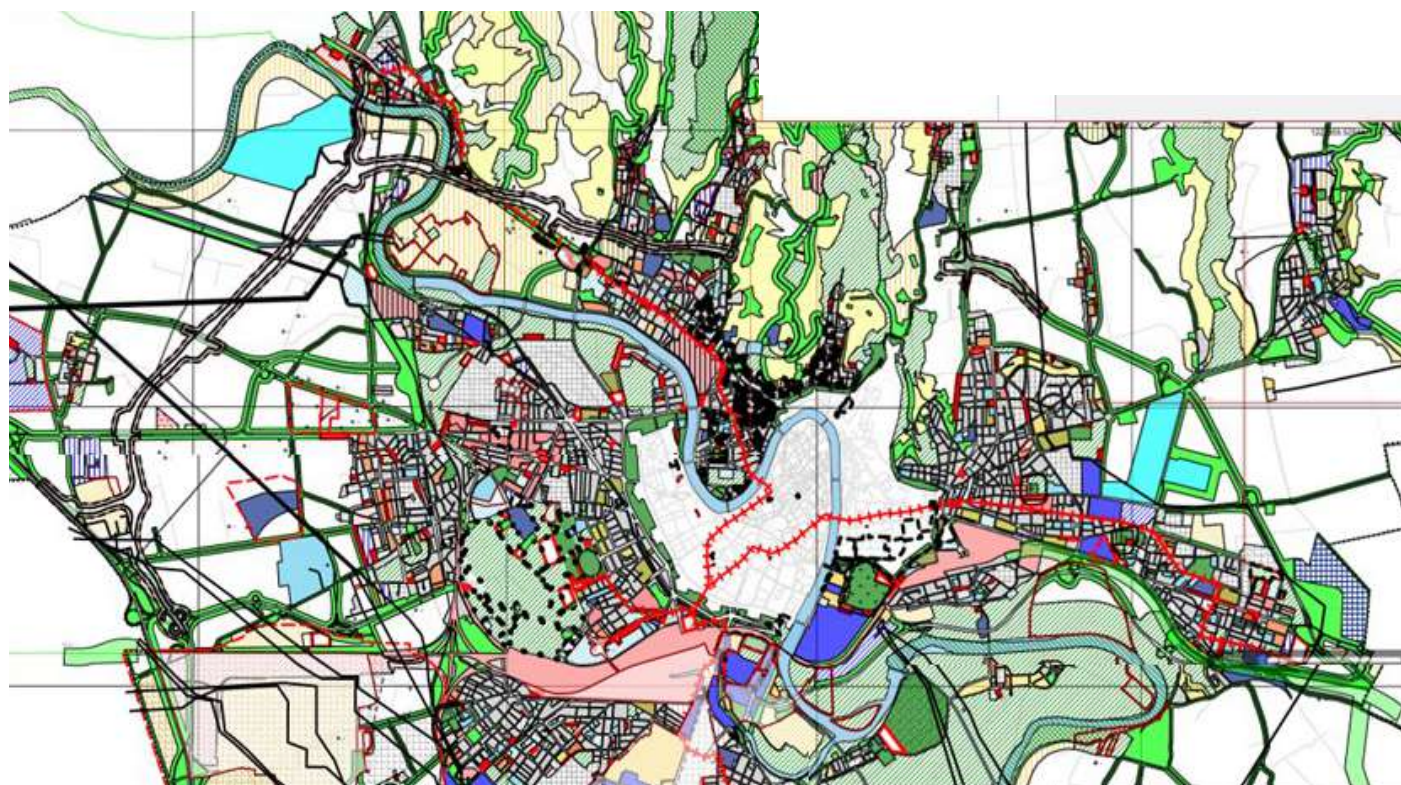
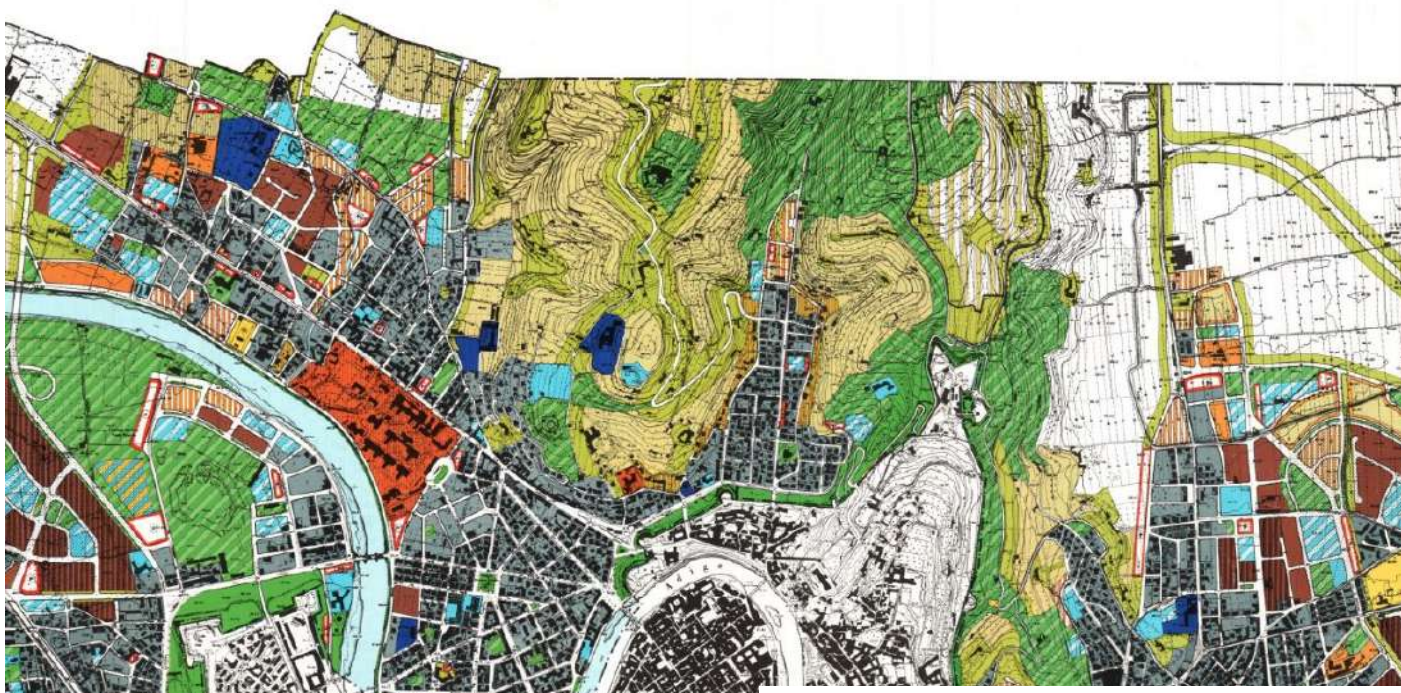
4) Michele De Mori "I Piani Regolatori del Comune di Verona" arcover.it

1972-2007 l'eclissi del traforo dalla pianificazione comunale

A seguito delle osservazioni e richieste di modifiche del Ministero dei LL PP fu quindi predisposta una nuova Variante Generale, rimodulata e fortemente semplificata direttamente dagli uffici comunali, che fu adottata dal Consiglio Comunale con delibera n. 89 del 31 luglio 1972 e definitivamente approvata dalla Regione Veneto nel maggio del 1975, a seguito di ulteriori modifiche. (5)

Il traforo delle torricelle scompare dalla pianificazione comunale, viene soppresso nella **Variante Generale del 1972 approvata nel 1975**.

Progettista l'U.T. comunale

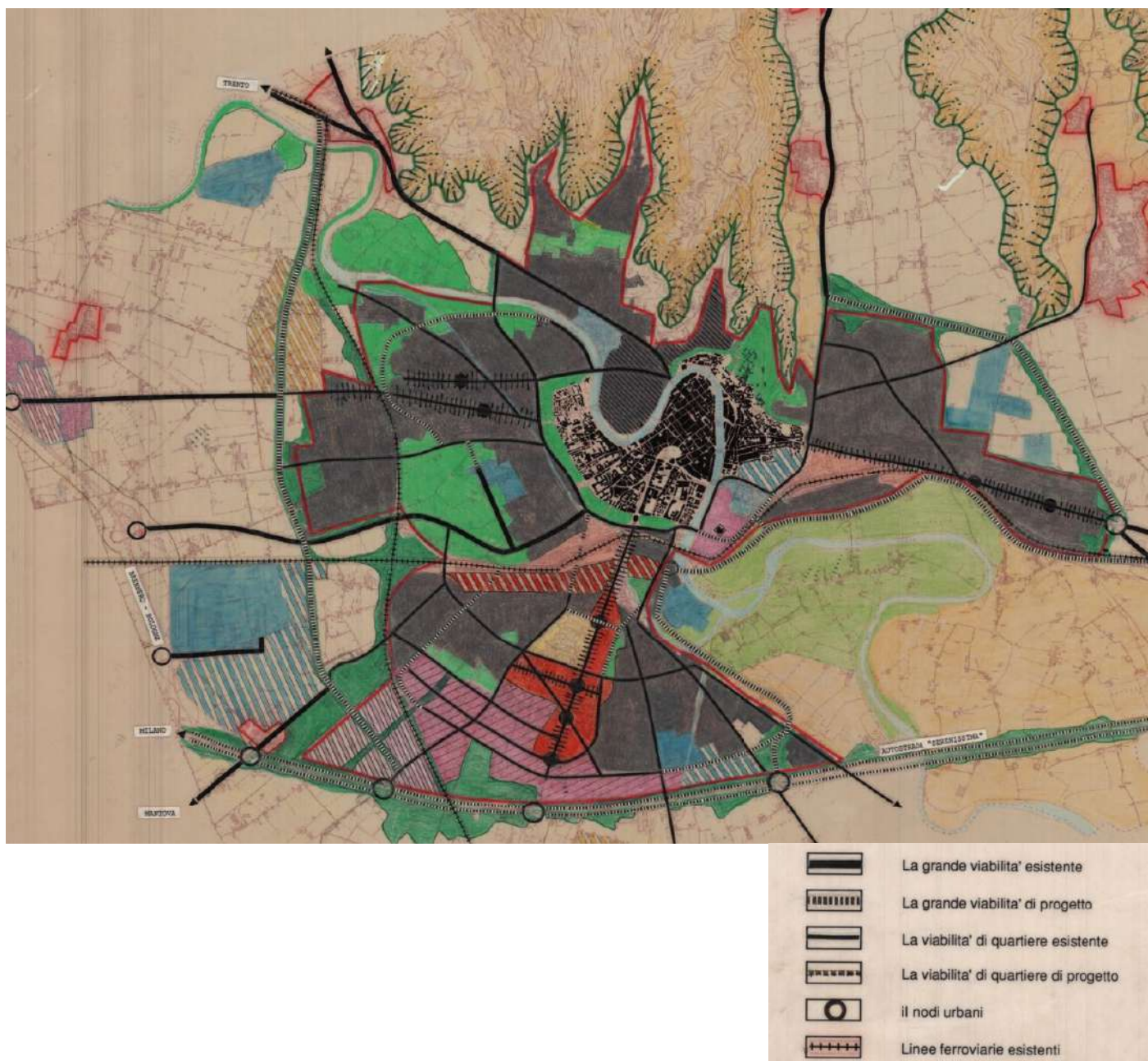


5) Michele De Mori "I Piani Regolatori del Comune di Verona" arcover.it

Con incarico al **prof. ing. Marcello Vittorini** nel 1988 (Sindaco Gabriele Sboarina, assessore all'urbanistica Silvano Zavetti) era stato avviato l'iter per una **nuova Variante Generale**, che vide nel 1993, con delibera del Consiglio Comunale n. 153 del 20 luglio, l'approvazione del progetto preliminare (Sindaco Aldo Sala, assessore all'urbanistica Giorgio Massignan), il cosiddetto **"Piano di salvaguardia e primo intervento"**, poi scaduto nel 1996 per decorrenza dei termini di salvaguardia. C'è un tentativo di far risorgere il traforo delle torricelle con un emendamento approvato dal Consiglio Comunale al progetto preliminare, a seguito dell'iniziativa dell'Autostrada Serenissima.

Del traforo negli elaborati non c'è traccia, ma si delinea il telaio della *"Grande viabilità di progetto"* che comprende una strada di gronda ad ovest, il prolungamento della 434/strada mediana e la tangenziale est poi realizzata.

Da notare che il tratto di gronda ad ovest va da Parona in affiancamento al ponte della ferrovia e si innesta sulla strada T4 VR Nord/Stadio: entrambe queste soluzioni vengono riprese nella nostra proposta (con la differenza che anzichè affiancare il ponte della ferrovia proponiamo di rigenerarlo ad uso stradale, oltre che ciclabile).

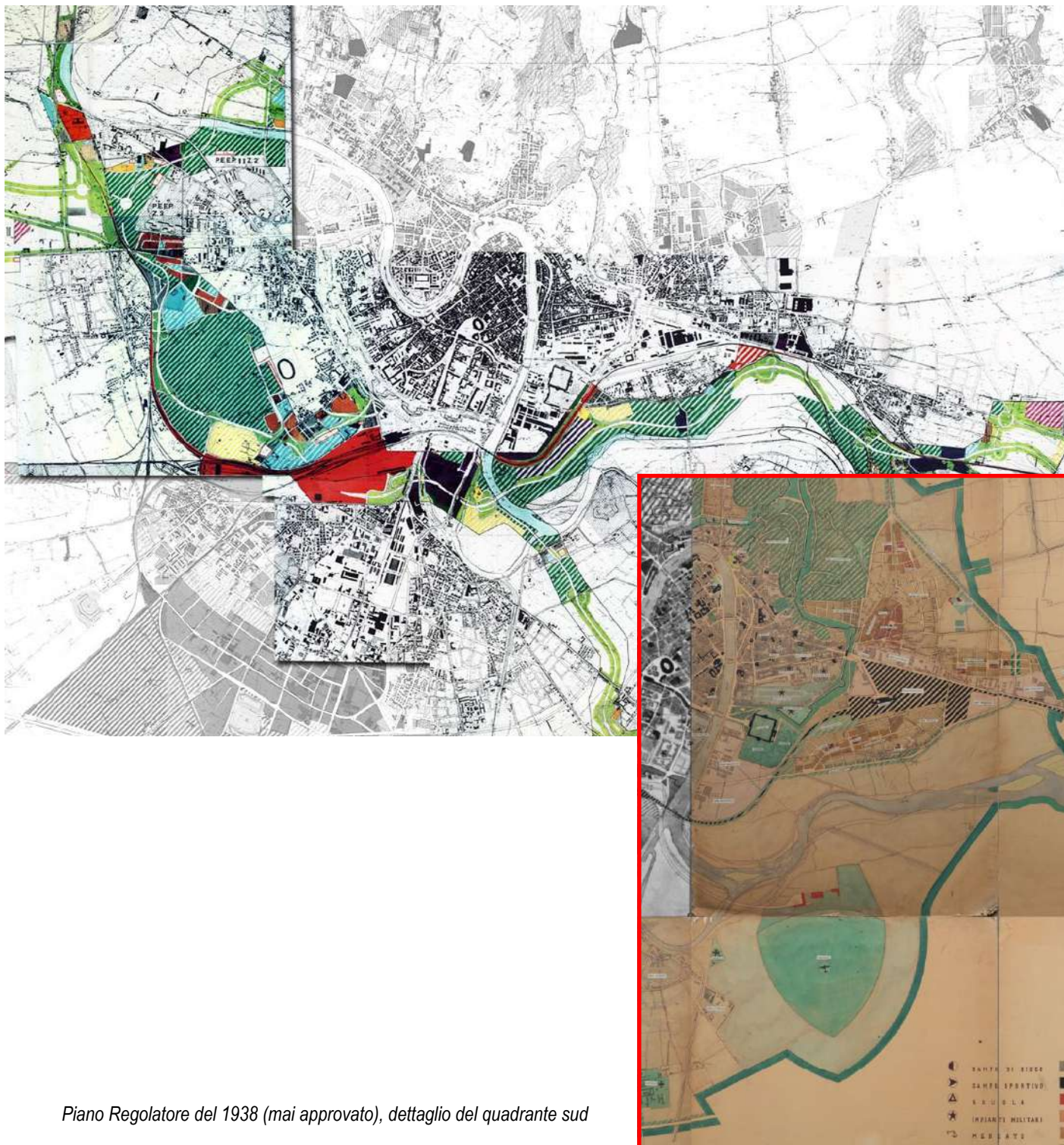


Nell'acceso dibattito politico della seconda metà degli anni '80 e nei primi anni '90 del secolo scorso ricompare sulla scena il traforo delle torricelle.

L'Amministrazione comunale 1985-1990 (sindaco Gabriele Sboarina, assessore all'urbanistica Silvano Zavetti) ha lanciato il progetto della mediana, visto come alternativa al traforo ed era contraria a quest'ultimo.

Del 1988 è la Variante n° 87 che inserisce la strada pianificata fin dal 1938 in una sistema viabilistico più ampio che comprende anche il prolungamento della 434 fino a Basso Aquar raccordandosi con la strada del 1938.

La variante non verrà approvata e questa previsione viabilistica viene lasciata in eredità al futuro Piano Regolatore Comunale



Piano Regolatore del 1938 (mai approvato), dettaglio del quadrante sud

Anni '90: ricompare il traforo delle Torricelle, stavolta è lungo

Intercettando (e sollecitando) il consenso popolare verso il traforo, la minoranza del PSI e della DC fa scendere in campo la società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA, che era in grado di finanziarne in parte la realizzazione, come già avvenuto per le tangenziali di Vicenza e di Padova.

Nascono comitati e raccolte di firme, il più attivo è il gruppo socialista *Noi per Verona*, che ha come animatori i consiglieri comunali Renato Finzi, Valerio Bodo e Carlo Mingon.

Nel 1992 la Serenissima fa elaborare uno studio di fattibilità per la realizzazione del Collegamento a nord della città di Verona.

Viene progettato un tracciato che va dal casello autostradale di Verone Est al casello autostradale di Verona Nord, passando a nord della città, sotto le torricelle. Per poter eccedere ai finanziamenti autostradali era necessario che l'infrastruttura fosse al servizio dei caselli, condizione che permane tuttora.



Progettisti: arch. Valter Filatondi, ing. Maurizio Piva, arch. Claudio Poiani, ing. Paolo Ragno

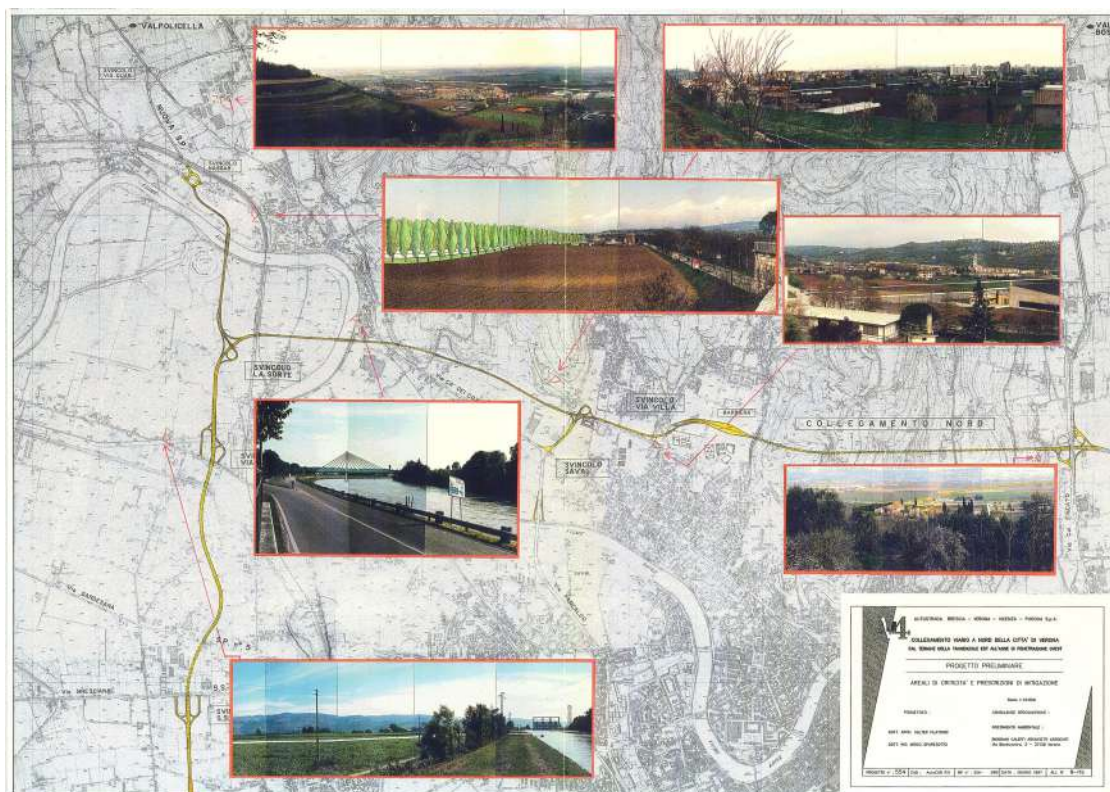
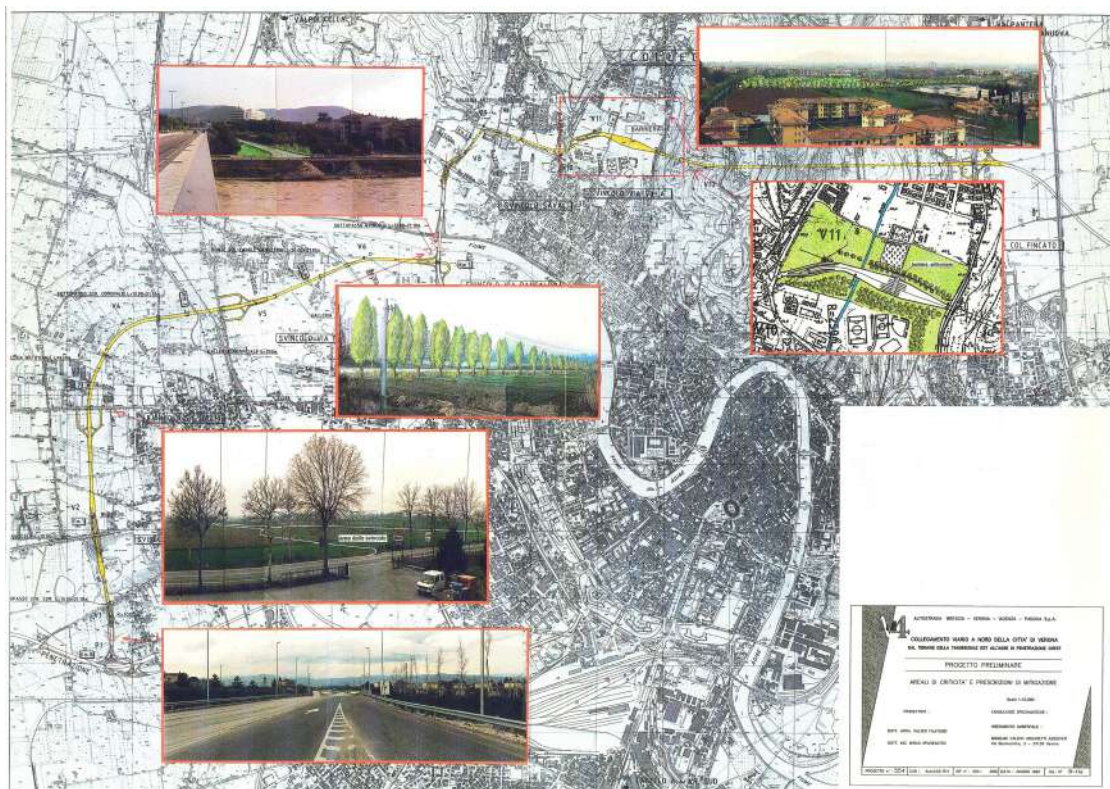
Studio di impatto ambientale: arch. Antonio Biondani, arch. Gian Arnaldo Caleffi, ing. Stefano Geddo, arch. Giovanni Mazzi.

Alla fine del 1993 si autoscioglie il Consiglio Comunale, decretando la fine della 1^a Repubblica, dei partiti allora in amministrazione ed azzerando ogni studio sul traforo delle Torricelle.

Nuovi partiti, nuovi amministratori e nuove modalità elettorali opereranno le scelte successive.

Nel 1997 l'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA insiste presentando il progetto preliminare del **Collegamento viario a nord della città di Verona** dal termine della tangenziale Est all'asse di penetrazione ovest, con due varianti di tracciato.

Ma l'Amministrazione non condivide la scelta del traforo e non se ne fa nulla.



Progettisti: arch. Valter Filatondi e ing. Mirko Sparesotto

Inserimento ambientale: arch. Antonio Biondani e arch. Gian Arnaldo Caleffi

Di nuovo il traforo è ignorato

Le amministrazioni del sindaco Michela Sironi (1994-98 e 1998-2002) con l'ing. Alessandro Polo in qualità di assessore all'urbanistica nella prima giunta e di consulente al Piano Regolatore nella seconda, riprendono il progetto iniziato dall'ing. Vittorini, senza arrivare a conclusione.

In occasione dello studio della Variante Generale P.R.G. '96 viene incaricato un gruppo di lavoro, coordinato dall'**arch. urb. Tullo Galletti**, di studiare il **Sistema della Grande Viabilità**.



2007 ritorna il traforo: cominciamo con quello lunghissimo

L'amministrazione del sindaco Paolo Zanotto (2002-2007, assessore all'urbanistica Roberto Uboldi) il 24 marzo 2006 adotta il primo PAT di Verona, ma non riuscirà a farlo approvare.

Vi è incluso un traforo lunghissimo che via Fincato sottopassa le torricelle sbucando a nord-ovest di Parona e denominato **Viabilità di progetto di scala urbana e territoriale**.

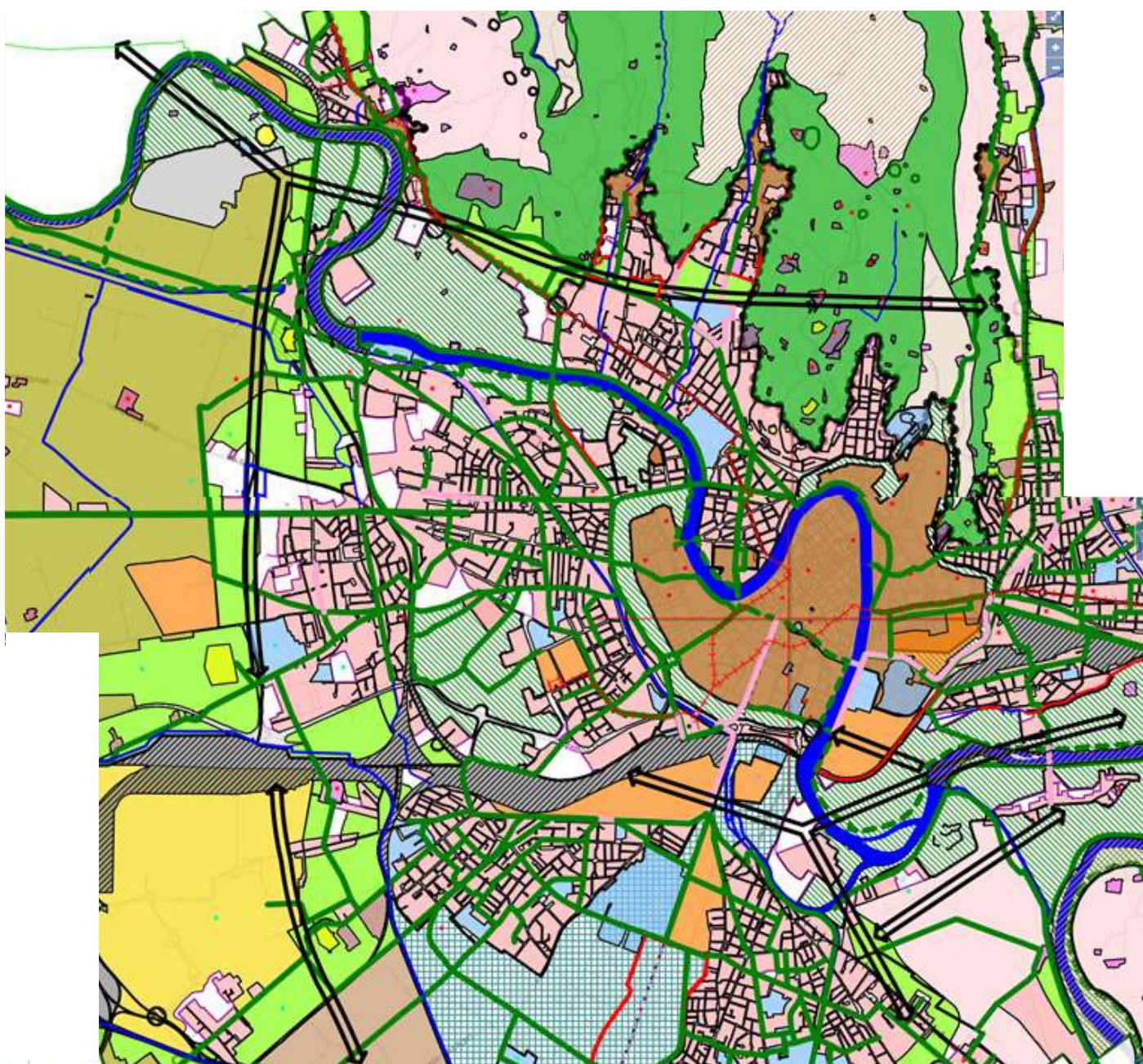


Progettisti: Direttore Area del Territorio: arch. Luciano Marchesini, coprogettisti: prof. Arch. Umberto Trame, arch Paolo Boninsegna e arch. Cristina Salerno

L'Amministrazione in fine mandato promuove il **tunnel corto** da via Fincato a via Mameli, 85 milioni di euro, e approva la proposta di project financing della società Technital come strada interquartierale solo per il traffico urbano.

... e proseguiamo con quello lungo

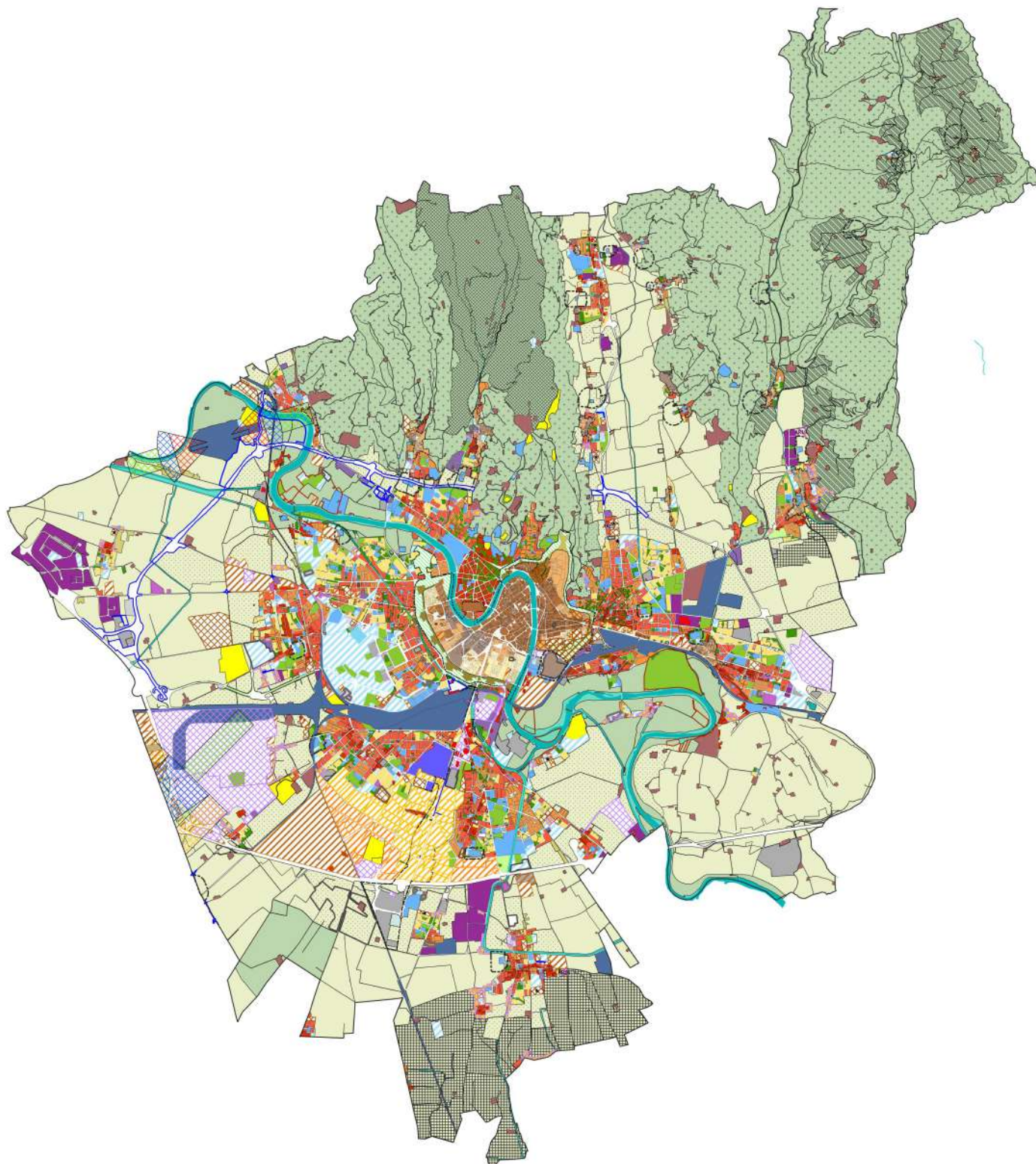
La prima delle due amministrazioni del sindaco Flavio Tosi (2007-12 e 2012-2017, assessore all'urbanistica Vito Giacino) annulla la delibera di Zanotto e inizia a ragionare sul «**Passante Nord con traforo delle Torricelle**»: diversi chilometri di tracciato con galleria da Ca' Rossa - a Poiano in Valpantena - ai dintorni di Avesa e proseguimento in trincea verso Quinzano fino a Parona con due svincoli e un ponte sull'Adige, autorimessa e parcheggi. (6) Modifica il PAT adottato dall'amministrazione precedente, che viene approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 4148 del 18 dicembre 2007. Il tracciato del traforo viene inserito nel PAT, con lo schematismo dettato da uno strumento di programmazione territoriale qual è il PAT, e ricalca in parte il tracciato elaborato dagli studi promossi dalla società Autostrada Serenissima concludendosi ad ovest non sul casello autostradale, ma sulla Tangenziale T4 che nel frattempo è stata costruita in occasione dei mondiali '90.



6) Maria Vittoria Adami "La galleria nella collina, se ne parla da un secolo: ecco la storia" *L'Arena*, 4 gennaio 2025

Con deliberazione del Consiglio Comunale n.91 del **23 dicembre 2011** viene approvato il primo **Piano degli Interventi** predisposto dall'Amministrazione del sindaco Flavio Tosi (assessore alla mobilità, viabilità e relative infrastrutture Enrico Corsi)

Il tracciato del traforo-collegamento tra i due caselli autostradali ricalca il tracciato degli studi condotti dalla Società Autostrada



Direttore Area Gestione del Territorio: arch. Luciano Marchesini

Progettisti: arch. Paolo Boninsegna e arch. Mauro Grison

Il primo concreto tentativo di realizzare il traforo: la gara per il project financing

26/03/2008

“E’ stato approvato oggi dalla Giunta comunale lo studio di fattibilità per la realizzazione dell’anello circonvallatorio a nord e traforo delle Torricelle. Il progetto dell’opera, che sarà realizzata in project financing con un costo stimato in 290 milioni di euro, è stato illustrato dal Sindaco e dall’assessore alla Mobilità.

Il tracciato dell’opera, che sarà costruita con due corsie per senso di marcia per tutto il percorso, prevede un tratto iniziale di 2 km in galleria naturale da località Cà Rossa di Poiano fino ad Avesa; un tratto di 2,2 km in galleria artificiale fino a San Rocco e la realizzazione della strada di gronda che proseguirà fino all’innesto col casello autostradale di Verona nord. Cinque gli svincoli previsti nel tracciato: al Saval, a Parona, sulla strada provinciale Gardesana, sulla strada Bresciana (statale 11) e a Verona nord.” (7)

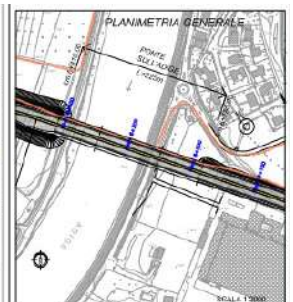
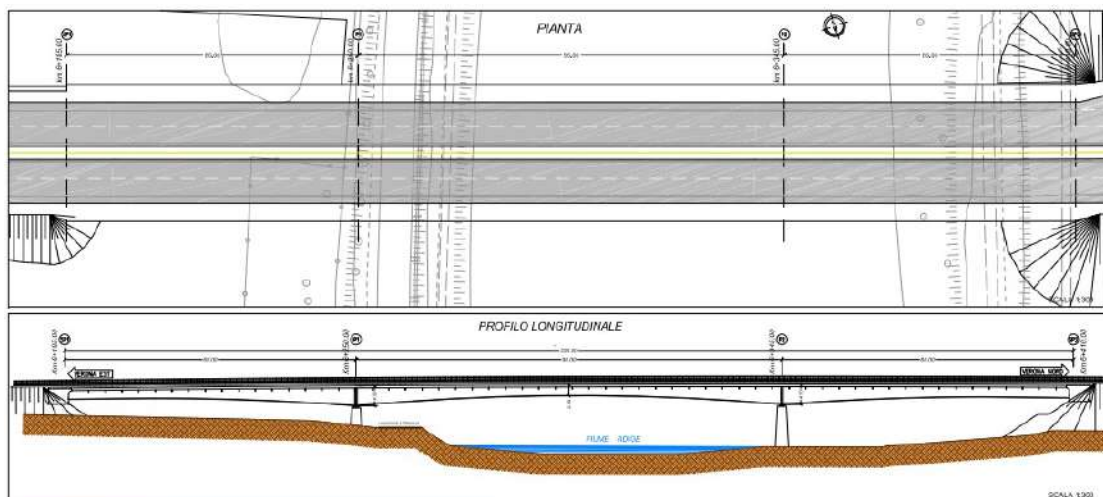
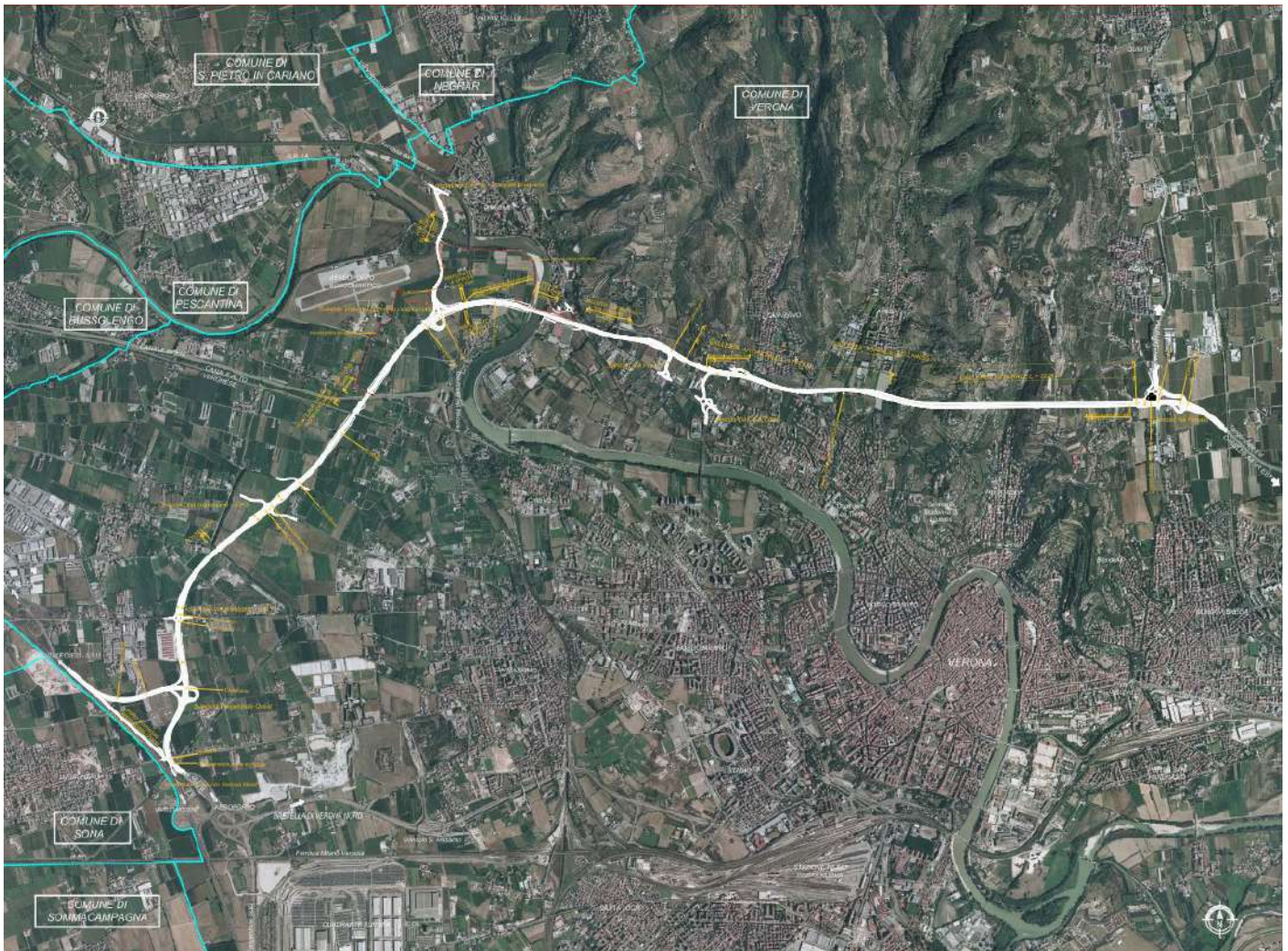
Con l’avvio concreto della possibile realizzazione dell’opera nasce il **Comitato di cittadini contro il traforo delle torricelle** presieduto da Alberto Sperotto, consulente giuridico l’avv. Luciano Butti.



Planimetria su fotomosaico

7) Ufficio stampa del Comune di Verona

Il 12 febbraio 2009 si aggiudica la gara il raggruppamento guidato da **TECHNITAL**.



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING
per la realizzazione dell'opera
PROGETTO PRELIMINARE

COLLEGGIMENTO STRADALE PER IL COMPLETAMENTO DELL'INTELLIGENTE (BENTON LAVORI) A NOVO TRAPIANTO DELL'ESISTENTE

OPERE D'INTERESSO REGIONALE
Realizzate nell'ambito del Piano di Infrastrutture e Trasporti

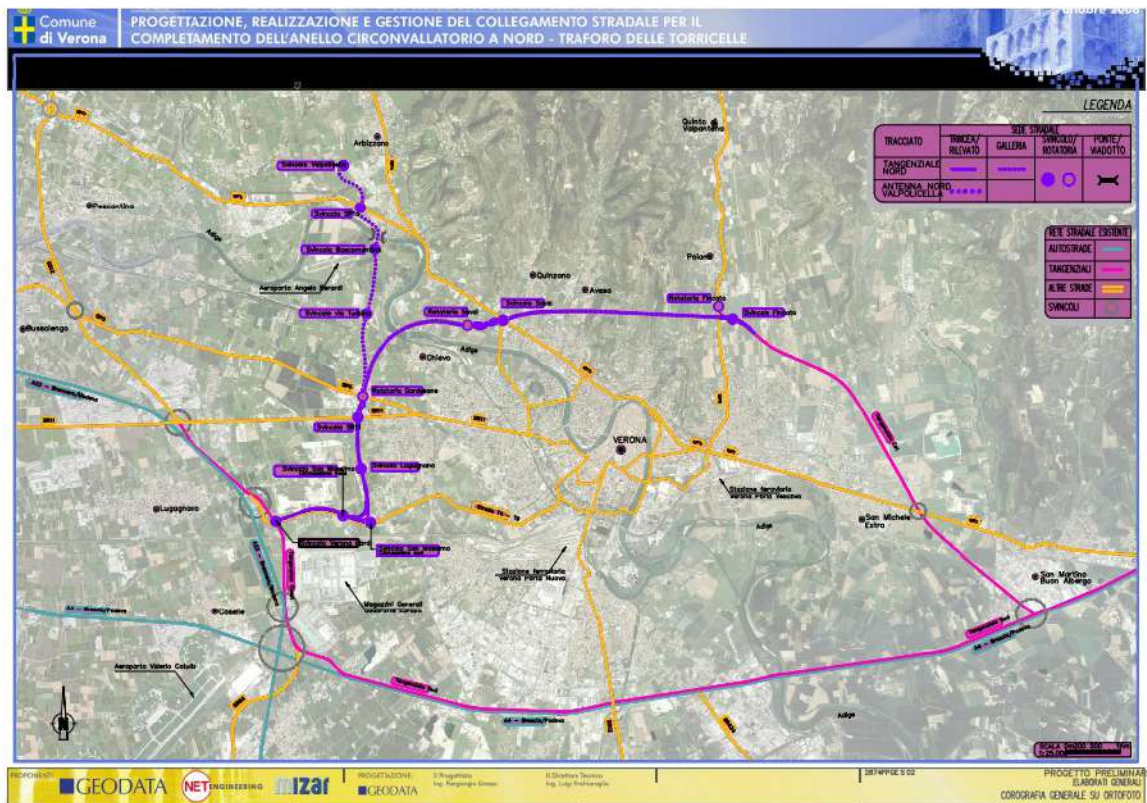
CONTRATTI

CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO
CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO

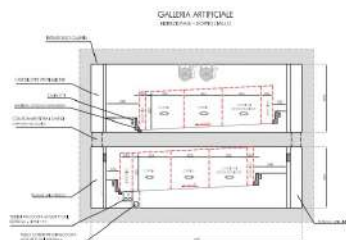
CONTRATTI

CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO
CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO	CONTRATTO

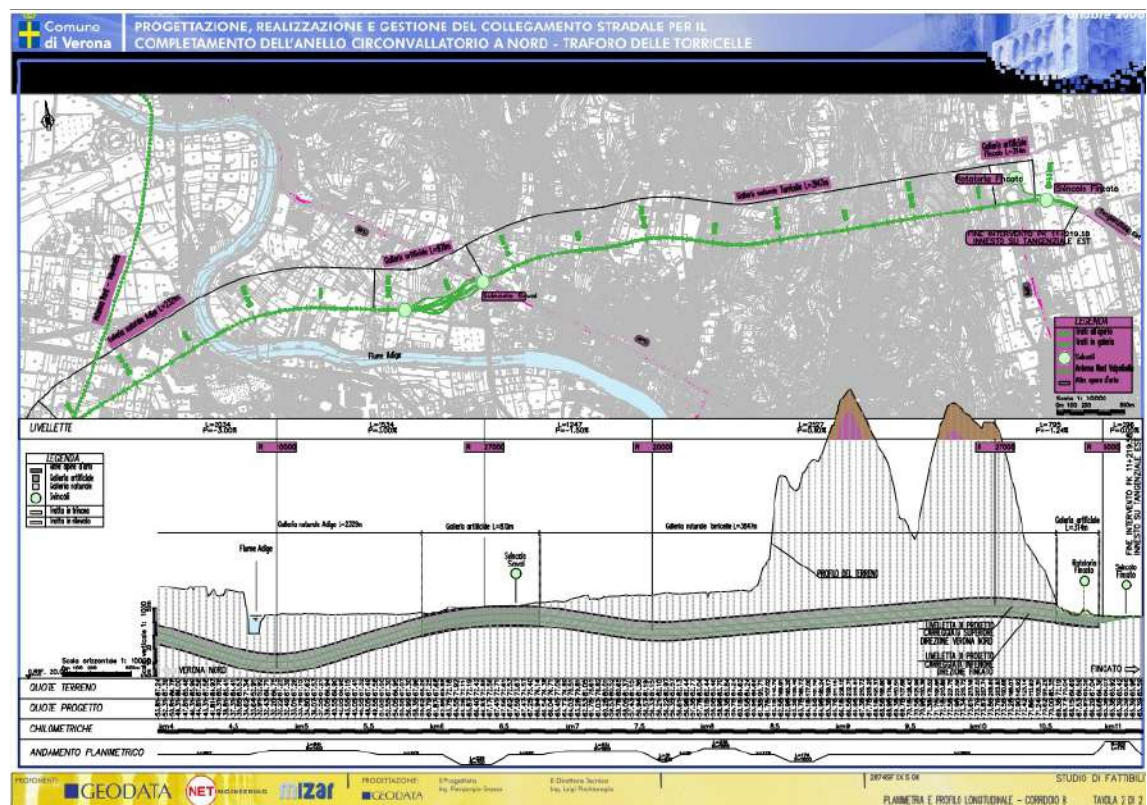
Il progetto **GEODATA** - 2° classificato



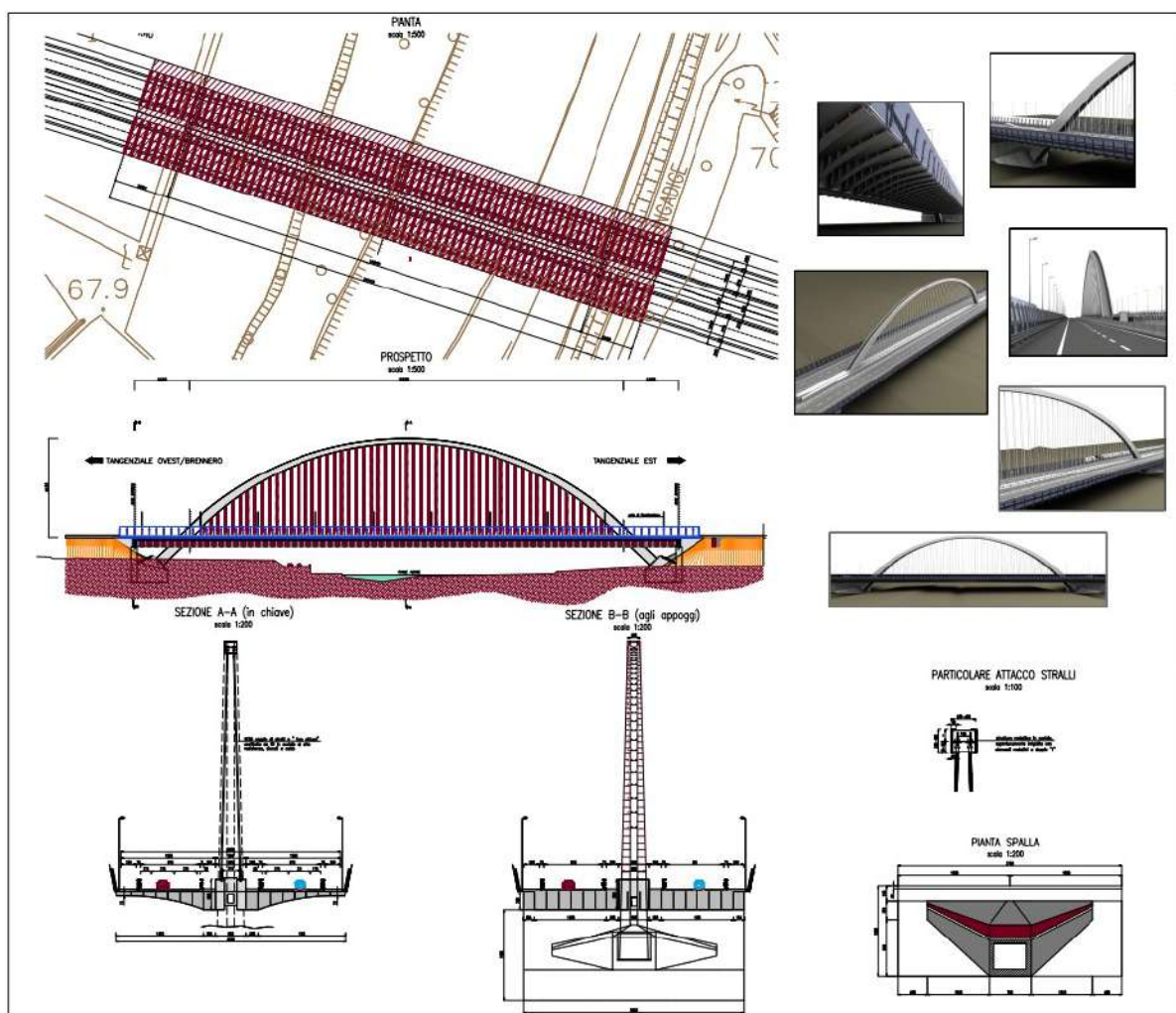
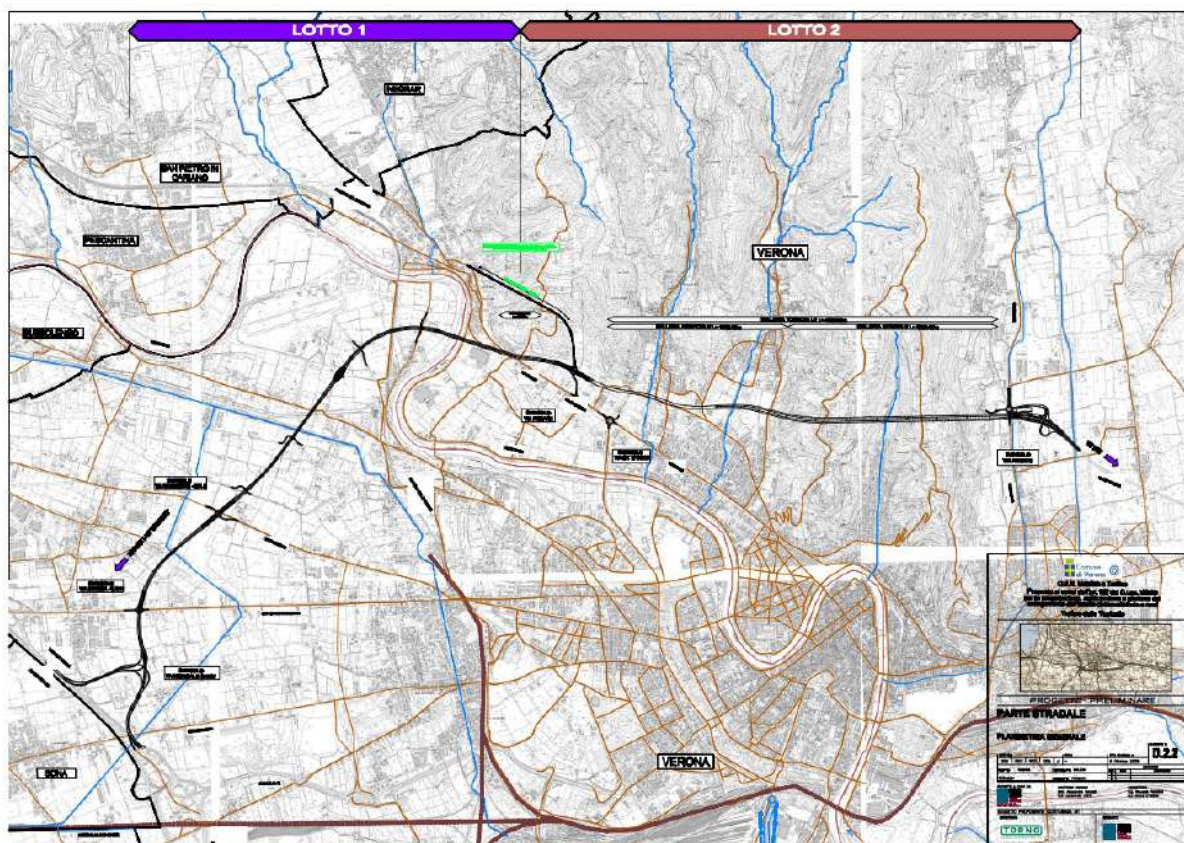
SEZIONE TIPO - Scala 1:100



Il progetto di Geodata ha un tracciato che si differenzia da quello posto a base di gara: al di fuori delle colline si sviluppa in galleria scavata con una *talpa*, anche per sottopassare l'Adige.

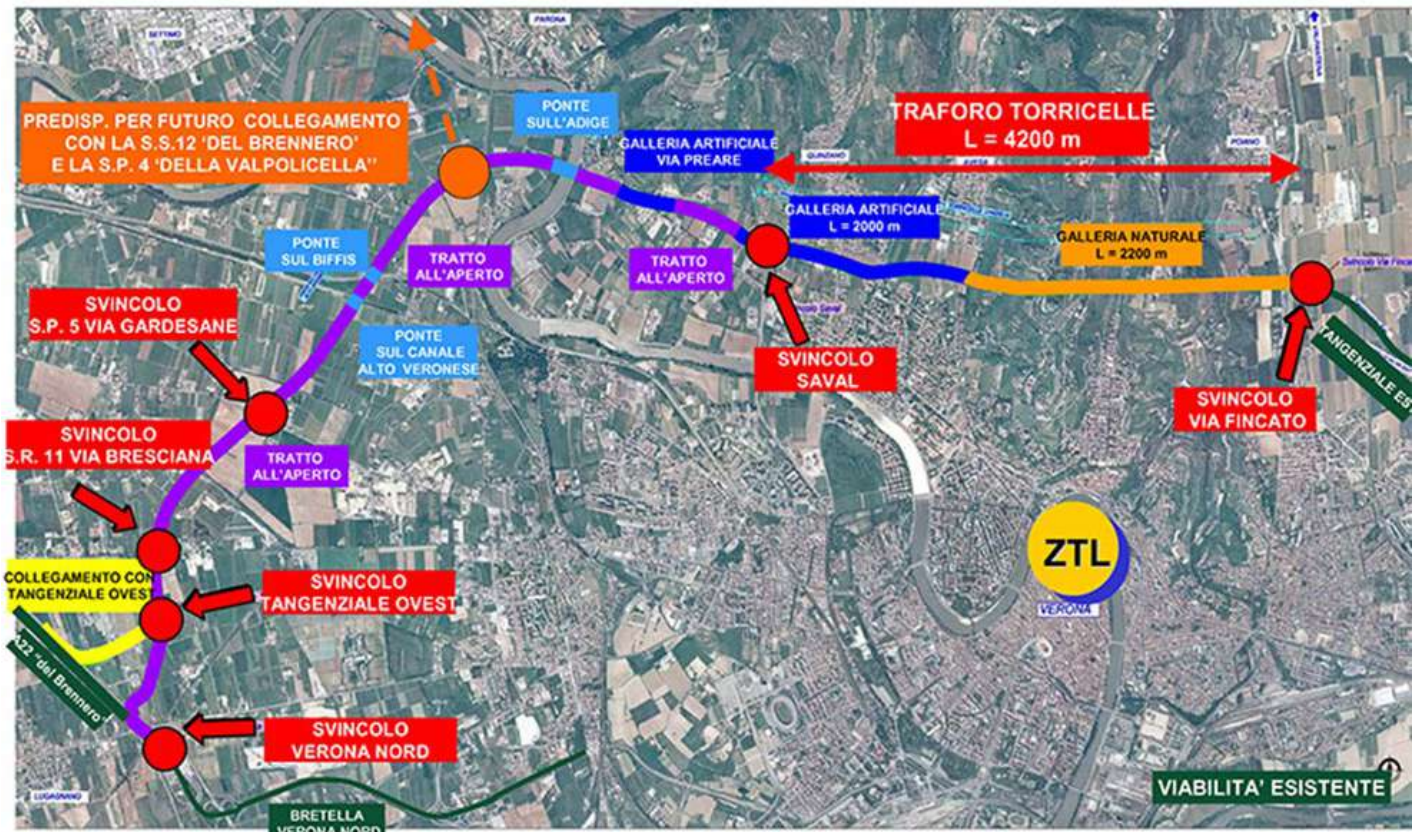


Il progetto **TORNO** - 3° classificato



La campagna informativa del vincitore del project financing:

COROGRAFIA GENERALE **PASSANTE DELLE TORRICELLE**



Lunghezza complessiva dell'intervento:	11600 m
Galleria delle Torricelle :	4.200 m
galleria naturale	2.200 m
gallerie artificiali	2.000 m
Altri tratti coperti (galleria artificiale)	400 m

L'Arena

Enrico Giardini
17 marzo 2012

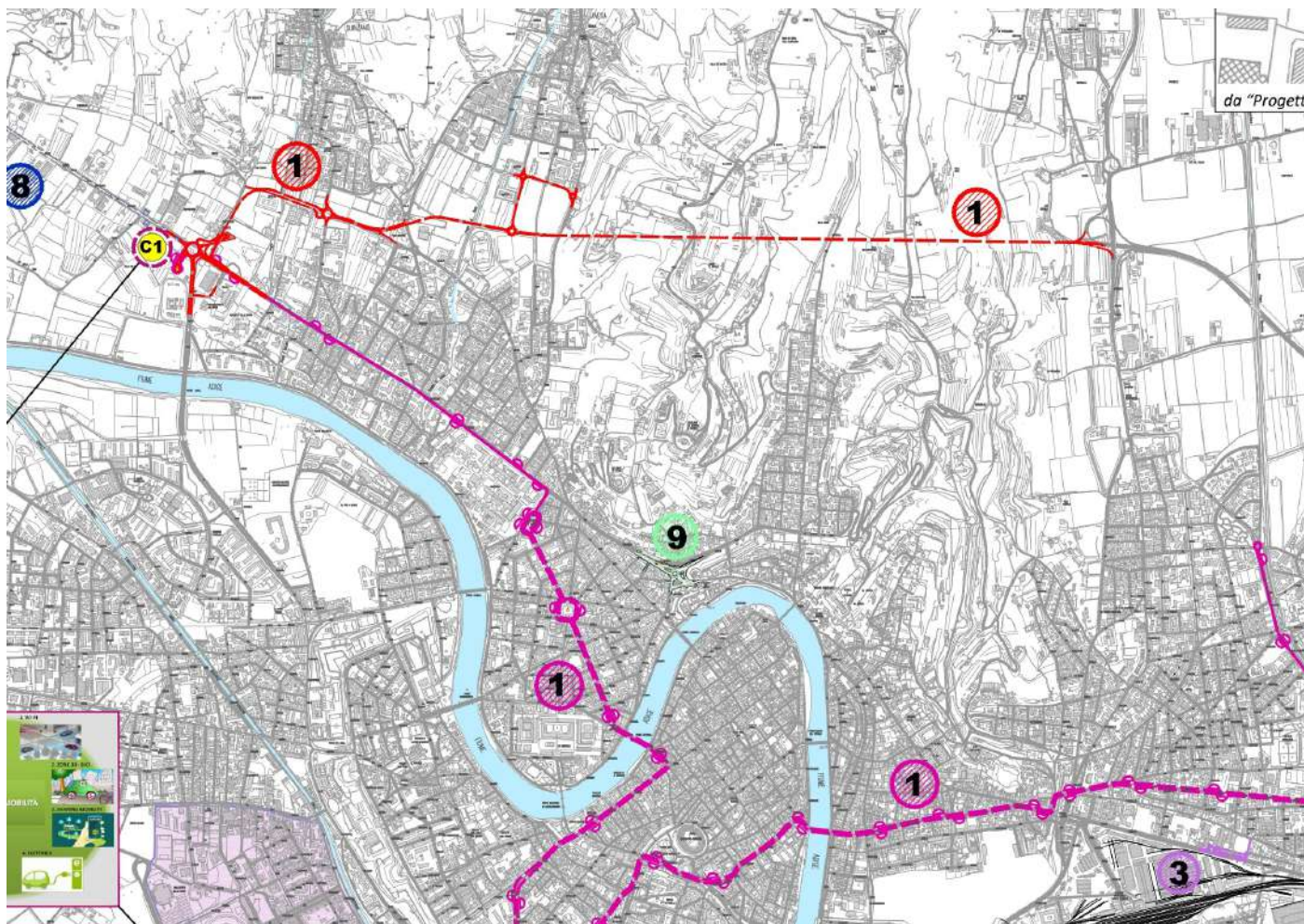
Il tunnel delle Torricelle arriva in casa per posta
IL PASSANTE NORD.
La Technital invia i dépliant con l'illustrazione del tracciato. Il promotore garantisce: «Eviti la coda pagando meno di un caffè». Indicate le opere accessorie: svincoli, parcheggi, ponti, piste ciclabili.



La crisi economica iniziata nel 2008 ed aggravatasi nel 2011 rende non più sostenibile la realizzazione del project financing che viene revocato nel 2017.

2020: un traforo senza chiusura dell'anello circolatorio

L'amministrazione del Sindaco Federico Sboarina (assessore all'urbanistica Ilaria Segala) il 22 ottobre 2020 adotta il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) inserendovi il tracciato del traforo, ma limitandolo alla galleria naturale e al raccordo con l'incrocio del Saval.



Si prende atto che è necessario collegare la Valpantena con la Valpolicella senza intasare il centro cittadino di traffico di attraversamento, ma non realizzando alcun raccordo viario si demanda il collegamento con la Valpolicella all'attraversamento di Parona.

La successiva Amministrazione del Sindaco Damiano Tommasi (assessore all'urbanistica Barbara Bissoli) il 12 ottobre 2023 approva il PUMS stralciando il traforo.

Quale futuro per il traforo?

Con Delibera Giunta Comunale n. 1359 del 30-12-2024 l'amministrazione del sindaco Damiano Tommasi (2022-in carica, assessore all'urbanistica Barbara Bissoli) presenta il Progetto preliminare del nuovo PAT.

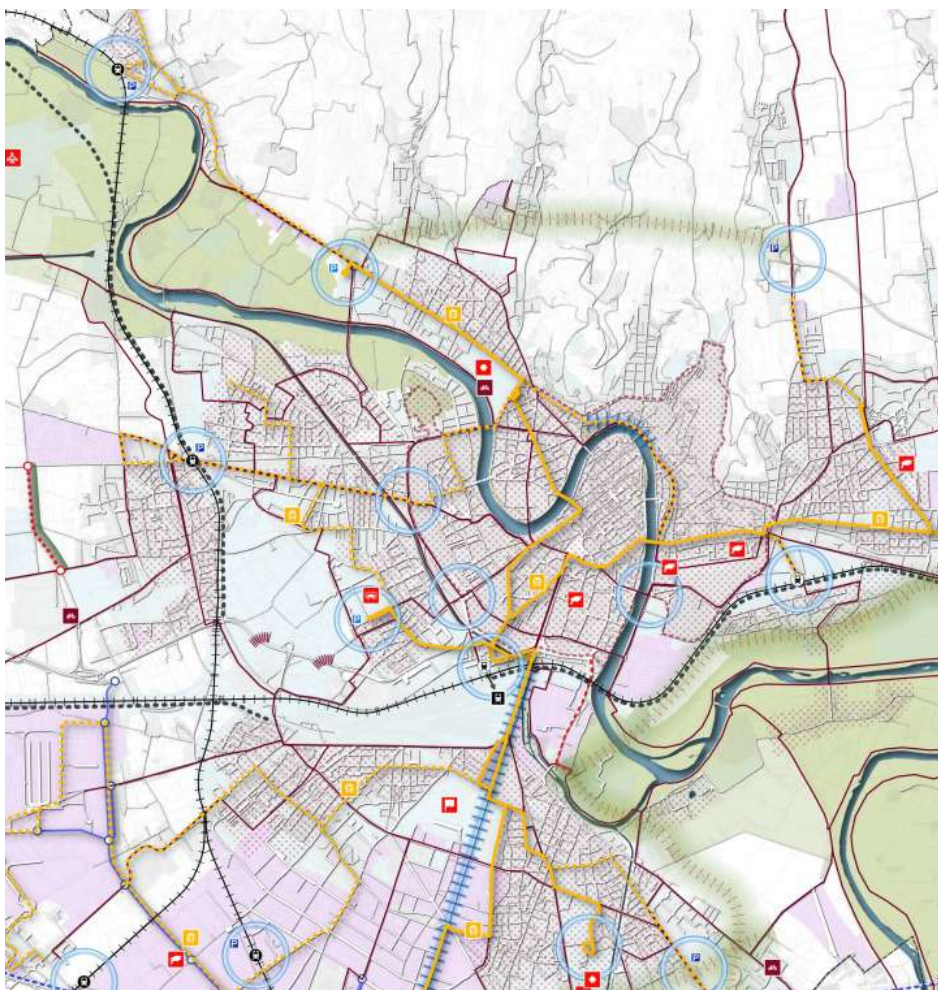
Il tracciato del passante Nord è limitato al traforo Ca' di Cozzi-via Poiano e alla strada di gronda che dalla tangenziale T4 va alla Marangona. E' soppresso il tratto dalla T4 a Ca' di Cozzi restando in tal caso irrisolto l'aggiramento dei quartieri da ovest.

Nel descrivere il traforo proposto nel Documento Preliminare si afferma che vi è *“la previsione di un collegamento in gran parte sotterraneo tra la Valpantena (Tangenziale Est – SP6) e la Valpolicella (via Ca' di Cozzi – viale Caduti del Lavoro), con opportuni collegamenti alla viabilità radiale (es. via Monte Ortigara). Tale collegamento è pensato come galleria urbana con opportuna sezione tipologica (es. “C1”) per consentire il deflusso dei flussi di traffico previsti nel medio e lungo termine.” “In prospettiva, con l'obiettivo di azzerare completamente i flussi di traffico transitanti nei pressi del Teatro Romano (fatta eccezione per i veicoli del TPL), potrà essere valutata nel Piano degli Interventi la previsione di un ulteriore tracciato viario, prettamente urbano e di tipo locale, immediatamente a nord del Teatro, avente andamento sotterraneo, da escludere come itinerario di attraversamento.”*

In sostanza si demanda l'eventuale traforo al Piano degli Interventi che, ormai, potrà progettare solo la prossima Amministrazione.

Quanto alla **gronda ovest** si afferma che *“Nello scenario di lungo periodo del vigente PUMS è considerata la possibilità che venga realizzata un'ulteriore arteria viabilistica tra lo sbocco della viabilità di aggiramento a nord (via Preare) e il casello Verona Nord, a chiudere l'anello circolatorio intorno alla città. Tale itinerario, con giacitura e caratteristiche di sezione proprie di una strada extraurbana principale (due carreggiate e quattro corsie di marcia complessive), insisterebbe su ampi brani di territorio periurbano oggi destinati all'attività agricola (campi, vigneti)”*, quindi non la si prevede.

TEAM DI PROGETTAZIONE
Coordinatore Area Territorio
Arch. Arnaldo Toffali, Coordinatore Tecnico - scientifico
Prof. Arch. Paolo Galuzzi,
Coordinatrice Interna Arch.
Chiara Tassello, Responsabile SITI Dott. Ernesto Caneva



Il traforo, ovvero tanti trafori.

Le fasi storiche del traforo sono tre:

- la prima va dal Piano di Ricostruzione del 1946 al primo Piano Regolatore Generale che si conclude nel 1972: il traforo è una delle grandi opere previste, assieme al canale navigabile corredato di porto canale, che tentano di prefigurare una città in forte sviluppo, anche infrastrutturale; in realtà non c'è alcun programma concreto per la sua realizzazione;
- la seconda coincide con la Variante Generale al Piano Regolatore del 1972 fino all'adozione del PAT 2006: il traforo scompare dalla pianificazione territoriale ed urbanistica a favore di una zonizzazione di aree di crescita e sviluppo della città rivolte prevalentemente verso l'area pianiziale, con le uniche iniziative viabilistiche a grande portata della complanare e della tangenziale Est e il piano della strada mediana, adottata, ma mai approvata;
- la terza ha l'antefatto nello studio condotto dall'Autostrada A4 BS-VR-VI-PD e trova riconoscimento pianificatorio con l'adozione del PAT nel 2006 e prosegue fino ad oggi con alcune iniziative realizzative su tracciati di volta in volta diversi, la più concreta delle quali è l'appalto dell'opera in project financing poi arenatosi nella crisi economica.

Varie sono le maggioranze che si sono succedute alla guida della città in 80 anni, ma è solo negli ultimi 20 anni che il traforo delle torricelle è diventato un'opera protagonista del dibattito politico e dei suoi accenti polemici.

Maggioranze politiche	CNL (DC PCI Pd'AZ PSI PLI)
	DC
	DC PSDI
	DC PSI PSDI
	DC PSI PSDI
	Solidarietà nazionale
	Pentapartito
	DC PSI PSDI Arcobaleno
	Centrodestra
	Centrosinista
	Lista Tosi FI AN LEGA UDC
	AN Lega Battiti

Pianificazione urbanistica e programmazione territoriale	sindaci	an. n°	traforo corto	traforo lunghissimo	traforo lungo			progetti		realizzazioni			
					amministrazione comunale	A4 BS-VR-VI-PD	Ass.ne Giuseppe Barbieri	mediana	strada di gronda	complanare	T4	tangenziale Est	sottopassi/ circonvallazione
Regolamento Urbanistico	Aldo FEDELI	1946											
		1947											
		1948											
		1949											
		1950											
Piano di Ricostruzione	Giovanni UBERTI	1951											
		1952											
		1953											
		1954											
		1955											
Piano Regolatore Generale	Giorgio ZANOTTO	1956											
		1957											
		1958											
		1959											
		1960											
		1961											
		1962											
		1963											
		1964											
		1965											
Variante Generale (solo adottata)	Renato GOZZI	1966											
		1967											
		1968											
		1969											
		1970											
Variante Generale	C. DELAINI	1971											
		1972											
		1973											
		1974											
		1975											
		1976											
		1977											
		1978											
		1979											
		1980											
Variante Generale	Gabriele SBOARINA	1981											
		1982											
		1983											
		1984											
		1985											
		1986											
		1987											
		1988											
		1989											
		1990											
Piano di Salvaguardia (solo adottato)	Aldo SALA	1991											
		1992											
		1993											
		1994											
		1995											
		1996											
		1997											
		1998											
		1999											
		2000											
Piano degli Interventi	Paolo ZANOTTO	2001											
		2002											
		2003											
		2004											
		2005											
		2006											
		2007											
		2008											
		2009											
		2010											
Piano di Assetto del Territorio	Flavio TOSI	2011											
		2012											
		2013											
		2014											
		2015											
		2016											
		2017											
		2018											
		2019											
		2020											
Piano di Assetto del Territorio	Damiano TOMMASI	2021											
		2022											
		2023											
		2024											
		2025											

progetto politico-amministrativo	
inserito nella pianificazione urbanistica	
project financing	
inserito nel PUMS	
progetto di iniziativa autonoma	

* Il periodo esatto è da precisare

IL TRAFORO 2027 (il nostro traforo, ovviamente lungo, l'unico che ha senso)

Noi non siamo rinunciatari.

E non ci arrendiamo.

Abbiamo valutato il tracciato inserito nel PAT, poi perfezionato col Project, comprendente l'intero passante Nord, dal Casello di Verona Nord a via Monte Ortigara, con il raccordo verso la Valpolicella, poi il traforo e lo sbocco in via Poiano in corrispondenza della tangenziale Est.

L'Associazione Giuseppe Barbieri, che non è uno studio di progettazione, ha esaminato i vari progetti in dibattito (per come si è potuto conoscerli) e ripropone alcuni studi progettuali, rivisitandoli per tenere conto della necessaria limitazione del consumo di suolo e della conseguente sostanziale fine dell'espansione dell'area urbanizzata. Inoltre si prende atto della necessità di sgravare i quartieri abitativi dal traffico di attraversamento realizzando strade *di gronda* aderenti ai tessuti urbanizzati ed in grado di intercettare le strade di uscita dalla città.

Il tracciato del Project (progetto di Tecnital SpA) contiene molti elementi ancora attuali che andranno esaminati e soppesati in relazione alle risorse economiche che saranno mobilitabili.

Per questo prevediamo una modularità realizzativa che consenta due stralci: la completa realizzazione del tracciato ad una carreggiata e due corsie (una per senso di marcia) e il raddoppio con una seconda carreggiata per complessive 4 corsie (due per senso di marcia), questo per non escludere la possibilità di far rientrare l'opera in programmi finanziari come quelli delle concessionarie autostradali.

I tecnici dell'Associazione con la consulenza dell'arch. **Tullo Galletti**, che anche in questo lavoro ci ha generosamente prestato la sua professionalità, hanno individuato in prima approssimazione:

- il tracciato dalla Tangenziale T4 al Saval con due possibili varianti;
- la ramificazione verso Parona per tenere conto delle richieste dalla Valpolicella di un rapido collegamento col casello di Verona Nord e con la ZAI, rigenerando il ponte della ferrovia che sarà dismesso con la realizzazione nel nuovo accesso ferroviario da nord alla città di Verona;
- le uscite/entrate del traforo che possono essere 2 o 3, ciascuna con proprie opportunità.

Riteniamo che l'Amministrazione comunale debba approfondire le tematiche sopraelencate per individuare il tracciato migliore, che tenga conto di tutti i necessari accorgimenti ambientali (come la copertura di tratti di galleria artificiale fra il Saval e via Monte Ortigara) e delle valutazioni economiche (come l'opportunità di non realizzare nuovi ponti sull'Adige).

L'Associazione Giuseppe Barbieri è a disposizione per ulteriori approfondimenti.

SISTEMA VIABILISTICO EST-NORD/OVEST DI VERONA e GALLERIA delle TORRICELLE come **VIALE URBANO INTERVALLIVO**

a cura di *Tullo Galletti*

Il “passante nord” di Verona intende realizzare un’infrastruttura urbana in sistema e collaborativa con la viabilità della direttrice est – ovest, impostata sull’itinerario urbano *In-terrato dell’Acquamorta – via Regaste Redentore – via Mameli – via Ca’ di Cozzi*, pesantemente affaticato dal traffico locale su cui si sovrappone quello di attraversamento.

Un’arteria pertanto NON al servizio dei traffici DI ESTREMITA’ da affidare alla grande viabilità delle circonvallazioni e, più esternamente, delle *tangenziali e delle autostrade*.

Per chiarire il concetto si è coniato il termine di “**Viale Urbano Intervallivo**” destinato a distribuire i flussi dell’itinerario di cui sopra, su un tracciato complementare, tenuto conto della penalizzazione indotta dalla filovia sulla viabilità attuale.

Non si intende pertanto creare un by pass dell’area urbana con un “*anello circonvallatorio*” “chiuso” perchè i flussi di traffico *di estremità* trovano già una adeguata risposta nella *grande viabilità* delle autostrade e delle tangenziali (ulteriormente potenziabili), quanto piuttosto realizzare una strada multifunzione a servizio dell’intera fascia urbana.

Ciò premesso si punta ad *aprire il sistema territoriale pedecollinare* per migliorare l’accessibilità di Avesa e Quinzano, cioè di quei quartieri che gli economisti chiamavano di “serravalle”, in particolare quello di Avesa con la sua zona industriale, che soffre particolarmente della mancanza di un’adeguata rete viaria di servizio.

Ma non solo.

Anche il quartiere di Valdonega soffre di un’accessibilità altrettanto difficoltosa e si è voluto affrontare anche tale problematica quantificandone motivatamente i maggiori oneri. Questa alternativa (Alternativa B) è stata accuratamente valutata proprio per “aprire” il sistema relazionale di detto quartiere, offrendo una connessione con la nuova infrastruttura proposta, ma non essendo prevista dal PUMS

viene qui citata solo come possibile opzione, il cui maggior costo è stato stimato in ulteriori 25 mln oltre i 130 calcolati senza sbocchi su via Marsala (stime agosto 2022).

Con assoluto rigore scientifico si è calcolato mediante appropriata modellazione (sulla base delle analisi del PUMS) che la nuova infrastruttura alleggerirebbe l’intero itinerario da Ca’ di Cozzi a Veronetta in media di ben il 30% del traffico attuale. Credo sia la risposta più pertinente e corretta a chi mette in dubbio l’utilità dell’infrastruttura proposta e pretenderebbe ulteriori analisi e verifiche forse nella speranza di riuscire a “addomesticare” i dati oggettivi con valori più funzionali ad altre tesi.

Voglio poi sottolineare gli aspetti funzionali e trasportistici del progetto.

La realizzazione della filovia sottrarrà a via Mameli–via Ca’ di Cozzi una corsia veicolare per direzione, inibendo la sosta lungo tale itinerario. E ciò è un bene se serve a ridurre la domanda di spostamenti automobilistici, a patto che le frequenze della filovia rendano i mezzi pubblici concorrenziali agli spostamenti su auto. E che siano realizzati parcheggi

scambiatori *di corrispondenza* per garantire l'intermodalità fra la filovia e i mezzi privati.

Inoltre i passaggi pedonali di accesso alle fermate dei bus determineranno una riduzione della fluidità veicolare lungo l'itinerario che non potrà ammettere una velocità superiore ai 30 km/h sia per questioni di sicurezza sia per la presenza di semafori "attuati", cioè attivati dal filobus in prossimità delle fermate.

Inoltre si pone il tema delle svolte a sx per gli accessi e recessi dai quartieri di Avesa, Pindemonte e Quinzano in forte soggezione semaforica e che la struttura stradale consente la formazione di corsie di svolta solo per 3 vie: via Quinzano, via Osoppo e via Monte Ortigara. A meno di non usare come *tornaindietro* la rotatoria del Famila a ovest e il già problematico Piazzale Stefani a est. La prospettiva è di lunghe attese ai semafori comandati dalla filovia, sia in direzione della città sia del suburbano e dei comuni contermini.

Il percorso viario dall'uscita della galleria a via Ca' di Cozzi presenta una prima tratta di circa m. 650 a cielo aperto fra via Monte Ortigara e via Bresciani, quindi procede con la riqualificazione della detta via Bresciani fino al Cimitero di Quinzano per andare ad attestarsi su via Ca' di Cozzi con un tratto terminale in nuova sede di meno di m 700.

Tale tratta risulta collaborativa della via Mameli (su cui è viene a gravare anche il traffico generato dagli edifici ex BAM), e il percorso a cielo aperto (ma copribile) è in trincea, con la formazione di argini piantumati per garantire l'effetto di *viale urbano*: la penalizzazione dell'ambiente sembra più che modesta a fronte dei vantaggi offerti alle tre comunità di Avesa, Quinzano e Pindemonte.

Tale impianto stradale, tuttavia, non risolve il complessivo problema relazionale est-ovest, pertanto nella logica di dare risposte alla portata delle risorse disponibili sul piano locale (essendo stata sprecata l'occasione di mobilitare i fondi PNRR), si è affrontata tale tematica utilizzando al massimo impianti e manufatti infrastrutturali esistenti. Con alcune innovazioni, rispetto al progetto Technital che prevedeva 2 nuovi ponti sull'Adige.

In primo luogo si intende utilizzare l'esistente ponte di V.le Caduti del Lavoro per realizzare una circonvallazione del Chievo che, sottopassando la ferrovia del Brennero giunga a intersecare via Gardesana e via Bresciana fino a immettersi su via Seminario, attestandosi allo svincolo di S. Massimo della Bretella, così da rientrare nell'ambito di interesse della soc. Autobrennero e fruire del suo contributo alla realizzazione dell'intero arco viario.

In questa ottica si propone il riuso del Ponte FS di Parona, dismesso con la A.V. Verona-Fortezza, per dare uno sbocco alla Valpolicella e alla SP 5, che sfiocherebbe su 3 direttrici di penetrazione: quella storica di via Preare-Ca' di Cozzi, di via Galvani (attraverso la Sorte) e di C.so Milano.

Quanto sopra sempre nell'ottica di potenziamento e collaborazione fra strade "urbane".

In particolare il riuso del Ponte di Parona, che si attesterebbe sulla SP 5 all'altezza del cimitero di Arbizzano, permetterebbe di realizzare (a una quota congrua) una pista ciclabile diretta a Lg.Adige Attiraglio e all'attuale pista lungo il Camuzzoni fino alla Stazione Porta Nuova.



Il completamento del periplo di Verona e il BARICENTRO

**per una città che non detesta le automobili
ma le usa riducendo le interferenze
con i quartieri abitativi**

**... e ci inseriamo nel dibattito sul
referendum sulla separazione delle
carriere dei magistrati**

VERSO IL REFERENDUM CONFERMATIVO

La separazione della Magistratura ha anche un risvolto urbanistico

Luciano Ortolani

La riforma costituzionale approvata il 30 ottobre 2025 segna uno dei momenti più rilevanti degli ultimi decenni per l'ordinamento giudiziario italiano. Dopo anni di dibattiti tra politica e operatori del diritto, **il Parlamento ha definitivamente approvato la legge che introduce la separazione delle carriere tra magistrati giudicanti e requirenti**. Il Governo ha presentato questa riforma come un passaggio essenziale per rafforzare l'imparzialità dei giudici e l'autonomia dei pubblici ministeri, correggendo un'impostazione storica della Costituzione del 1948 che, pur distinguendo le funzioni, istituzionalmente manteneva i magistrati in un unico ordine.

L'obiettivo dichiarato è di garantire una **netta separazione professionale tra chi giudica e chi esercita l'azione** penale, al fine di prevenire qualsivoglia influenza reciproca. Nonostante la prevista separazione delle carriere, **rimane rilevante il problema della coabitazione fisica delle sedi dei due ruoli all'interno degli stessi uffici giudiziari**.



Infatti, la presenza condivisa di giudici e pubblici ministeri nello stesso luogo può portare, anche involontariamente, a dinamiche di familiarità che rischiano di influenzare le decisioni dei magistrati. È difficile immaginare che, convivendo quotidianamente con le stesse persone in ambienti condivisi, si possa mantenere un distacco assoluto e una totale imparzialità durante un processo. Questo condizionamento potrebbe compromettere l'effettiva parità tra accusa e difesa e, di conseguenza, mettere in discussione l'imparzialità del giudizio.

Per rafforzare concretamente il principio di autonomia reciproca tra l'organo inquirente e quello giudicante, **sarebbe perciò opportuno prevedere la loro separazione fisica con la creazione di sedi distinte**.

A Verona, ad esempio, **si potrebbe prevedere la realizzazione di una nuova sede per i Pubblici Ministeri nell'area che noi proponiamo come "BARICENTRO" della città, un luogo deputato a diventare il nuovo cuore dei pubblici servizi. La Magistratura giudicante, invece, dovrebbe rimanere nell'attuale sede**.

In questo modo si potrebbe realizzare una separazione netta tra i due rami della Magistratura, rafforzando così la separazione tra le due funzioni e contribuendo alla tutela dell'imparzialità e dell'autonomia del sistema giudiziario.

La **DIAGONALE** e il **BARICENTRO**: una proposta per il **PAT** di Verona

Gian Arnaldo Caleffi

L'originale contributo di idee dell'Associazione Giuseppe Barbieri verso il PAT per gli anni '20-'30

*L'Associazione Giuseppe Barbieri contribuisce al progetto del nuovo PAT con una nuova proposta viabilistica, importante per il riassetto di Verona: il disegno di una **strada DIAGONALE** che da Nord-Ovest tocca l'area della **Stazione ferroviaria** ed arriva a congiungersi con la **Transpolesana-SS434** e l'individuazione di un **BARICENTRO DELLA CITTA'** con la **Stazione Alta Velocità**, un **Polo scolastico superiore** e un **Polo servizi amministrativi**.*

*La realizzazione di questa duplice proposta avrà effetti sul centro storico, alleggerendolo del peso attrattivo di scuole superiori ed uffici pubblici e dando spazi per la residenza e per la ricettività turistica, ed avrà effetti sulla circolazione, anche pubblica, concentrandola in prossimità della **Stazione di Porta Nuova** e del principale nodo di scambio della filovia.*

*Si confermano le previsioni del **Central Park** nella metà dell'area dello scalo merci non interessata dal **BARICENTRO** e dalla **DIAGONALE**.*

Sintetizziamo qui lo studio dei tecnici specialisti che alleghiamo.

A - Criteri generali di pianificazione territoriale

Il contributo affronta le due tematiche prevalenti della cultura urbanistica nella redazione dei Piani di riordino, riqualificazione e sviluppo dei territori spesso ignorati a favore di una generica tutela del territorio:

- La definizione dell'**ARMATURA TERRITORIALE del PAT**, che analizzando la rete infrastrutturale esistente propone le integrazioni con nuovi tratti viari e le riqualificazioni della viabilità esistente;
- La **STRUTTURA e l'ACCESSIBILITA' DEI SERVIZI** in funzione del sistema relazionale, con le opportune rilocalizzazioni per **ottimizzare la rete dei TRASPORTI PUBBLICI** aumentando quantità e qualità del servizio pubblico.

B – La nuova proposta viabilistica: la **DIAGONALE**

Relativamente all'assetto infrastrutturale, senza trascurare l'opportunità di intervenire col miglioramento di situazioni relative alla microviabilità, si propone:

- di riconfermare a nord le previsioni del precedente PAT relativamente alla realizzazione del **Passante/Traforo delle Torricelle** reso ancor più urgente dagli ingombri della filovia sull'asse di via Mameli-Ca' di Cozzi; il progetto da dimensionare al meglio in base a ulteriori approfondimenti sui flussi di traffico, sui carichi nell'Ora di Punta e le Origini-Destinazioni;
- di **aprire il sistema delle connessioni fra città nord e città sud** attualmente ridotte al solo e insufficiente cordone ombelicale di V.le Piave, **migliorando nel contempo l'accessibilità dall'area suburbana**: di qui la proposta di una **DIAGONALE URBANA** che proseguendo la penetrazione in città della TRASPOLESANA-SS.434 distribuisca i flussi provenienti da sud-est su Basso Aquar-Viale Piave-Bretella di VR nord-via Scopoli fino alle rotatorie di via S.Marco/via Curiel, servendo la Stazione dell'Alta Velocità, il nuovo polo funzionale e dei servizi denominato **BARICENTRO** e proposto con il Parco urbano denominato **Central Park** nell'area da dismettere delle FS, secondo il consolidato **criterio del fifty-fifty**, ripristinando il sottopasso ferroviario inopportunamente archiviato.

La sede stradale dovrà essere progettata per garantire minor impatto ambientale, maggior sicurezza e durabilità. Il sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche dovrà essere progettato per garantire un rapido smaltimento delle stesse, riducendo la lama d'acqua superficiale con conseguente **aumento dell'aderenza dei veicoli e della visibilità generale**. Queste acque potranno essere eventualmente riutilizzate per irrigare il verde pubblico. **L'utilizzo di asfalti termocromici permeabili ridurrà la temperatura superficiale della sede stradale**, riducendo le sue deformazioni e fessurazioni e aumentandone la durabilità.

C – il nuovo nucleo di servizi pubblici: il **BARICENTRO**

L'importante area costituita dall'**ex scalo merci** a sud della stazione di Porta Nuova con i suoi circa 500.000 mq di estensione, e soprattutto per la sua baricentrica collocazione, costituisce una straordinaria opportunità per Verona . Non solo come **area da destinare alla formazione di un parco urbano, ma anche come hub infrastrutturale.**

La stazione esistente integrata con la stazione AV sarà **il ganglio della mobilità territoriale alle scale dalla regionale alla internazionale**; il servizio di mobilità pubblica urbana ed extraurbana sarà attestabile nella medesima collocazione ed integrato con la mobilità di scala superiore e in prospettiva anche con una modalità di collegamento dedicato all'aeroporto internazionale.

Questa azione programmatica determina a cascata ulteriori opportunità quali la **formazione del Polo Scolastico Superiore con dotazione di Campus anche sportivi, residenze universitarie, residenze pubbliche sociali e la formazione di un Polo Servizi Amministrativi con la concentrazione di uffici pubblici di facile raggiungimento con il sistema di mobilità pubblica**. Una tale azione di rigenerazione urbana determinerà un'inerzia positiva di riqualificazione sia verso il centro storico, alleggerito dalla pressione di funzioni scolastiche ed amministrative, che verso i quartieri a sud, in particolar modo Borgo Roma e la ZAI.

Il nuovo polo scolastico superiore permetterà la **ricollocazione degli istituti superiori del centro storico riducendo il traffico urbano in quell'area concentrato in determinati orari, ottimizzando anche il trasporto pubblico scolastico**, inclusa la filovia e migliorando la qualità della vita urbana di Verona.

Si libereranno 350.000 metri cubi di edifici storici del centro di Verona, che potranno essere destinati a usi turistici e ricettivi e/o residenziali. Dalla vendita di questi immobili si potrà generare un ricavo che contribuirà a finanziare il nuovo polo scolastico.

L'ampia area verde prevista per il Central Park si trasformerà in un **parco urbano, integrato con gli spazi scolastici** per promuovere il benessere degli studenti e della comunità.

Il nuovo campus includerà aree aperte alla cittadinanza, spazi multiculturali, aree per co-working e strutture sportive, utilizzabili anche fuori dall'orario scolastico.

Un progetto che unisce **innovazione edilizia e sostenibilità ambientale**, con **edifici scolastici che saranno all'avanguardia per efficienza energetica**, integrando i più recenti criteri ambientali. Si promuoverà **l'uso di materiali a bassa emissione di sostanze nocive, la ventilazione meccanica e illuminazione naturale gestita per un ambiente di apprendimento ottimale, spazi flessibili alle mutabili esigenze dei diversi istituti superiori, garantendo così il massimo comfort e adattabilità**.

Il Polo Servizi Amministrativi è pensato come **un sistema al servizio del cittadino che**

accorpa le amministrazioni pubbliche delle funzioni centrali (amministrative e finanziarie), dell'amministrazione locale e regionali, con le quali l'utente si interfaccia più frequentemente nell'arco della propria vita per chiedere ed usufruire dei beni o servizi che queste offrono.

Avere un unico punto di riferimento per i diversi servizi avrà **riscontri positivi sia per la riduzione del traffico in direzione del centro città e, quindi, dell'inquinamento soprattutto nella prima parte della giornata**, sia per le persone in termini di tempo, che di qualità della vita. Inoltre, lo sviluppo dell'informatizzazione, la diversa articolazione delle metodologie di lavoro consentono d'interagire maggiormente, velocizzando lo scambio delle informazioni e favorendo l'integrazione degli spazi a disposizione, secondo un rapporto dinamico e funzionale che promuova la vita di relazione a vantaggio della collettività e del benessere sociale.

Verrebbero a collocarsi in quest'area circondata dal verde del Parco, in prossimità del centro città, e facilmente raggiungibile dai mezzi pubblici anche **tutti gli uffici tecnici Comunali, ora dislocati negli spazi delle mura cittadine o, in diversi edifici "convertiti" a funzioni amministrative del centro città**, spesso inadeguati e che necessitano di interventi di ristrutturazione ed efficientamento, creando così un **unico grande ed efficiente ufficio tecnico comunale**.

D – Attenzione alla sostenibilità ambientale.

Nella normativa del nuovo PAT particolare attenzione dovrà essere prestata **alla sostenibilità ambientale oltre che per la realizzazione della DIAGONALE già descritta, anche per la realizzazione del BARICENTRO**, valutando le coperture verdi, certamente efficaci ma di difficile gestione, e la loro sostituibilità con tetti trattati con sostanze ad elevato albedo e chiari, che ottengono lo stesso effetto con maggiore efficacia in merito alla riduzione dei costi di raffreddamento.

Per la riduzione degli effetti di isola di calore andrà considerato anche l'effetto canyon degli edifici, l'ombreggiamento, i venti, le fontane e gli invasi d'acqua come moderatori climatici.

INQUADRAMENTO DELLE PROBLEMATICHE TERRITORIALI

Tullo Galletti

Il contributo affronta le due tematiche prevalenti della cultura urbanistica nella redazione dei Piani di riordino, riqualificazione e sviluppo dei territori spesso ignorati a favore di una generica tutela del territorio, che più che un obiettivo va considerato un prerequisito:

- La definizione dell'ARMATURA TERRITORIALE, che analizza la rete infrastrutturale esistente proponendo le integrazioni (nuovi tratti viari) e le riqualificazioni necessarie a evidenziare ITINERARI ORIENTATI;
- La STRUTTURA e l'ACCESSIBILITA' DEI SERVIZI in funzione del sistema relazionale, con le opportune rilocalizzazioni per ottimizzare la rete dei TRASPORTI PUBBLICI evitandone onerosi andamenti erratici.

Data per acquisita la necessità di realizzare il noto collegamento est-ovest a nord, come da indicazioni anche del precedente PAT (Galleria/Passante nord delle Torricelle), l'innovazione **proposta di una strada DIAGONALE** nasce dalla lettura dell'assetto anomalo della città di Verona, a forma di clessidra, improntato sullo storico itinerario di penetrazione urbana V.le delle Nazioni-V.le del Lavoro-V.le Piave, al fine di connettere la **città sud** con la **città nord**, all'esterno di tale cordone ombelicale e con funzioni di complementarietà ad esso, raccogliendo in particolare la quota in penetrazione delle relazioni con la "Bassa".

L'andamento sud-est / nord-ovest dell'itinerario proposto consentirebbe non solo di servire l'area del cosiddetto Central Park associato allo sviluppo di un Centro multifunzioni concepito come un nuovo BARICENTRO fra le due città, *una Piazza Bra degli anni duemila*, in cui far convergere i principali servizi amministrativi, scolastici, culturali e ricreativi facilmente accessibili anche dal territorio metropolitano.

L'accessibilità dell'area è infatti garantita non solo dal nuovo impianto viario ma anche (e soprattutto) dai servizi ferroviari: dall'Alta Velocità, alla cui stazione si attesta, a un auspicabile SFMR (Servizio ferroviario metropolitano) realizzabile sulla cintura FS da Parona a Porta Vescovo.

La Diagonale, infatti, proseguendo la Traspolesana da B. Roma intersecherebbe Basso

Aquar, V.le Piave, attraverserebbe l'ex scalo merci per collegarsi con il sottopasso ferroviario –troppo frettolosamente archiviato– alla bretella di Verona nord e tramite il suo svincolo per lo stadio al raccordo fino a via Sogare e di qui a via S. Marco–via Gramsci grazie alle nuove rotatorie previste. Su tale impianto stradale andrebbero collegati Stradone S. Lucia e via Golosine per dare uno sbocco anche a questo quartiere. Il problema delle risorse mobilitabili risulterebbe molto alleggerito riallocando su tale progetto i molti finanziamenti dispersi in opere non assolutamente strategiche per la città o “puntuali” di microviabilità, di impostazione quasi più ideologica che funzionale, pur senza trascurare l'opportunità di intervenire con *criteri di rete* e di *miglioramento di situazioni puntuali* relativi alla viabilità di zona.

Nel merito dell'assetto infrastrutturale si sottolinea la necessità:

- di riconfermare a nord le previsioni del precedente PAT relativamente alla realizzazione del **“Passante/Trafo delle Torricelle”** reso ancor più urgente dagli ingombri della filovia sull'asse di via Mameli-Ca' di Cozzi; progetto da dimensionare al meglio in base a ulteriori approfondimenti sui flussi di traffico, i carichi nell'Ora di Punta e le Origini-Destinazioni;
- di aprire il sistema delle connessioni fra *città nord* e *città sud* attualmente ridotte al solo e insufficiente impianto di V.le Piave, di cui sono note le criticità e che con la proposta elaborata risulta manifestamente abbattibile, peraltro lo scopo della cui realizzazione fu a suo tempo quello di *portare più velocemente in città le provenienze dall'autostrada*: obiettivo che contraddice attualmente i propositi di contenere i flussi in penetrazione sia con l'ampliamento della ZTL sia con la moderazione della velocità, benché provvedimenti da rivedere sostanzialmente nel merito;
- migliorare l'accessibilità dall'area suburbana fornendo uno sbocco funzionale alla penetrazione in città della TRASPOLESANA-SS.434 distribuendo i flussi provenienti da sud-est sulla DIAGONALE proposta, nonché l'accesso al NUOVO POLO FUNZIONALE e DEI SERVIZI proposto nell'area ex scalo merci FS con il *Central Park* e ad esso *INTEGRATO*, secondo il consolidato criterio del *fifty-fifty*.









IL BARICENTRO, UNA PARTE DI CITTA' DA "RAMMENDARE"

Paolo Richelli

L'importante area costituita dall'ex scalo merci a sud della stazione di Porta Nuova con i suoi 500.000 mq di estensione e soprattutto per la sua baricentrica collocazione costituisce una straordinaria opportunità per la Verona del futuro.

Così come il Senatore a vita arch. Renzo Piano ha voluto ricordare alle Istituzioni che la riqualificazione delle città può essere attuata anche con progettazioni alla scala urbana ed edilizia che "*rammendino*" parti di esse per rivitalizzare anche le aree contermini se non tutto il territorio della città con azioni coordinate anche in questo caso per la nostra città si tratta di "*rammendare*" parti del tessuto allo scopo di riconciliare ambiente e costruito.

Il dibattito urbanistico nazionale contemporaneo tratta la riqualificazione delle città o di pezzi di essa allo scopo di riequilibrare l'insieme delle funzioni e delle infrastrutture presenti o da rinforzare con la finalità di apportare benefiche conseguenze sull'intero territorio urbano. L'ex scalo merci è un'area già urbanizzata, nel cuore della città e il cui uso non determina un ulteriore consumo di suolo ma una opportunità di rinaturalizzazione da integrare con funzioni che migliorino le relazioni sociali ed economiche in contesti fortemente caratterizzati da ampie quote di verde urbano o territoriale. Non si tratta di privilegiare una soluzione che preveda un uso totale a verde dello scalo merci (soluzione questa di difficile attuazione perché non sostenibile economicamente) o che ne preveda un uso fortemente edificato (soluzione questa che garantirebbe ampi margini di sostenibilità economica ma scarsa attenzione ai valori naturalistico-ambientali) ma di progettare un parco che accolga sia le infrastrutture (che potrebbero essere interrato) che gli edifici prevalentemente di uso pubblico la cui ricollocazione contribuirà ad efficientare la mobilità urbana ed extraurbana nel Baricentro della città. Tale azione, tenuto conto delle modeste distanze che il Baricentro della città ha dalle sue zone meridionali e settentrionali contribuirà a sviluppare il modello della città dei quindici minuti. Serve innanzitutto un grande progetto in cui vengano integrate le competenze e capacità di urbanisti, land designer, architetti e progettisti della mobilità da coinvolgere opportunamente in un concorso internazionale che dia risposte di alto profilo per far fronte alle sfide del futuro di Verona anche in materia di cambiamento climatico.

Ecco quindi che sulla base di queste premesse l'ex scalo merci, per noi futuro Baricentro di Verona, non sarà solo un' area da destinare alla formazione di un parco urbano ma sarà anche hub infrastrutturale; infatti la stazione di Porta Nuova integrata con la stazione della alta velocità sarà il ganglio della mobilità territoriale alle scale, dalla regionale alla internazionale; il servizio di mobilità pubblica urbana ed extraurbana sarà attestabile nella medesima collocazione ed integrato con la mobilità di scala superiore e sperabilmente anche con una modalità di collegamento dedicato all'aeroporto internazionale. Questa azione programmatica determina a cascata ulteriori opportunità quali la formazione del Polo Scolastico Superiore con dotazione di Campus anche sportivi, residenza universitarie, residenze pubbliche sociali, residenze convenzionate e collocazione di uffici pubblici di facile raggiungimento con il sistema di mobilità pubblica. Una tale azione di rigenerazione urbana determinerà una inerzia positiva di riqualificazione sia verso il centro storico, alleggerito dalla pressione di funzioni scolastiche ed amministrative, che verso i quartieri a sud in particolar modo B. Roma, Golosine e ZAI. La ZAI dovrebbe essere oggetto di una riprogettazione complessiva alla scala del Piano degli Interventi con forte azione di decentificazione con innervazioni di corridoi verdi e politiche che consentano progetti edilizi attuabili anche in presenza di forte frammentazione delle proprietà.

Progetto per il riutilizzo dell'ex scalo ferroviario di Verona Porta Nuova: un parco multifunzionale per la città

Giuseppe Ottaviani

L'area dismessa dell'ex scalo ferroviario di Verona Porta Nuova, che si estende per circa 500.000 mq, diventerà un nuovo cuore pulsante della città grazie alla realizzazione di un grande parco urbano multifunzionale. L'obiettivo del progetto è trasformare questo spazio in un ambiente verde e sostenibile, che integri attività scolastiche, amministrative, sportive e residenziali, promuovendo al contempo una mobilità più fluida e moderna.

Elementi principali del progetto

1 - Il parco urbano come fulcro

Il parco costituirà il centro dell'intervento, con ampie aree verdi interconnesse da percorsi ciclo-pedonali. Due grandi zone con alberature ad alto fusto saranno collocate ai vertici opposti dell'area, collegate da un viale centrale ciclo-pedonale che attraverserà l'intero lotto, creando un corridoio verde tra il quartiere Golosine e il prolungamento di Via Roveggia.

2 - Riorganizzazione delle scuole superiori

Saranno ricollocati i principali licei e istituti superiori attualmente situati nel centro storico di Verona. Gli edifici scolastici occuperanno volumi pari a circa 280.000 mc, liberando il centro storico dal traffico generato dagli spostamenti degli studenti e migliorando la qualità della vita urbana. Le nuove scuole saranno collocate lungo la direttrice di Via Roveggia, con accessi agevolati grazie al progetto viabilistico della diagonale.

3 - Uffici amministrativi e funzioni pubbliche

Lungo la diagonale e in prossimità della linea ferroviaria verranno realizzati edifici per ospitare uffici pubblici, come l'INPS, l'Agenzia delle Entrate e uffici comunali. Questa disposizione creerà una barriera funzionale e visiva tra la ferrovia e il parco, migliorando la vivibilità dell'area verde.

4 - Studentati e residenze per studenti fuori sede

Nella zona adiacente allo Stradone Santa Lucia sarà realizzata un'area dedicata agli studentati, risolvendo il problema della carenza di alloggi per studenti fuori sede.

5 - Impianti sportivi e servizi per la comunità

Saranno realizzate aree sportive a servizio delle scuole e della collettività, tra cui una piscina che potrà essere utilizzata sia dagli studenti che dalla comunità locale.

6 - Viabilità e sostenibilità

La viabilità della diagonale sarà in gran parte interrata per non interferire con l'armonia del parco. Inoltre, la nuova stazione dell'alta velocità sarà facilmente accessibile, rendendo quest'area un importante nodo di interconnessione tra mobilità urbana e infrastrutture ferroviarie.

Impatto sui quartieri limitrofi

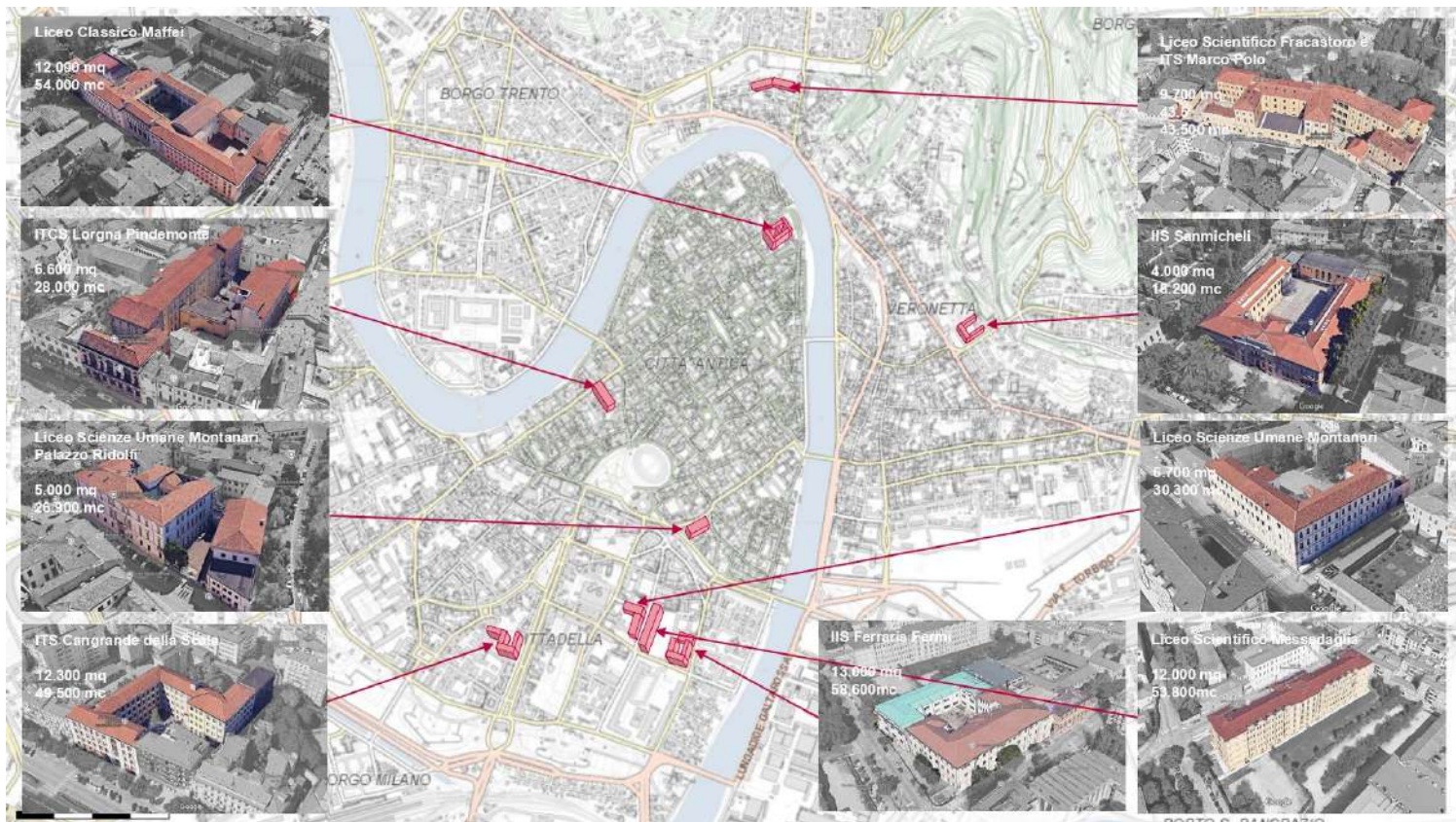
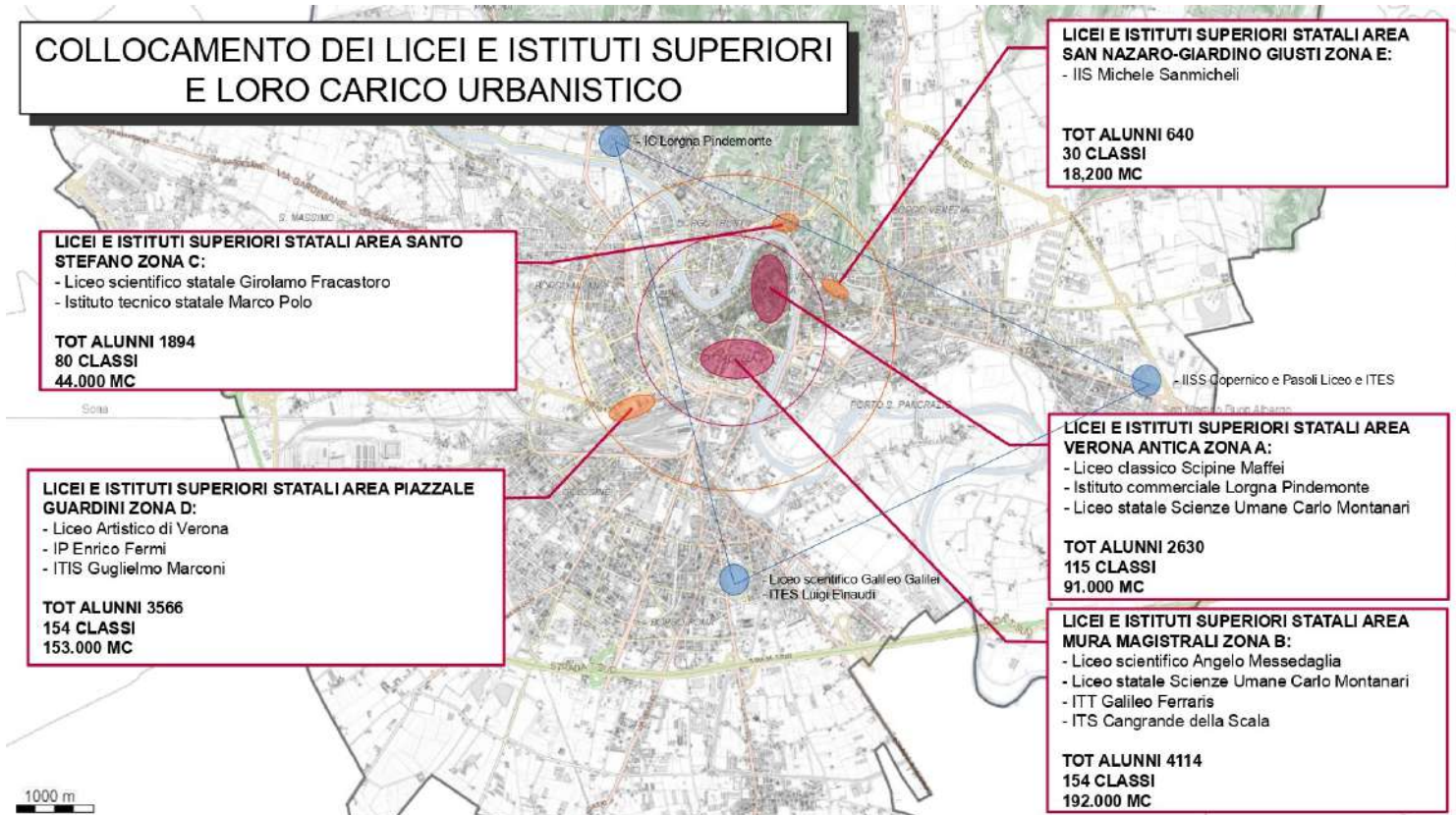
Il progetto avrà un impatto trasformativo sui quartieri circostanti:

- **Golosine E Santa Lucia:** saranno meglio collegate al resto della città grazie al nuovo viale ciclo-pedonale e al potenziamento della viabilità, diventando un quartiere più vivibile e attrattivo. L'accesso al parco e alle nuove infrastrutture migliorerà la qualità della vita per i residenti.

Obiettivi del progetto

- **Riqualificazione urbana:** trasformare un'area dismessa in un nuovo polo verde e multifunzionale.
- **Decongestionamento del traffico:** ridurre la pressione sul centro storico di Verona nelle ore di punta.
- **Sostenibilità ambientale:** promuovere spazi verdi e percorsi pedonali e ciclabili.
- **Integrazione sociale e culturale:** creare un ambiente che favorisca l'interazione tra studenti, cittadini e lavoratori.

COLLOCAMENTO DEI LICEI E ISTITUTI SUPERIORI E LORO CARICO URBANISTICO



CARICO URBANISTICO ISTITUTI SUPERIORI CON NUMERO ALUNNI PER AREA URBANA

	CLASSI	ALUNNI	MEDIA	ZONA A: VERONA ANTICA				ZONA B: MURA MAGISTRALI				ZONA C: SANTO STEFANO				ZONA D: PIAZZALE GUARDINI				ZONA E: SAN NAZARO GIARD. GIUSTI			
				ALUNNI	CLASSI	MC FABBRICATO	MC	ALUNNI	CLASSI	MC FABBRICATO	MC	ALUNNI	CLASSI	MC FABBRICATO	MC	ALUNNI	CLASSI	MC FABBRICATO	MC	ALUNNI	CLASSI	MC FABBRICATO	MC
MAFFEI	55	1205	22	1205	55	54000	45																
LORGNA PINDEMONTE	35	839	24	839	35	28000	33																
MONTANARI	83	1467	23	586,8	25,2	26900	46	880,2	37,8	30300	34,4												
MESSEDAGLIA	50	1350	27					1350	35	53800	39,9												
CANGRANDE	40	1050	23					1050	40	49000	46,9												
FERRARIS	36	829	23					829	36	58600	70,7												
FRACASTORO	48	1171	24									1171	48	29250	25								
MARCO POLO	32	723	23									723	32	14250	19,7								
LICEO ARTISTICO	63	1382	22													1382	63	46320	34				
FERRARI	22	471	21													471	22	34264	73				
MARCONI	69	1713	25													1713	69	71880,8	42				
SIS MICHELE SANMICHELI	30	636	21																	636	30	18200	29
				586,8	25,2	26900	46	4114,2	154,8	102200	46,7	1694	80	43500	23	3566	154	152484,8	43				

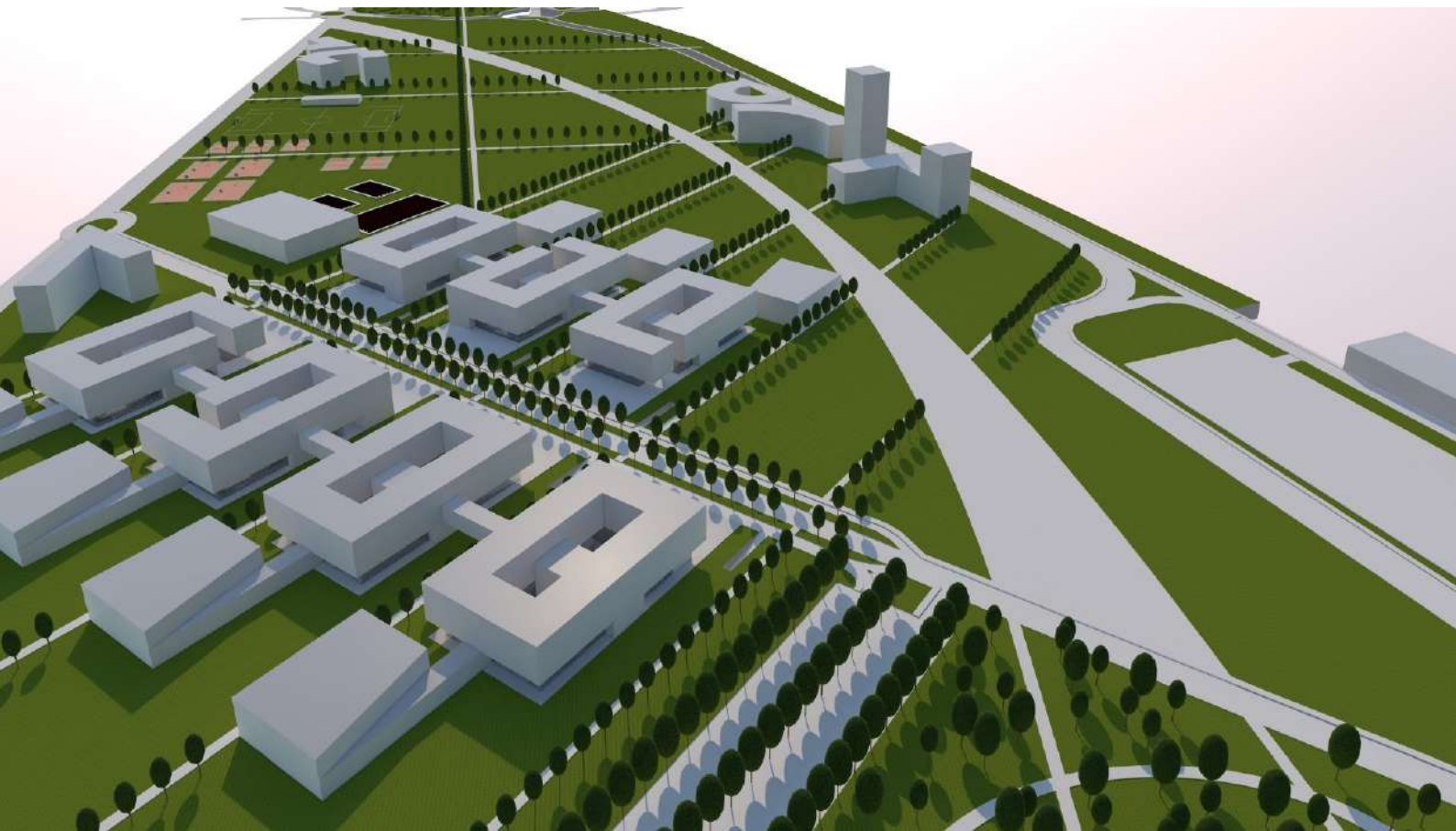
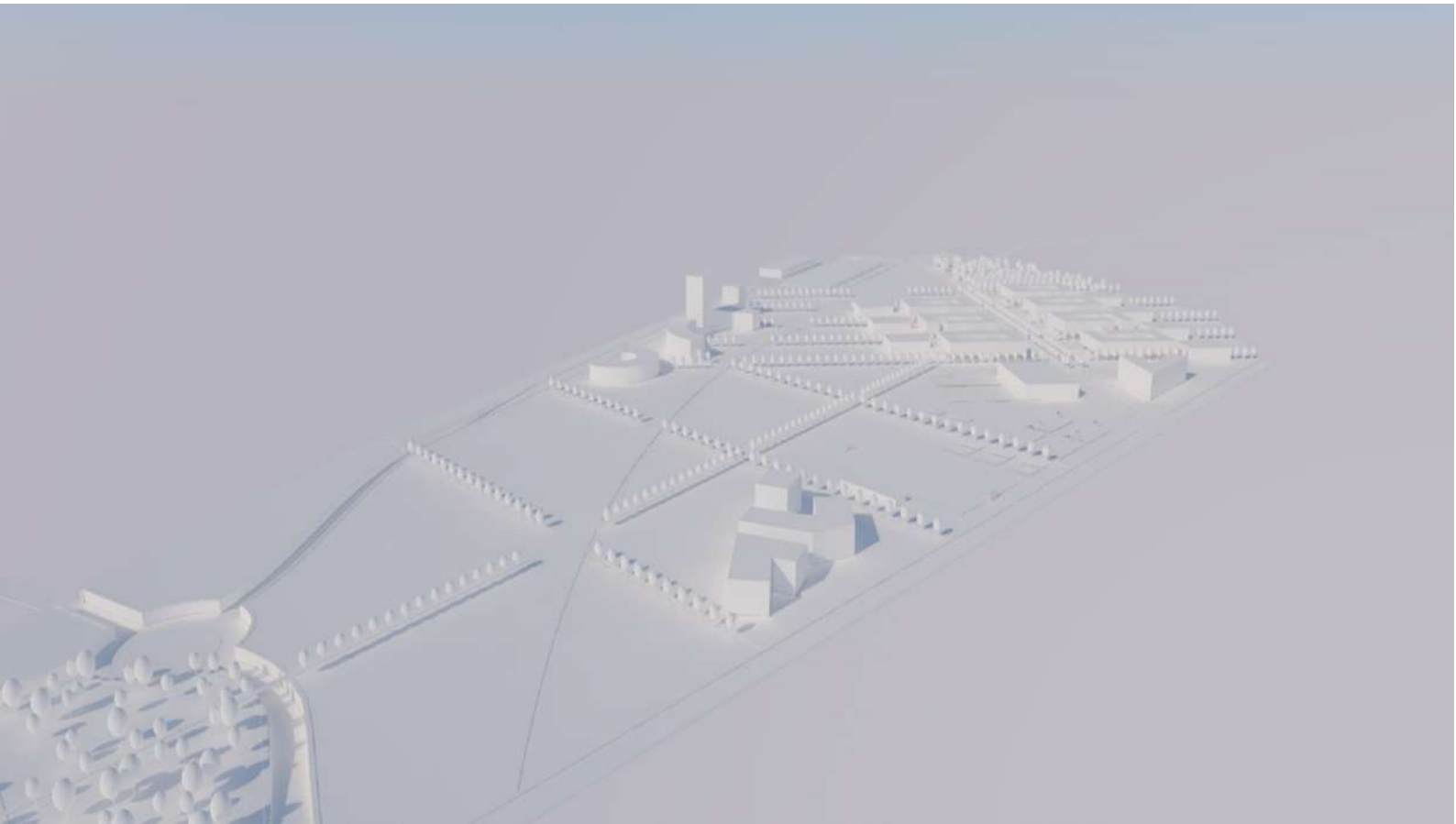
ZONE A-B-C-E volume mc 280800 mc

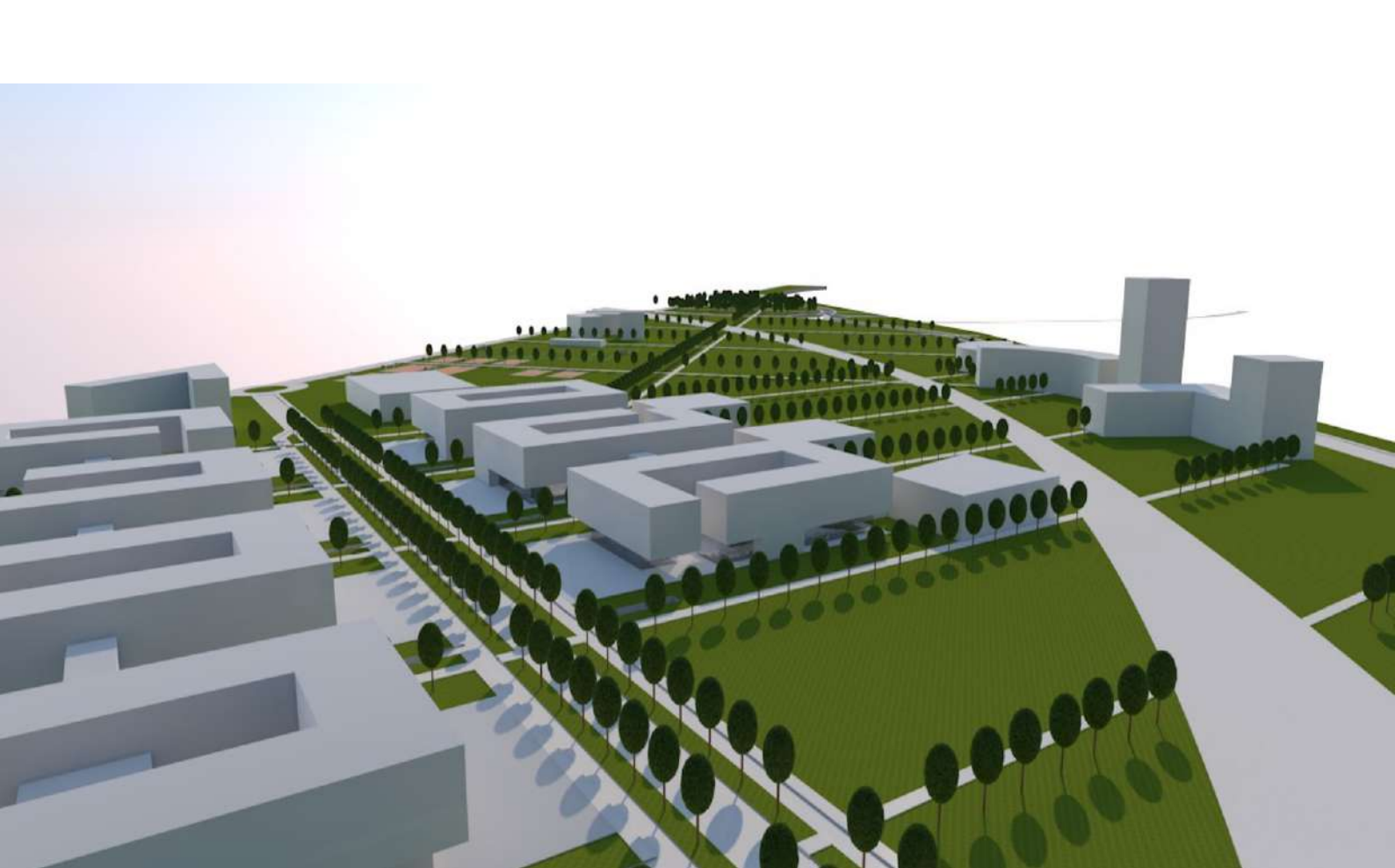
superficie lorda edifici scolastici 62400 mq

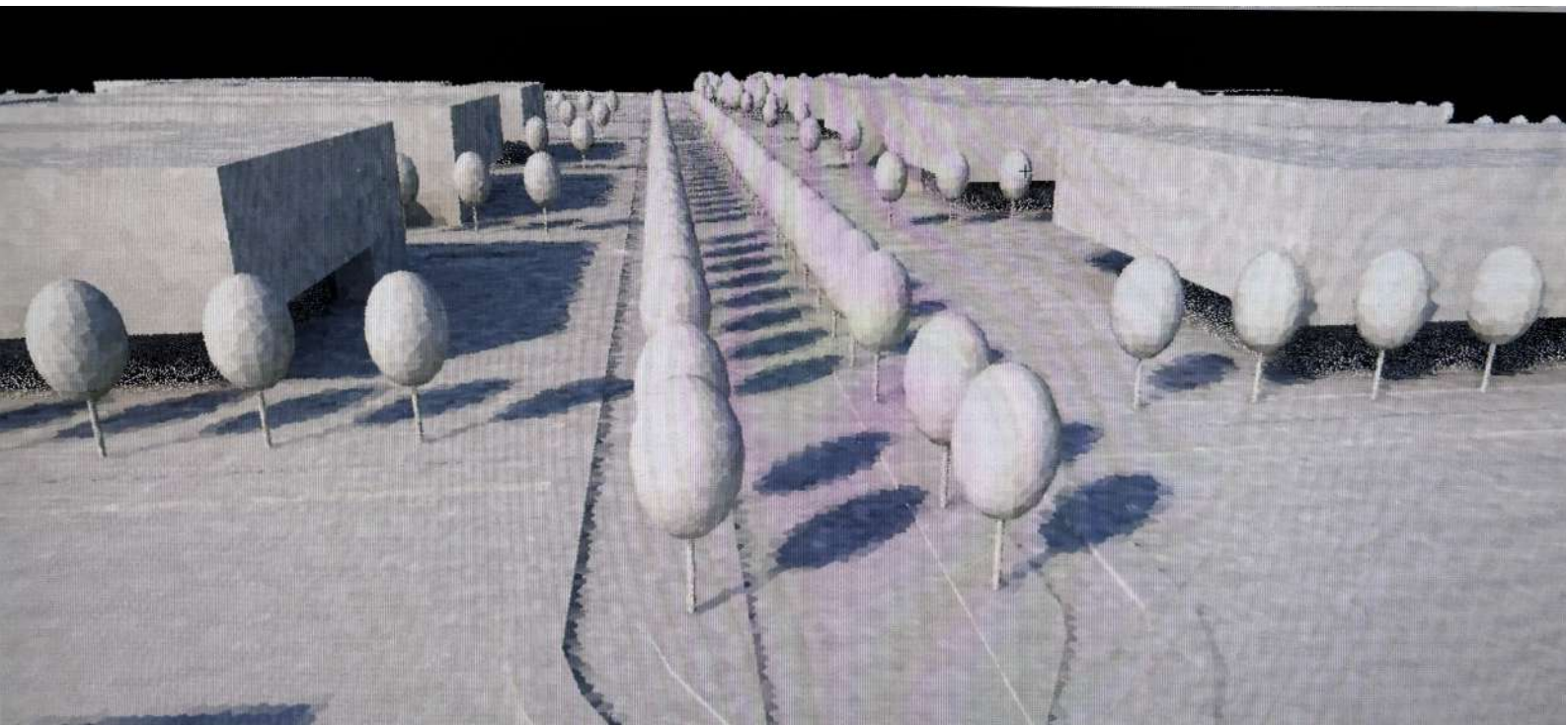
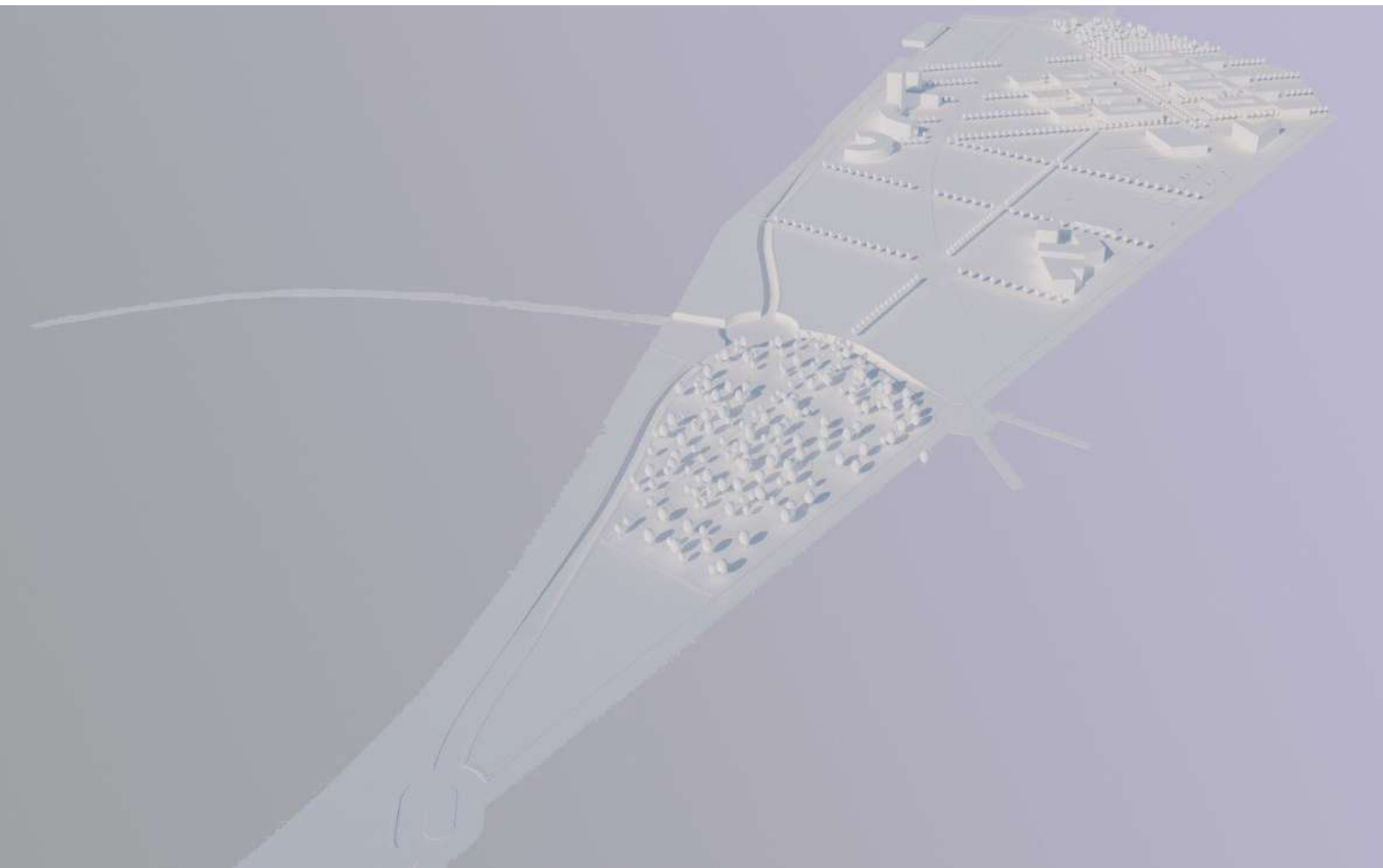
Ipotesi ricollocamento di 280.000 mc di
edifici scolastici superiori zone A-B-C-E
pari a 62.000 mq su 2 o 3 piani











Polo servizi amministrativi - Contributo al miglioramento dei servizi al cittadini: delocalizzazione e accentramento

Maria Cristina Sandrini

Da sempre il rapporto tra cittadino e pubbliche amministrazioni non è dei più semplici. Alla macchinosità che caratterizza la filiera burocratica si oppone un altro tipo di complessità, quella della vita quotidiana di un gran numero di persone che si trovano a vivere in contesti differenti e con le difficoltà più disparate. Soprattutto nel corso degli ultimi anni, sono stati messi in atto espedienti di diversa natura che, possono contribuire a risolvere le difficoltà che affliggono il rapporto tra cittadini e pubblica amministrazione, da ultimo, il sistema di reingegnerizzazione informatica.

Nonostante questo, non può venir meno un rapporto diretto tra Enti e Utenti.

Questa proposta nasce con l'intento di migliorare il rapporto tra pubbliche amministrazioni e cittadinanza, dal punto di vista logistico e della fruizione e, la riqualificazione dell'area costituita dall'ex scalo merci a sud della stazione di Porta Nuova costituisce un'ottima occasione. Trattandosi di un'area piuttosto estesa, di ca. 500.000 mq, si può prevedere la co-presenza di un'area da destinare a **parco Urbano "Central Park"** e di un'area da destinare ad un Centro funzionale che oltre al **Polo Scolastico Superiore** ospiti anche un **Polo Servizi Amministrativi** rivolto al cittadino e che, raccolga tutte quelle realtà pubbliche di maggior interrelazione con l'utenza.

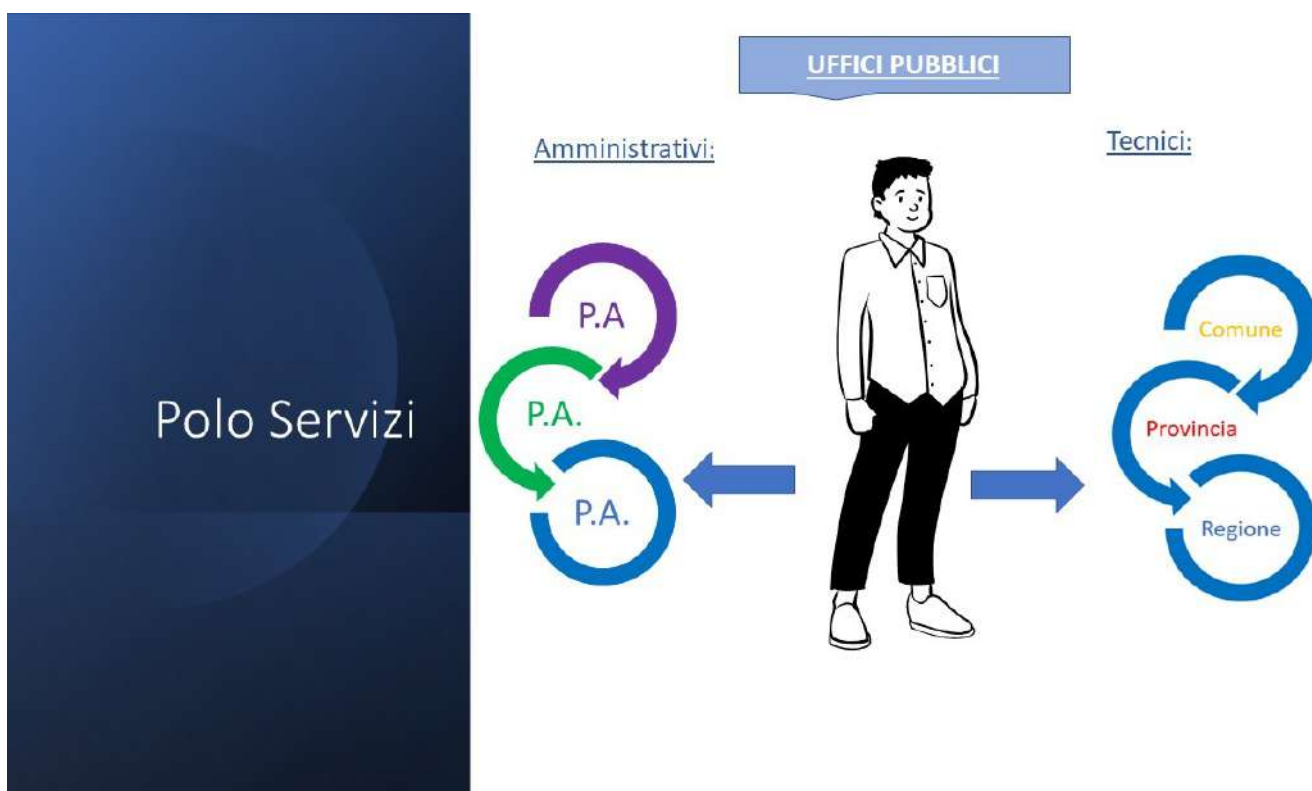
A titolo esemplificativo si può pensare ad enti che offrono servizi amministrativi quali INPS, Centro per l'Impiego, Agenzia delle Entrate, Servizi URP (strutture tra le quali vige già uno scambio informazioni che consente la corretta istruttoria per l'erogazione dei servizi richiesti) e, enti che offrono servizi tecnici (Amministrazione comunale -uff. tecnici quali Edilizia Privata, Pianificazione Urbanistica e Ambiente, Strade Giardini e arredo urbano, Mobilità e traffico, Provincia e Regione).

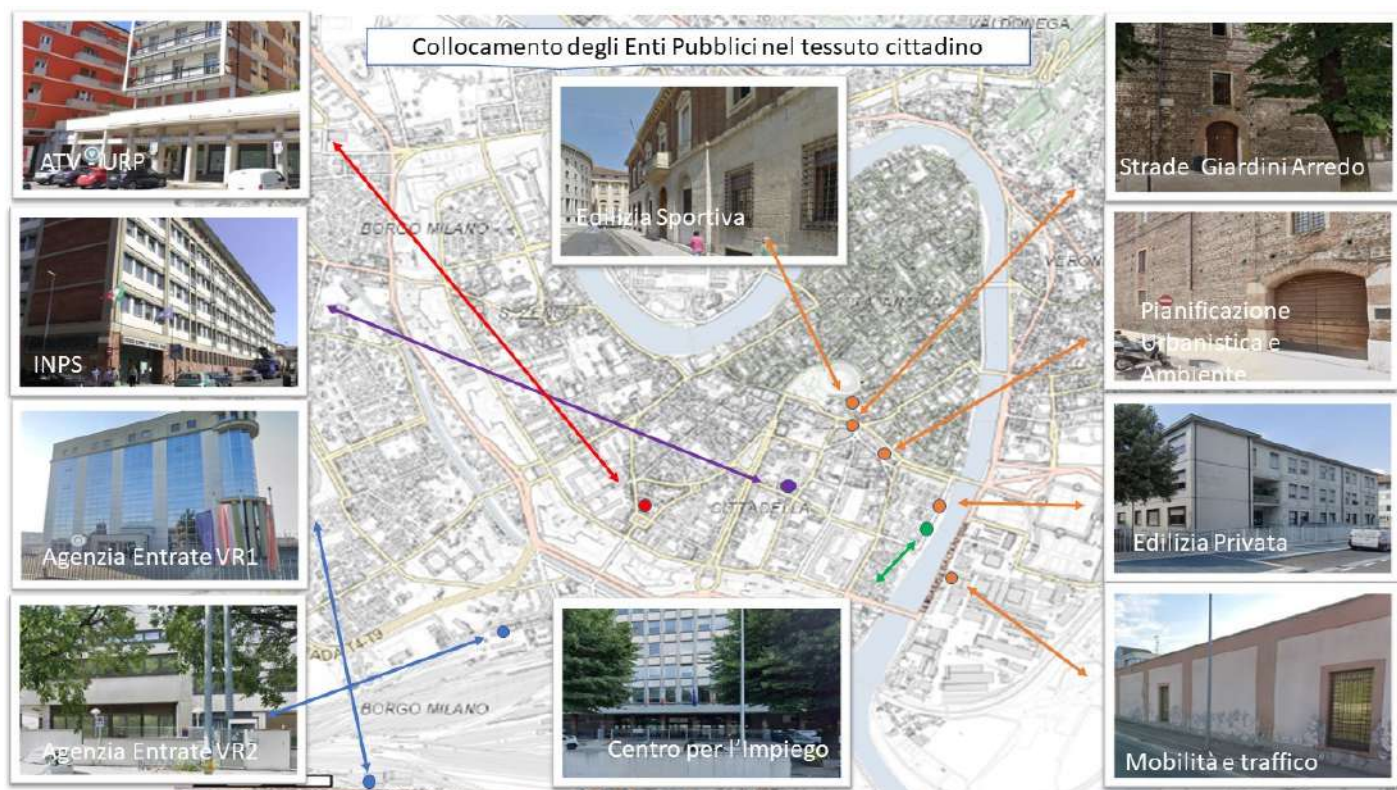
Attualmente si tratta di Amministrazioni che trovano la loro collocazione prevalentemente nell'area del centro cittadino. La loro delocalizzazione consentirebbe di alleggerire la richiesta di accesso al centro da parte dell'utenza e del personale dipendente, dalla necessità di parcheggio e di servizi di trasporto pubblico. Il loro accentramento in un'area ben localizzata, posta lungo una viabilità che ne facilita l'accesso sia con mezzi pubblici che privati, oltre che favorire una maggior interazione tra enti con competenze trasversali, migliorerebbe indubbiamente la qualità

della vita per la popolazione, che dovrebbe far riferimento ad un'unica area per richiedere ed usufruire dei servizi erogati, sia per i dipendenti stessi, che si troverebbero ad operare in edifici nuovi, realizzati con le nuove tecnologie per il risparmio energetico e con spazi adeguati allo svolgimento delle funzioni.

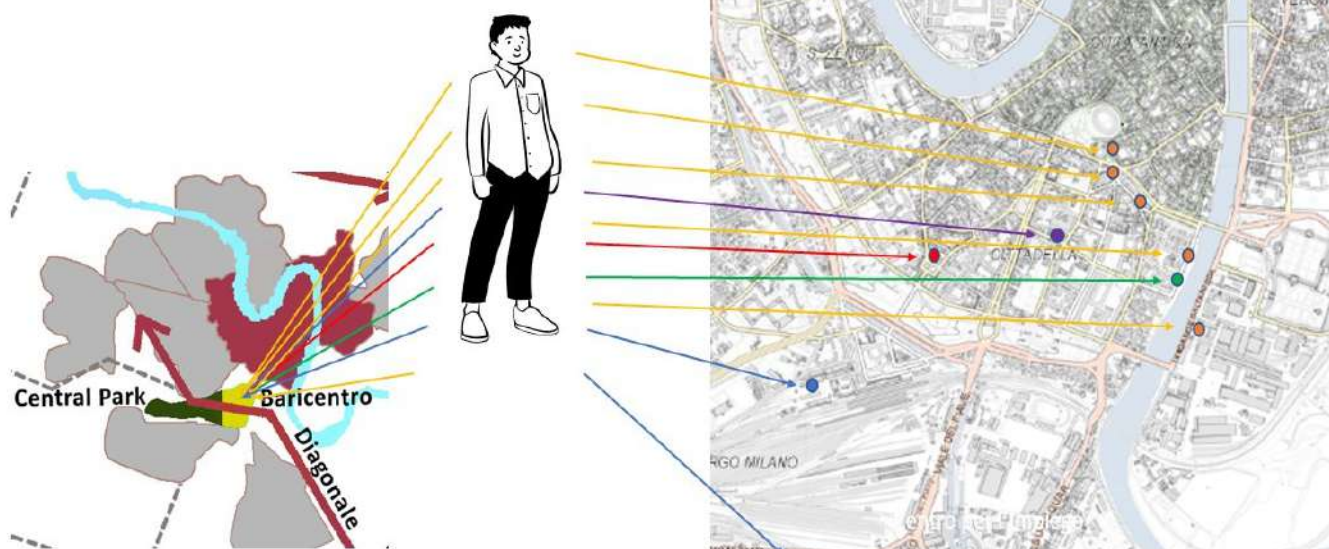
Le singole strutture potrebbero confluire in una sorta di “campus” con la condivisione di spazi strutturati per attività di formazione, d'informazione e di aggregazione promuovendo così la vita di relazione e sociale.

Importante si conferma quindi il fattore umano, costruendo un ambiente di lavoro che consenta agli operatori di godere della serenità necessaria per porsi in ascolto delle esigenze altrui ottimizzando così il rapporto pubblico/cittadino.





POLO SERVIZI AMMINISTRATIVI:
Ipotesi di delocalizzazione



La variabile strategica: proprietà degli edifici scolastici superiori

Luciano Ortolani

Il Comune di Verona, oltre alle normali competenze istituzionali come Ente predisposto al governo del proprio territorio, nel programmare lo sviluppo dell'Edilizia Scolastica ha un particolare interesse e una specifica competenza anche per le strutture degli Istituti delle Scuole Secondarie di secondo grado. Questo perché alcuni importanti plessi, quale ad esempio la sede del Liceo Classico Maffei, sono tutt'ora di proprietà comunale.

Con la legge 11 gennaio 1996, n. 23, venivano infatti ridefinite in maniera organica le competenze degli enti locali in materia di edilizia scolastica.

In particolare, alle Province veniva affidata la competenza relativa alla manutenzione degli edifici sede di istituti e scuole di istruzione secondaria superiore. A tale riguardo l'art. 8 della citata legge n. 23 del 1996 disciplinava il passaggio in proprietà o in uso gratuito degli immobili sede di Istituti Superiori comunali e statali alle Province, al fine di permettere a queste ultime di svolgere le proprie competenze.

Il Comune e la Provincia di Verona, onde evitare gravose e soprattutto onerose procedure di alienazione, sceglievano pertanto quale modalità il Contratto di Comodato d'Uso Gratuito.

Questo fatto legittimerebbe il Comune a contribuire alla spesa per la realizzazione del nuovo polo scolastico provinciale nel Baricentro, in quanto, una volta liberati i plessi scolastici in uso alla Provincia, riavrebbe la piena disponibilità degli immobili .

INSERIMENTO PAESAGGISTICO E ARREDO URBANO

Impatto e sostenibilità ambientale

Filippo Bonini e Alessandro Muraca

La realizzazione del nuovo tracciato prevede, sia nella fase progettuale che costruttiva, accorgimenti mirati a ridurre l'impatto dell'opera verso l'ambiente, oltre ad aumentare la sicurezza e la durabilità dell'opera.

In particolare:

- Adozione di asfalto colorato, eventualmente termocromico, per ridurre la temperatura superficiale del manto stradale durante i mesi estivi: questo contribuisce a mantenere temperatura più basse, anche di 3- 5 gradi, nelle vicinanze dell'arteria stradale e rendere l'ambiente urbano più confortevole riducendo l'effetto isola di calore;
- La minore temperatura dell'asfalto ne aumenta la durabilità, perché soggetto a minore deformazione, e l'utilizzo di colori chiari con additivi particolari consente una maggiore visibilità notturna, con la possibilità di aumentare il contrasto cromatico per segnalare con più efficacia attraversamenti, intersezioni e zone riservate (esempio piste ciclabili o aree pedonali);
- Utilizzo di asfalti drenanti con conglomerati bituminosi opportunamente modificati per ridurre la lama d'acqua superficiale, e quindi aumentare visibilità e aderenza, e selezione di tecnologie di pavimentazione stradale a bassa emissione sonora;
- Misure per la raccolta, il trattamento e il riutilizzo delle acque meteoriche, sia per irrigare le aree verdi che per alimentare fontane o lame d'acqua che, come ampiamente dimostrato, contribuiscono a ridurre l'effetto isola di calore; tutti i dispositivi sono studiati per favorire il rapido allontanamento delle acque dalla sede stradale e consentirne un rapido smaltimento in modo da ridurre il rischio di allagamenti;
- Nelle zone dove verrà prevista una notevole concentrazione di nuovi insediamenti, in particolare con edifici di altezza elevata, analisi preliminare della direzione dei venti prevalenti, per orientare, ove possibile, la direzione delle strade in modo parallelo ai venti stessi, e favorire la rimozione delle polveri sottili migliorando la qualità dell'aria;

- Infine l'adozione di asfalti colorati può migliorare l'inserimento architettonico delle arterie stradali e migliorare l'aspetto estetico delle piazze, delle aree



L'ARCO SUD EST



Con la proposta dell'ARCO SUD EST integriamo la precedente proposta di DIAGONALE e BARI-CENTRO che ora diventa DIAGONALE, BARICENTRO E MEDIANA EST.

Il tratto sud della DIAGONALE la MEDIANA EST formano un ideale arco che in nuce era già presente nella pianificazione territoriale ed urbanistica di Verona fin dal 1931.

Quasi un secolo di tentativi di dare soluzione viabilistica a questa parte di città superando l'insufficienza della viabilità storica, ed ancora la soluzione non è stata realizzata.

Vediamone brevemente le tappe.

“Ma Verona è troppo bella e cara agli italiani, e sorsero spontanee le proteste nell’assemblea stessa del Congresso Nazionale. Autorevolmente fu lasciato sperare che il problema venga studiato daccapo”.

Alberto Alpago Novello, *“La prima mostra nazionale dei piani regolatori”*, in *Rassegna di Architettura*,

L'ARCO SUD EST NELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI VERONA

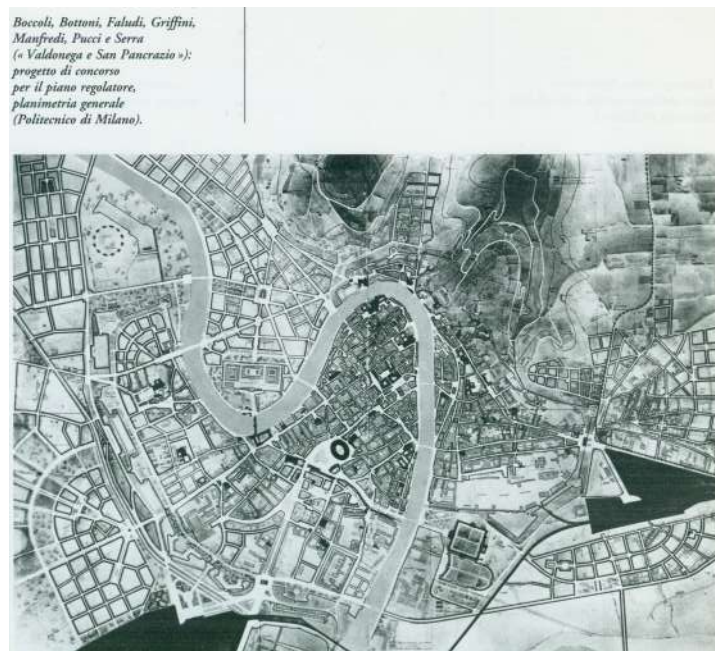
Gian Arnaldo Caleffi

La necessità di pianificare una strada che funga da circonvallazione dei quartieri abitativi di Porto San Pancrazio e Borgo Venezia compare fin dal **Concorso per il Piano Regolatore del 1931**.

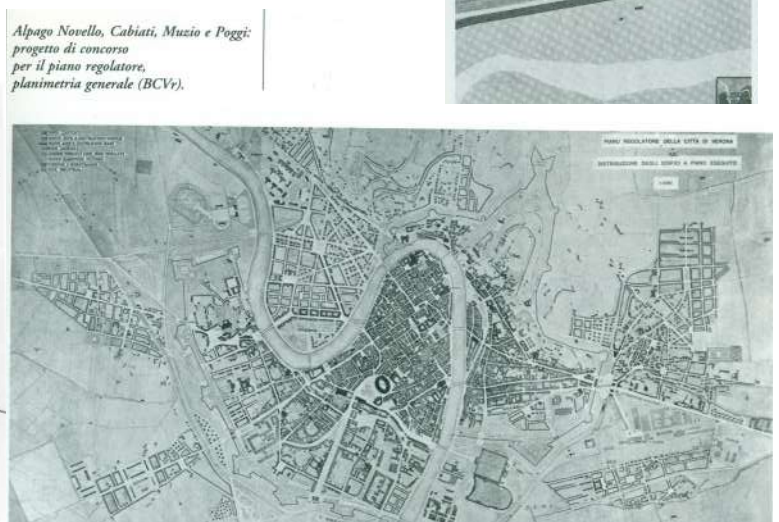
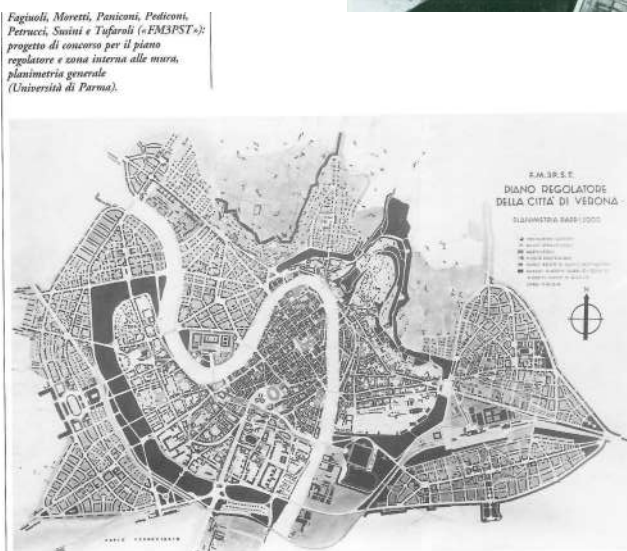
E' una costante nella pianificazione territoriale veronese che compare e scompare di piano in piano, che si estende di volta in volta a sud verso l'autostrada o a nord est verso San Michele.

Ma che ad oggi non è ancora stata risolta perché ogni volta, come diceva Alberto Alpago Novello, *“fu lasciato sperare che il problema venga studiato daccapo”*.

La nostra proposta ha trovato la soluzione che concilia fluidificazione del traffico, riduzione delle interferenze tra traffico locale e traffico di attraversamento ed è rispettosa dell'ambiente, in primis del Parco dell'Adige Sud.



Alcuni progetti del concorso, 1931



La necessità di pianificare una strada che funga da circonvallazione dei quartieri abitativi di Borgo Roma, Porto San Pancrazio, Borgo Venezia e San Michele compare per la prima volta in uno strumento operativo nel **Piano Regolatore del 1938** limitatamente a Porto San Pancrazio e Borgo Venezia.

Si tratta della previsione di una strada che dal ponte San Francesco attraversa l'area ex Galtarossa e lambisce a sud Porto San Pancrazio per sfociare in corso Venezia e prosegue verso nord perimetrando il quartiere di Borgo Venezia.



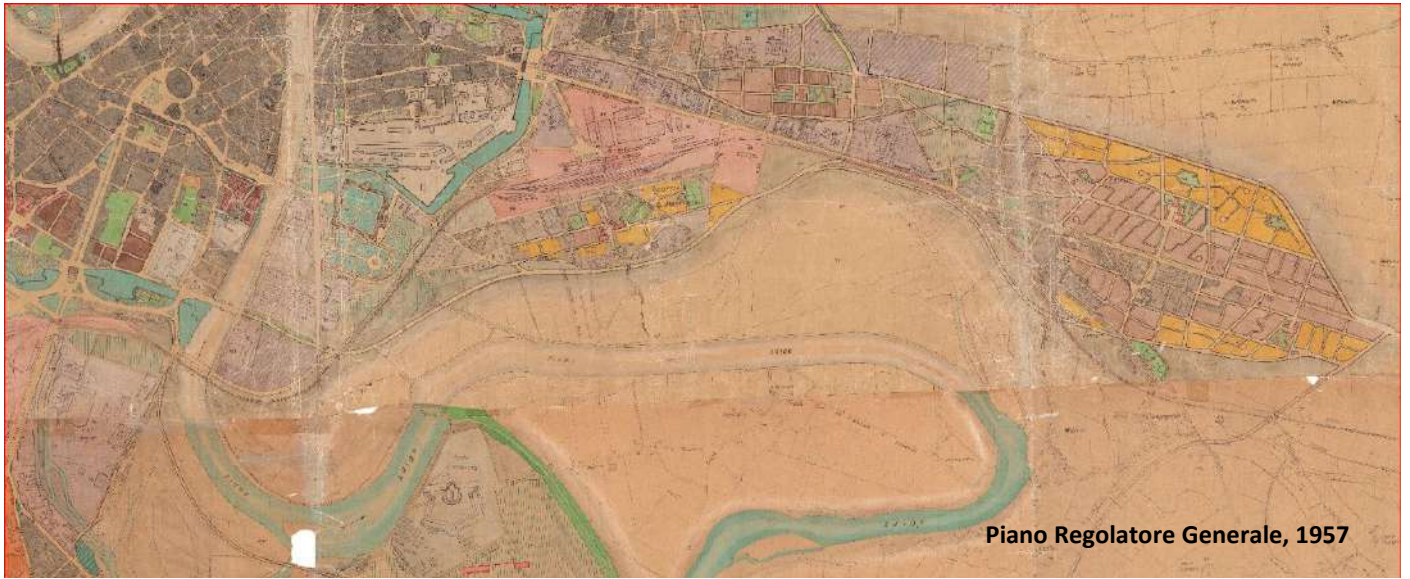
La strada è confermata nel **Piano di Ricostruzione del 1948** redatto da Plinio Marconi,



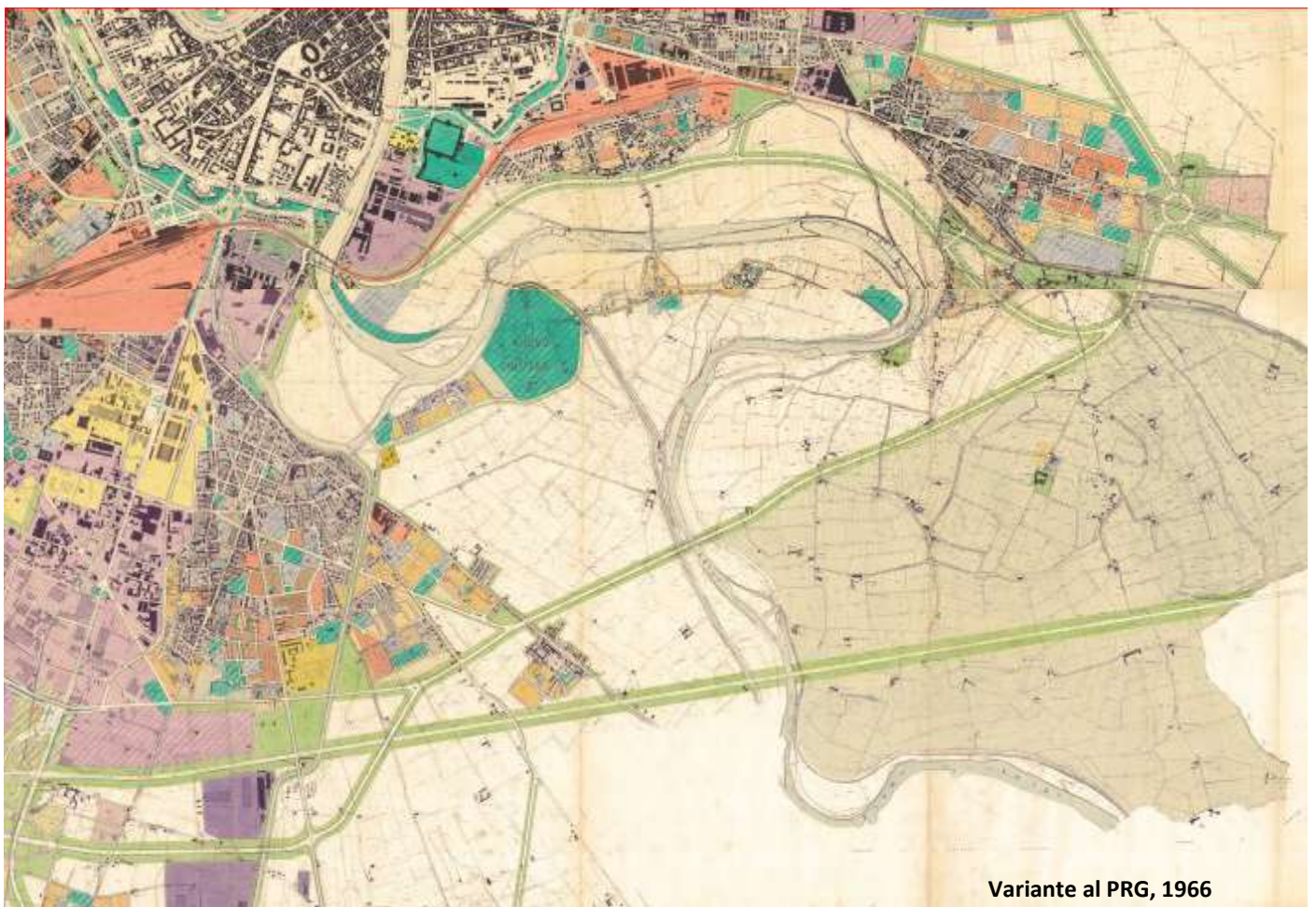
Piano di Ricostruzione, 1948

E' confermata anche nel **Piano Regolatore Generale del 1957** redatto dallo stesso Marconi.

La strada ricalca la stessa del 1938 e del 1948, ma prosegue verso Est in parallelo a corso Venezia fino a diventare la circonvallazione sud di San Michele.



Nella Variante al P.R.G. adottata nel 1966 e mai approvata la strada mediana si allontana dal tessuto edificato e compare una nuova strada che da Palazzina raggiunge la SS 11 dopo San Michele attraversando un'area agricola che poi diventerà il Parco dell'Adige Sud. Questa strada non comparirà nelle varianti successive.



Nella **Variante Generale al P.R.G. del 1975** la strada scompare.

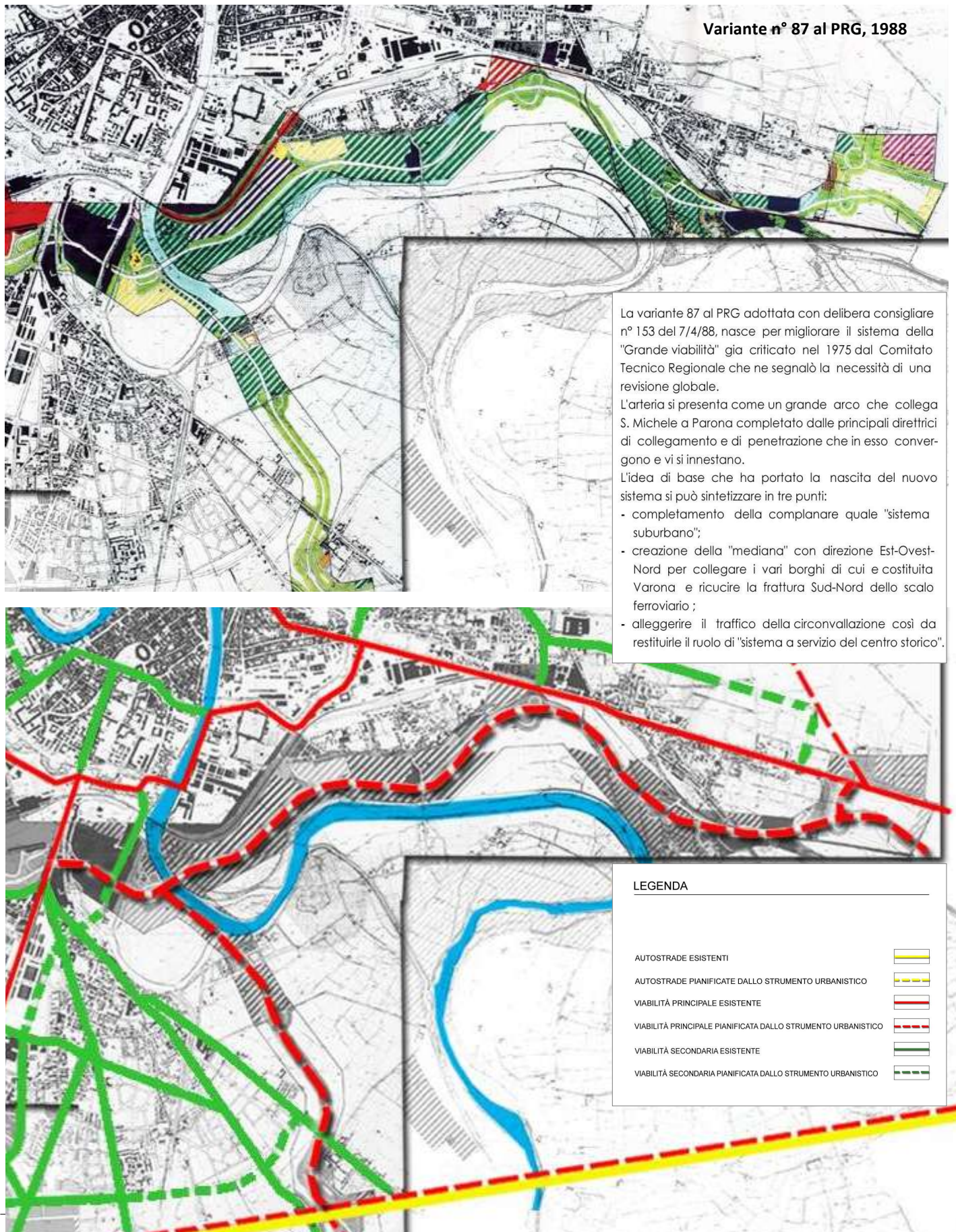
Durante il tortuoso iter di approvazione della Variante Generale il Comitato Tecnico Regionale segnalò la necessità di una revisione globale della cosiddetta “Grande Viabilità”.



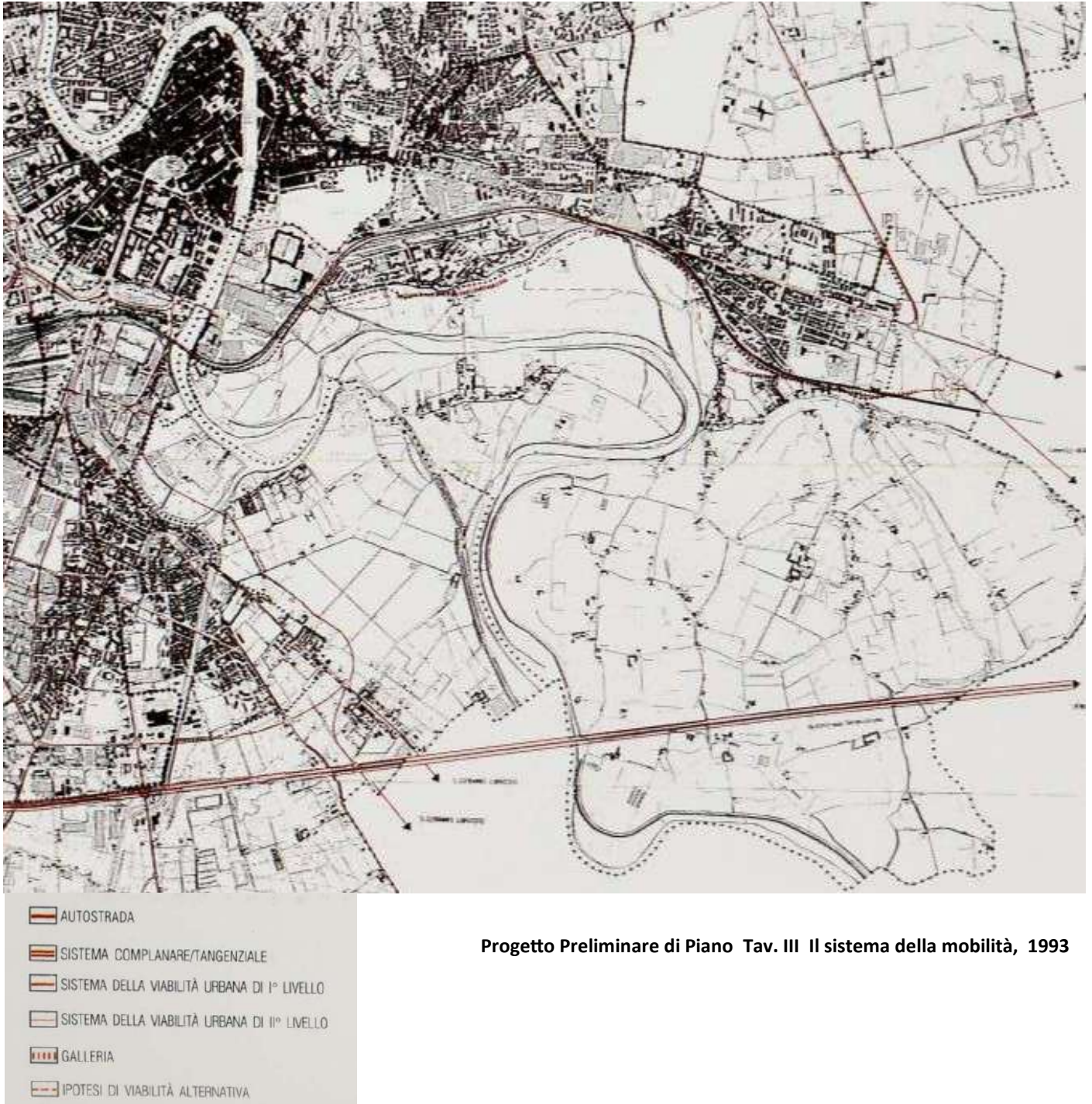
Variante Generale al P.R.G 1975

Del **1988** è la **Variante n° 87** che inserisce la strada pianificata fin dal 1938 in una sistema viabilistico più ampio che comprende anche il prolungamento della 434 fino a Basso Aquar raccordandosi con la strada del 1938: nasceva quello che oggi chiamiamo l'**ARCO VIARIO SUD EST**.

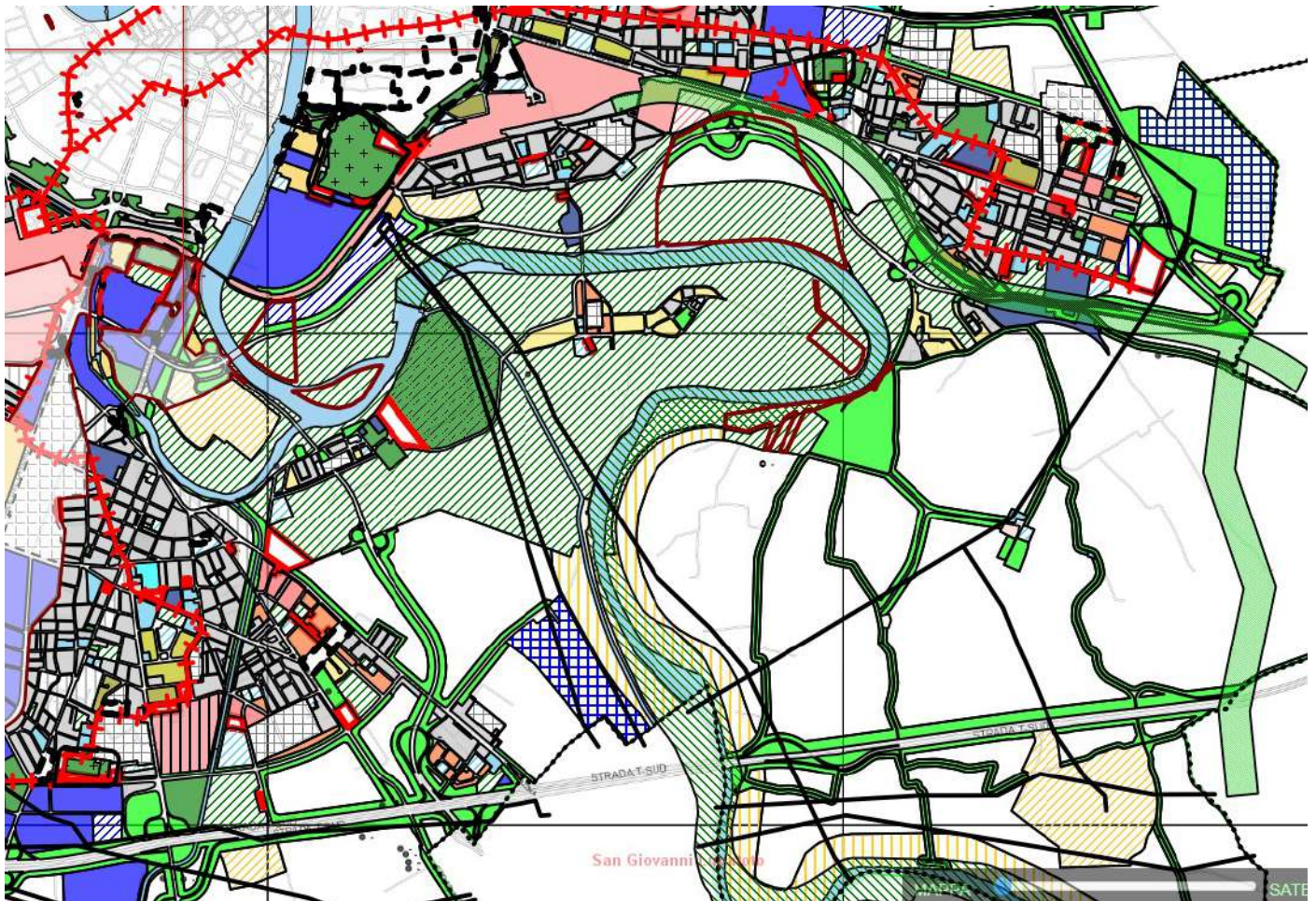
Questa previsione viabilistica viene lasciata in eredità al futuro Piano Regolatore Comunale



E' del **1993 il Progetto Preliminare di Piano**, assessore all'urbanistica Giorgio Massignan, redatto dal prof. Marcello Vittorini che riprende come "*ipotesi di viabilità alternativa*" il tracciato dell'arco viario sud est, risolvendo il rapporto tra Porto San Pancrazio e l'area del Parco dell'Adige Sud (allora ancora in gestazione) con la previsione di una galleria.

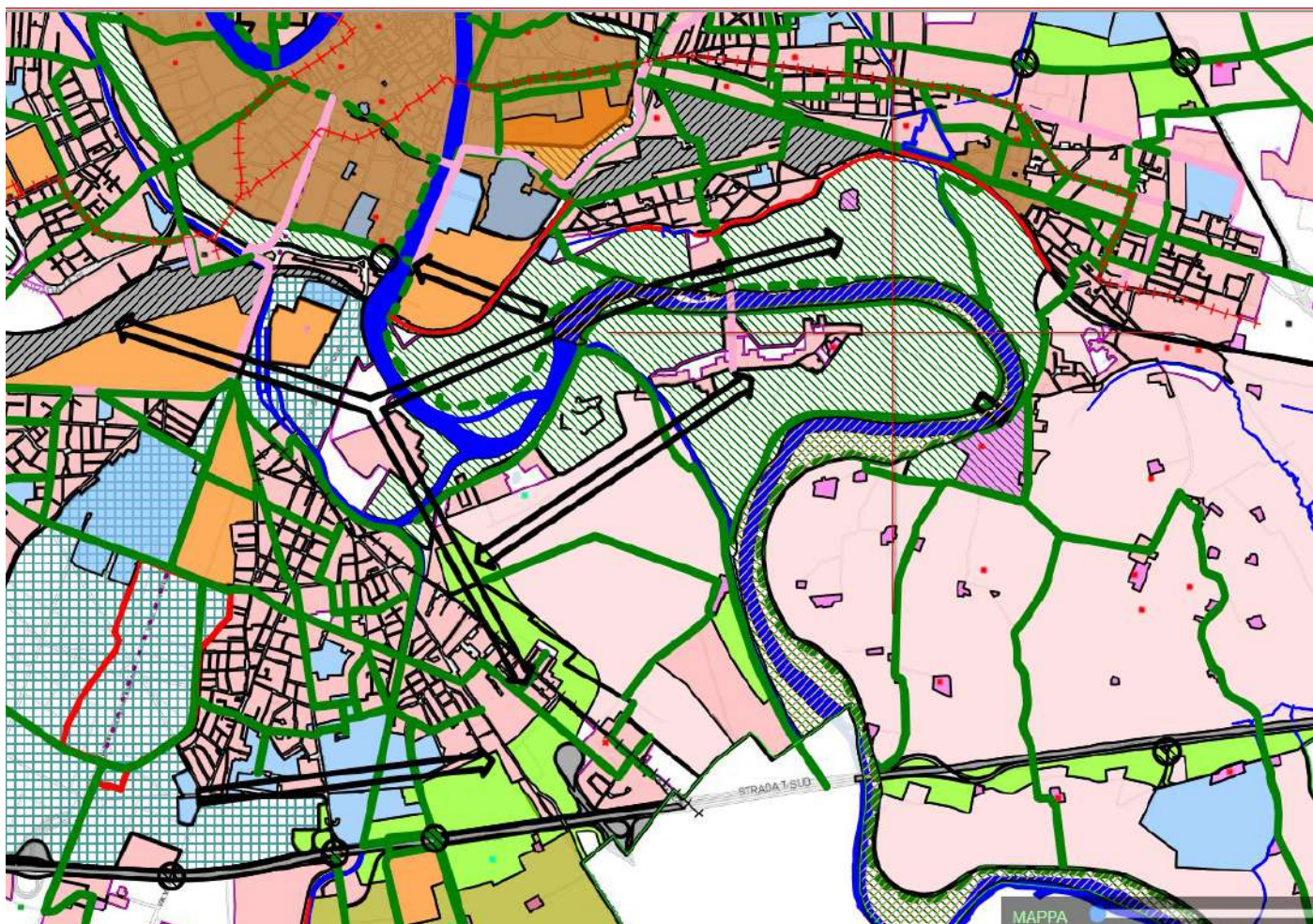


Progetto Preliminare di Piano Tav. III Il sistema della mobilità, 1993



P.R.G vigente fino al 13 marzo 2012

Dopo le alterne vicende delle centinaia di Varianti al PRG (fra sviluppo e salvaguardia), molte non approvate, si arriva al **PAT approvato con l'Amministrazione di Flavio Tosi nel 2007** che prevede le direttrici della prosecuzione della 434 e una strada mediana indirizzata verso Borgo Venezia/San Michele.



Piano di Assetto del Territorio, Tav. 4 Carta della Trasformabilità, 2007

E' da rilevare che una delle indicazioni di sviluppo stradale del PAT prefigura il sottopasso dell'area dello Scalo che in questa proposta diventa la **DIAGONALE**

Sempre con l'Amministrazione di Flavio Tosi **nel 2011 viene approvato il Piano degli Interventi** che nel Regolativo e nel Programmatico non prevede le strade in questione perché finanziariamente non programmabili nel quinquennio di validità delle previsioni di nuova urbanizzazione.

Ma esse vengono indicate nella Tavola 6.0 - DISCIPLINA PROGRAMMATICA come Opera 310 *“Prolungamento della SS 434 dallo svincolo della Tangenziale Sud in località Palazzina a Via Basso Aquar”* disegnandola fino a via Torbido,

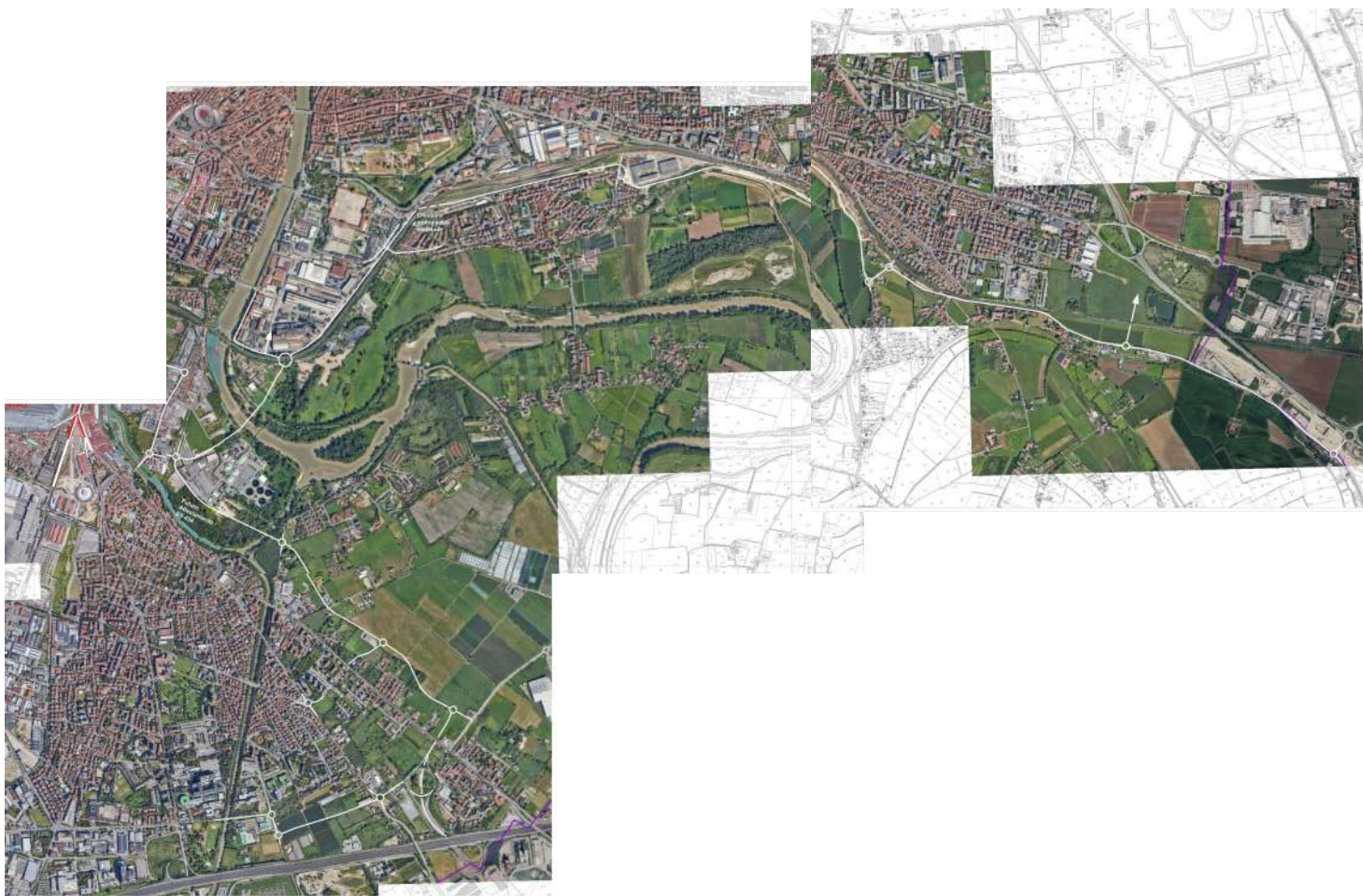


Piano degli Interventi, Tav. 6.0 Disciplina programmatica, 2011

IL TRACCIATO DI DIAGONALE SUD E MEDIANA EST

Tullo Galletti

Il tracciato dell'ARCO SUD EST comprende il tratto Sud della DIAGONALE, ma rivisto con minore attenzione alla geometria delle strade finanziabili da ANAS. Viene prestata maggiore attenzione a ridurre le inferenze col tessuto agricolo dei campi esistenti anche per accentuare il ruolo di "circonvallazione" di Borgo Roma, così da sgravare di più via Tombetta e via Palazzina dal traffico diretto sia sulla 434 che a San Giovanni Lupatoto (ma anche alla stessa Palazzina proveniente dal centro città) e comprende anche una nuova sede per il tracciato della mediana che non si interpone più tra Porto San Pancrazio e il parco dell'Adige, come di seguito dettagliatamente descritto.



Il tratto iniziale del prolungamento della Transpolesana SS-434 stacca dall'attuale svincolo sulla Tangenziale sud che sotto l'anello ha già in essere il varco per la prosecuzione verso il Centro, varco da utilizzare per detto prolungamento che fungerebbe anche da circonvallazione di Palazzina.

Nel contesto, le provenienze da via Pasteur vengono fatte proseguire fino all'attuale svincolo, da completare come rotatoria per consentire i collegamenti con la sopraddeita circonvallazione di Palazzina, superando in modo delivellato l'omonima via: i raccordi con questa vengono assegnati alla viabilità urbana con intersezioni a raso.

Sono previsti due collegamenti con la viabilità ordinaria.

Dalla rotatoria da cui stacca l'attraversamento di Basso Aquar e la proposta DIAGONALE (separatamente illustrata) inizia l'arco che abbiamo definito "MEDIANA EST" per collegare la Transpolesana ai quartieri est della Città.

Tale arco stradale attraversa il "Boschetto" sottopassando a raso il rilevato ferroviario per svilupparsi a monte della linea FS storica e di quella dell'AV, sul margine delle Acciaierie. Detto sottopasso viene proposto mediante una rotatoria con due fornici che consentirebbe non solo l'accesso diretto alle acciaierie ma altresì di raccordare Lgd Galtarossa alla Mediana, sgravando della quota di traffici di pertinenza (flussi con andamento sud-est) il nodo di via Faccio e il ponte S. Francesco.

Successivamente alla rotatoria a raso, la strada risale complanare alla quota del ferro per consentire il transito alla viabilità urbana di Porto S. Pancrazio da collegarsi non più a via Torbido ma a via Campo Marzo. come evidenziato in planimetria, per poi ridiscendere al fine di sottopassare nuovamente il rilevato ferroviario sfociando a sud della linea AV nell'area della scalo marci (in totale dismissione) della Stazione di Porta vescovo.

Le relazioni fra la città e Borgo S. Pancrazio avverrebbero pertanto non più attraverso via L. Ligabò bensì attraverso via Giovanni e Vittorio Duca opportunamente riqualificata con l'allargamento dell'esistente varco sotto la ferrovia e attrezzando in modo idoneo l'intersezione con via Campo di Marzo.

Proseguendo verso est la mediana viene collegata con via Unità d'Italia tramite una rotatoria (a margine delle ex officine FS) che consente di immettersi sul sottopasso appena ristrutturato senza ulteriori costi aggiuntivi, anche per l'impossibilità di svincolarsi altrimenti visto che lato est ferrovia e Via Unità d'Italia sono in affiancamento.

In attesa di una maggiore definizione degli insediamenti alla Cercola (e loro ampliamenti) il tratto terminale della mediana viene solo indicato con un possibile attestamento sulla pseudorotatoria di C.so Venezia, mentre si prevede una rotatoria terminale in sistema con quella di accesso a S.M.B.A., da rivedere adeguatamente per evitare l'intersezione con l'attuale ramo della manovra staccata a dx in direzione della Tangenziale.











Dando corso all'invito dell'Amministrazione Comunale di presentare proposte collaborative al fine di favorire la più ampia concertazione sugli obiettivi generali e sulle scelte strategiche contenute nel Documento Preliminare del nuovo Piano di Assetto del Territorio (PAT), le nostre associazioni economiche e sociali, portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi, presentano questo documento.

In esso identifichiamo una costruttiva proposta tecnica, astenendoci da qualunque giudizio politico che non ci compete.

Rimangono invariate e confermate le altre nostre interlocuzioni con il Comune di Verona.

Verona 31 marzo 2025

Il Presidente dell'Associazione
Giuseppe Barbieri

Gian Arnaldo Caleffi

Il Presidente dell'Associazione Corporazione
Esercenti Centro Storico di Verona

Tiziano Meglioranzi

Il Presidente di Veneto Locatur Associazione Locatori
Turistici ed Extralberghiero Veneto

Edoardo Nestori

CHIUSURA ALLE AUTO DELLA ZTL E MODELLI URBANI

OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO PRELIMINARE PER IL NUOVO PAT DI VERONA

1. PEDONALIZZAZIONE ZTL

La chiusura alle auto delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) è una strategia sempre più adottata in molte città per migliorare la qualità dell'aria, ridurre il rumore e incentivare la mobilità sostenibile. Tuttavia, le decisioni di pedonalizzare e limitare l'accesso delle auto alle ZTL comportano una serie di vantaggi e svantaggi, che dipendono da vari fattori, ma il tutto deve rientrare nella progettazione di una visione del sistema città per intero. Alcune riflessioni.

• **Vantaggi della chiusura alle auto delle ZTL:**

1. Miglioramento della qualità dell'aria: le auto inquinano notevolmente, quindi ridurre la circolazione in aree sensibili può portare a una diminuzione dell'inquinamento atmosferico, migliorando la salute pubblica, ma il fattore inquinante è la somma di più fattori: non solo auto dunque, che comunque in ZTL hanno sempre avuto (fasce orarie) un flusso limitato, quando l'organizzazione dei servizi, tipo i camion dell'immondizia se fanno la raccolta nelle ore diurne a ridosso di fasce orarie incisive, obbligano gli automobilisti a lunghe code con le auto accese. Oppure l'uso delle attività commerciali di avere le porte aperte sia d'estate che d'inverno è poco sostenibile: molto di più dell'auto inquina il riscaldamento degli ambienti.

2. Riduzione del rumore: le zone pedonali o con accesso limitato alle auto sono generalmente molto più silenziose, creando un ambiente urbano più vivibile.

3. Valorizzazione del patrimonio storico e culturale: la pedonalizzazione dei centri storici permette di preservare e mettere in risalto l'architettura e il patrimonio, rendendo più fruibili le aree turistiche e aumentando l'appeal delle città, anche con il rischio di "museizzare" l'ambito urbano senza attività partecipative culturali.

4. Incremento del turismo e della qualità della vita: un ambiente più tranquillo e sicuro favorisce l'attrazione di turisti e cittadini. La pedonalizzazione contribuisce a rendere più gradevole lo spazio pubblico.

5. Promozione della mobilità alternativa: pedonalizzare incentiva l'uso della bicicletta, dei mezzi pubblici, e altre forme di mobilità sostenibile se prima si attiva un'educazione alla stessa e servizi alternativi.

• **Svantaggi e criticità:**

1. Disagio per i residenti e i commercianti: la chiusura totale o parziale delle ZTL può causare disagio a chi vive o lavora all'interno di queste aree, soprattutto per quanto riguarda la logistica delle merci e l'accesso a casa o al posto di lavoro, o allo svolgimento di una quotidianità di relazioni sociali.

2. Aumento del traffico nelle zone limitrofe: spesso la chiusura alle auto non elimina il traffico, ma lo sposta in aree vicine. Questo può provocare congestionamento e inquinamento altrove, anziché ridurli.

3. Difficoltà per le persone con disabilità o ridotta mobilità: l'accesso alle aree pedonalizzate può risultare problematico per alcune categorie di persone, se non sono predisposte adeguate infrastrutture come navette, parcheggi riservati o mezzi di trasporto accessibili.

4. Problemi economici per alcuni settori: le attività commerciali che dipendono dal flusso di clienti che arrivano in auto potrebbero risentirne negativamente. La riduzione dell'afflusso potrebbe avere un impatto sul loro fatturato.

5. I commercianti necessitano della possibilità di entrare per carico e scarico veloce, al momento questa attività è fortemente limitata dalle nuove disposizioni.

• **Per il futuro PAT e per i futuri PI si propone:**

1. ZTL temporanee o parziali: invece di una chiusura totale, ritornare a fasce orarie, ovvero applicare una ZTL a orari specifici o solo in alcuni giorni della settimana, riducendo l'impatto sulle attività commerciali e consentendo al contempo la tutela dell'ambiente.

2. Sistemi di mobilità condivisa e trasporto pubblico potenziato: invece di limitare completamente l'accesso alle auto, un'alternativa potrebbe essere quella di incentivare l'uso di mezzi di trasporto condivisi, come car sharing, o potenziare il trasporto pubblico, per evitare l'intensificarsi del traffico nelle aree limitrofe.

- A Verona è attivo il servizio di car sharing "Enjoy" (Eni) ma in soli due point della città, sarebbe da fare una convenzione e implementare il servizio e l'utilizzo portandolo al successo come per le bike.
- Esiste in commercio un mini bus (Gulliver) adatto ai centri storici, della lunghezza di 5 m. (i pollicini sono minimo 7 m.) con una portata di 30 persone e la possibilità di essere adattato per trasporto merci e pacchi, grande quanto un'auto di grossa cilindrata da poter utilizzare per la mobilità interna alla ztl

con incentivi per gli abitanti di tutti i quartieri prendendo a modello l'iniziativa di alcuni comuni del Sud della Francia, dove ad ogni fermata del bus di linea, che fa il giro esterno alla ZTL, fermata strategica all'imbocco di un accesso al centro storico quindi con distanze pressochè nulle, vi è un mini bus/car max 10 posti che porta le persone in centro storico.

3. Un'altra proposta per limitare il traffico è quella di favorire l'accesso alle ZTL con delle convenzioni/card per incentivare l'uso dei mezzi pubblici o di alternative sostenibili, ma senza una chiusura totale.

4. Sistemi di mobilità integrata: facilitare l'integrazione tra trasporto pubblico, bicicletta, car sharing e altre forme di trasporto sostenibile potrebbe ridurre la necessità di accesso alle ZTL con veicoli privati.

5. Per il carico e scarico veloce dei commercianti potrebbe essere d'esempio il comune di Firenze che rilascia, a ogni attività commerciale del centro storico, due permessi di entrata per carico e scarico senza sosta in loco.

6. Prevedere accessi brevi, modello aeroporto, per accompagnare qualcuno o per brevi commissioni, senza sostare all'interno della ZTL, riducendo quindi le soste lunghe e aumentando invece il flusso di auto in entrata/uscita per rapide commissioni e acquisti.

7. Prevedere la possibilità di registrazione di targhe ai ristoranti per le cene così come per gli hotel: da verificare il motivo per il quale oggi per i ristoranti, di fatto, il sistema non funziona.

8. Chiediamo un potenziamento delle piste ciclabili, dei parcheggi e una apertura ad alternative al taxi.

Conclusione

La chiusura alle auto delle ZTL e la pedonalizzazione dei centri storici sono scelte che possono portare vantaggi, ma richiedono un'attenta pianificazione per minimizzare gli svantaggi. La chiave per un successo duraturo risiede nell'adozione di soluzioni integrate, che includano il potenziamento del tra-

sporto pubblico, la creazione di infrastrutture ciclabili e l'incentivazione di modalità di trasporto alternativo.

Tutto questo ha bisogno di un tempo propedeutico di educazione degli abitanti e di una corretta (tempi e modi) comunicazione, magari con un periodo di prova.

2. QUALE MODELLO DI CITTA', ANCHE PER LA ZTL

Il territorio è un sistema complesso, molte le variabili da considerare nell'individuare un corretto modello, se necessario, da applicare alla rigenerazione dei luoghi urbani.

Il modello delle "città dei 15 minuti" promuove la creazione di ambienti urbani in cui i residenti possono accedere a tutti i servizi essenziali (lavoro, scuola, spesa, assistenza sanitaria, ecc.) entro 15 minuti a piedi o in bicicletta.

Questo dovrebbe valere anche per gli abitanti del centro storico che si trovano invece costretti a dover prendere l'auto, per esempio, per andare a fare la spesa in un altro quartiere visto che le attività commerciali conformi all'abitare vengono sempre più a mancare per lo spopolamento, la desertificazione e la chiusura dei negozi del centro storico, in particolare della ztl.

Una contraddizione che non è stata resa evidente e che invece sottolinea come si prendano modelli da calare dall'alto, senza studiare e analizzare il territorio costruendo proposte "bottom up" idonee.

Sebbene questo modello sia molto apprezzato in alcune realtà urbane, ci sono anche delle critiche e considerazioni negative, soprattutto in contesti italiani dove la struttura urbana e le dinamiche sociali sono diverse rispetto ad altri paesi.

Alcune delle principali criticità relative all'adozione di questo modello in Italia:

1. Difformità nelle strutture urbane italiane:

- Centri storici e periferie: molte città italiane, specialmente quelle storiche, non sono progettate per una mobilità pedonale o ciclabile efficiente. I centri storici, spesso caratterizzati da strade strette e vicoli, potrebbero non essere facilmente adattabili a un modello di città pedonale senza pesanti interventi infrastrutturali (vedi piste ciclabili che convivono con le carreggiate per le auto e la necessità di marciapiedi).

- Urbanizzazione diffusa: in molte aree dei centri storici, la bassa densità abitativa e la dispersione degli edifici rendono difficile creare zone autosufficienti di 15 minuti. Le persone sono costrette a spostarsi per lunghe distanze per lavorare, fare la spesa o usufruire di altri servizi.

2. Resistenza culturale e abitudini di mobilità:

- Cultura dell'auto: in molte città italiane, l'auto è vista come uno strumento indispensabile per la mobilità quotidiana, e la cultura della "famiglia con auto" è ancora molto radicata. Verona non fa eccezione. Forzare un cambiamento verso una maggiore mobilità sostenibile può incontrare resistenze da parte dei cittadini, che potrebbero sentirsi limitati o poco incentivati a cambiare le proprie abitudini.

Accade perciò che molti rinuncino a raggiungere il centro storico, per esempio, per tutta una serie di disservizi (mancanza di parcheggi, chiusura ztl, ecc) creando un problema di tipo antropologico, sociale ed alla lunga identitario.

3. Costi elevati per le infrastrutture:

- Investimenti necessari: per realizzare un modello di città di 15 minuti, le amministrazioni dovrebbero investire enormi risorse in nuove infrastrutture come piste ciclabili, aree pedonali, trasporto pubblico efficiente, e servizi locali distribuiti in modo equo. I bilanci comunali sono già sotto pressione e la capacità di realizzare queste trasformazioni potrebbe risultare limitata creando degli "ibridi" che fanno più danno che altro.

- Rigenerazione urbana difficile: le città italiane, spesso con un patrimonio storico significativo, potrebbero affrontare difficoltà legate alla necessità di rispettare vincoli architettonici e storici: modificare gli spazi urbani senza compromettere il patrimonio culturale e storico può essere particolarmente costoso e complesso, pertanto prima di proporre un modello è necessario verificarne l'adattabilità. Non tutte le zone avranno la stessa offerta di servizi, rendendo difficile garantire che ogni residente possa effettivamente soddisfare le proprie necessità quotidiane entro 15 minuti.

5. Rischio di gentrificazione:

- Esclusione sociale: la creazione di quartieri "ideali" per il modello della città di 15 minuti potrebbe spingere alcune aree (vedi il centro storico e la ztl) a essere "sostituite" o abbandonate, favorendo la gentrificazione. Le politiche di

rinnovamento urbano, infatti, potrebbero innalzare il costo della vita e spingere via i residenti a basso reddito, creando un ulteriore divario sociale.

- Sostenibilità economica e commerciale: la limitazione dell'accesso delle auto in alcune zone potrebbe avere un impatto negativo sul commercio locale, soprattutto per le piccole attività che dipendono dalla mobilità motorizzata. Alcuni settori economici potrebbero soffrire a causa della riduzione dei parcheggi e della difficoltà di accesso ai negozi, compromettendo l'equilibrio tra la sostenibilità e la vitalità economica delle zone urbane.

6. Limitazioni nella gestione dei flussi di traffico e trasporto pubblico:

- Congestione eccessiva nelle ZTL: la creazione di zone pedonali o a traffico limitato senza un'adeguata pianificazione potrebbe causare congestioni nei punti di accesso a queste zone, soprattutto nelle ore di punta. Le aree che non sono pedonalizzate rischiano di essere sopraffatte dal traffico veicolare che cerca di accedere alle aree più centrali, creando nuovi disagi.

- Trasporto pubblico non sempre adeguato: si soffre di un trasporto pubblico inefficiente e non sempre ben collegato. Per implementare con successo il modello delle città dei 15 minuti, è fondamentale un miglioramento della rete di trasporti pubblici, ma questo comporta ulteriori sfide, soprattutto in città di dimensioni medie e piccole come Verona.

Conclusione e proposta per il futuro PAT e per i futuri PI:

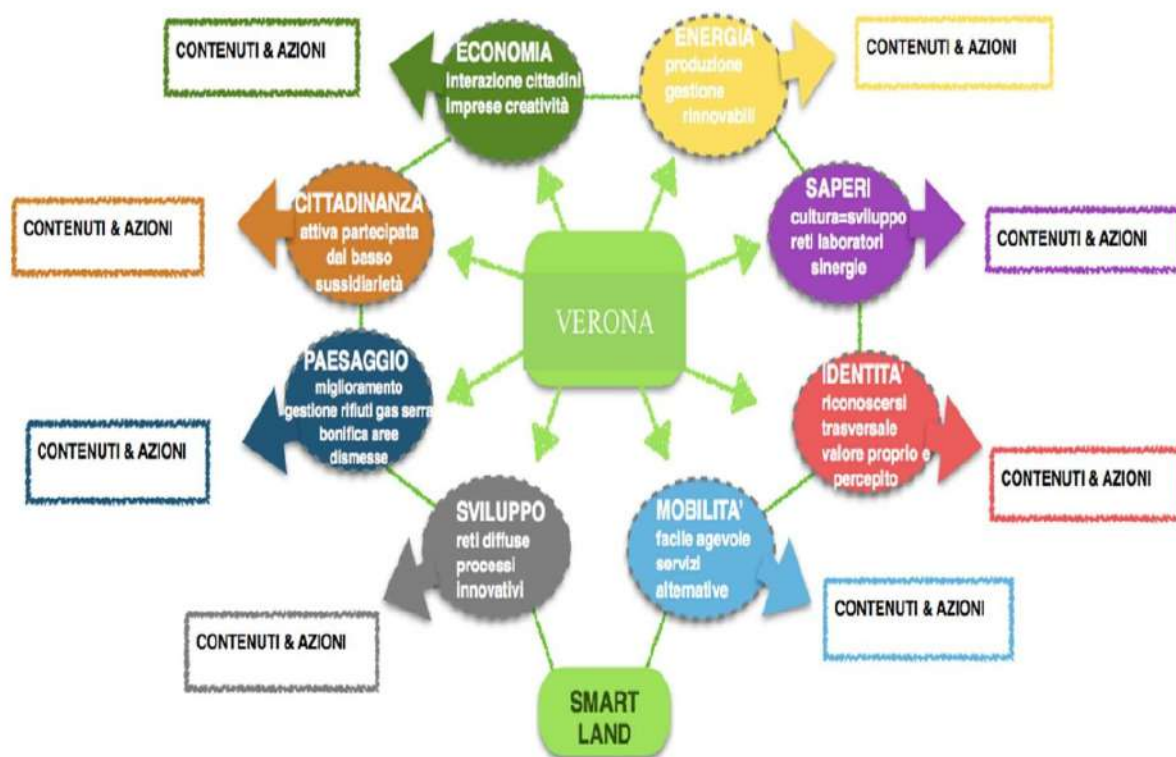
La costruzione di un PAT o PI che sia non può prescindere da una visione di città che disegni linee guida prima ancora di interventi tecnici urbanistici.

Il modello delle città dei 15 minuti, sebbene abbia il potenziale di migliorare la qualità della vita in ambito urbano, presenta una serie di sfide specifiche in Italia, legate alla configurazione urbanistica, alle resistenze culturali, ai costi elevati per le infrastrutture e alle disuguaglianze sociali ed economiche. Per realizzare tale modello in modo efficace, sarebbe necessario un approccio graduale e mirato, che tenga conto delle peculiarità locali e favorisca un cambiamento sostenibile senza escludere le aree più svantaggiate o marginalizzate, come stanno diventando i centri storici.

Resta da sottolineare che le città italiane, soprattutto i loro centri storici sono già un modello di città a KM0, dove il mercato e l'abitare sono i pilastri della vita urbana, è importante non rinnegare se stessi per prendere modelli altrui.

Si propone pertanto un modello che si adegua agli standard europei e possa

essere flessibile, “adaptive” (come indica la comunità europea) anche alle nostre città considerandole sistemi complessi da governare e soggetti da comprendere nella loro unicità, dove gli interventi urbanistici siano “strumenti” e non fini e la città sia progettata attraverso una serie di “relazioni”: il modello è quello di costruire un territorio sostenibile intelligente e inclusivo attraverso la SMART LAND, ovvero un ambito territoriale nel quale attraverso politiche diffuse e condivise si aumenta la competitività e attrattività del territorio, con una attenzione particolare alla coesione sociale, alla diffusione della conoscenza, alla crescita creativa, all'accessibilità e alla libertà di movimento, alla fruibilità dell'ambiente (naturale, storico-architettonico, urbano e diffuso) e alla qualità del paesaggio e della vita dei cittadini. (cit. “Dalla smart city alla smart land”, A. Bonomi, R. Masiero, Marsilio Venezia, 2014)

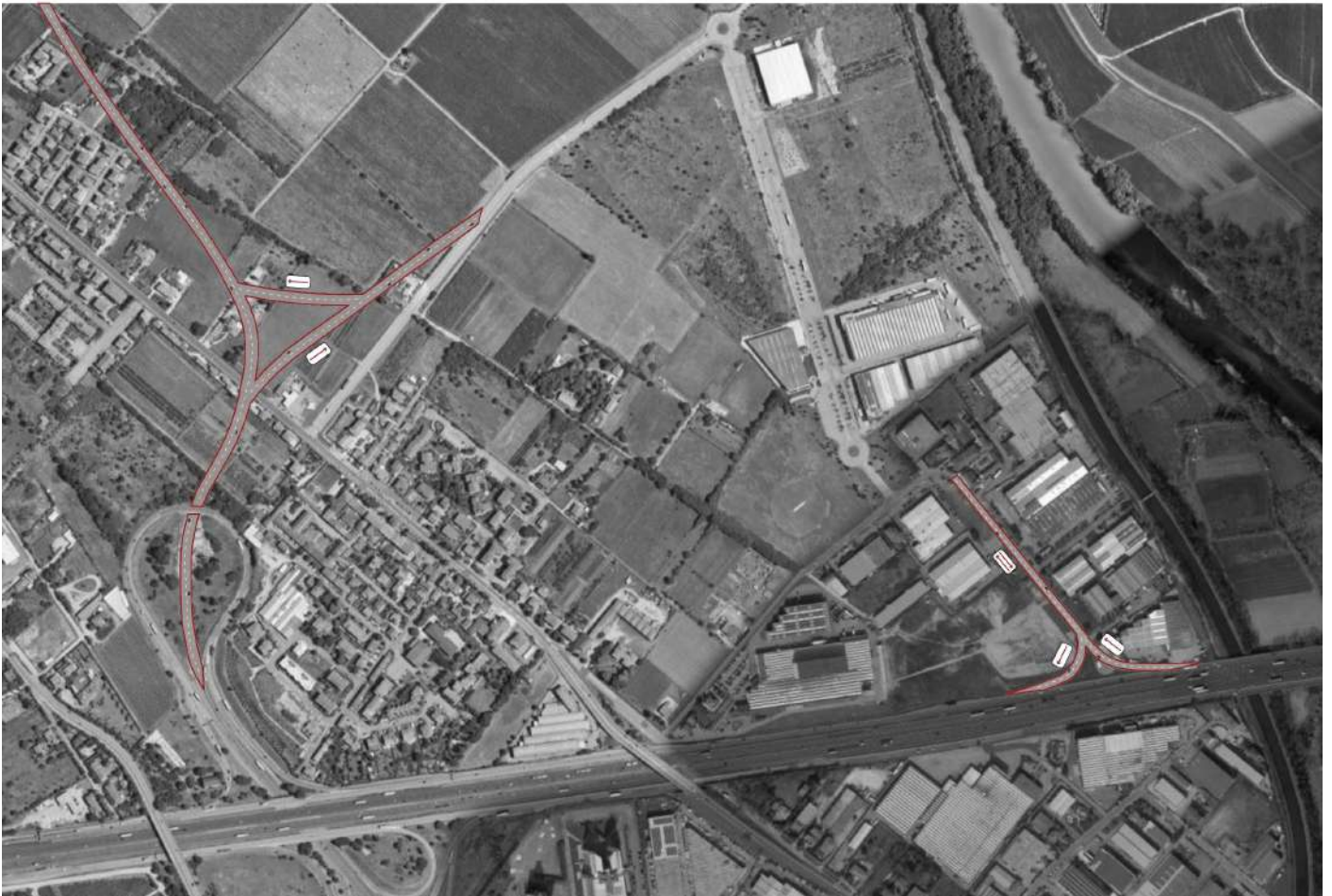
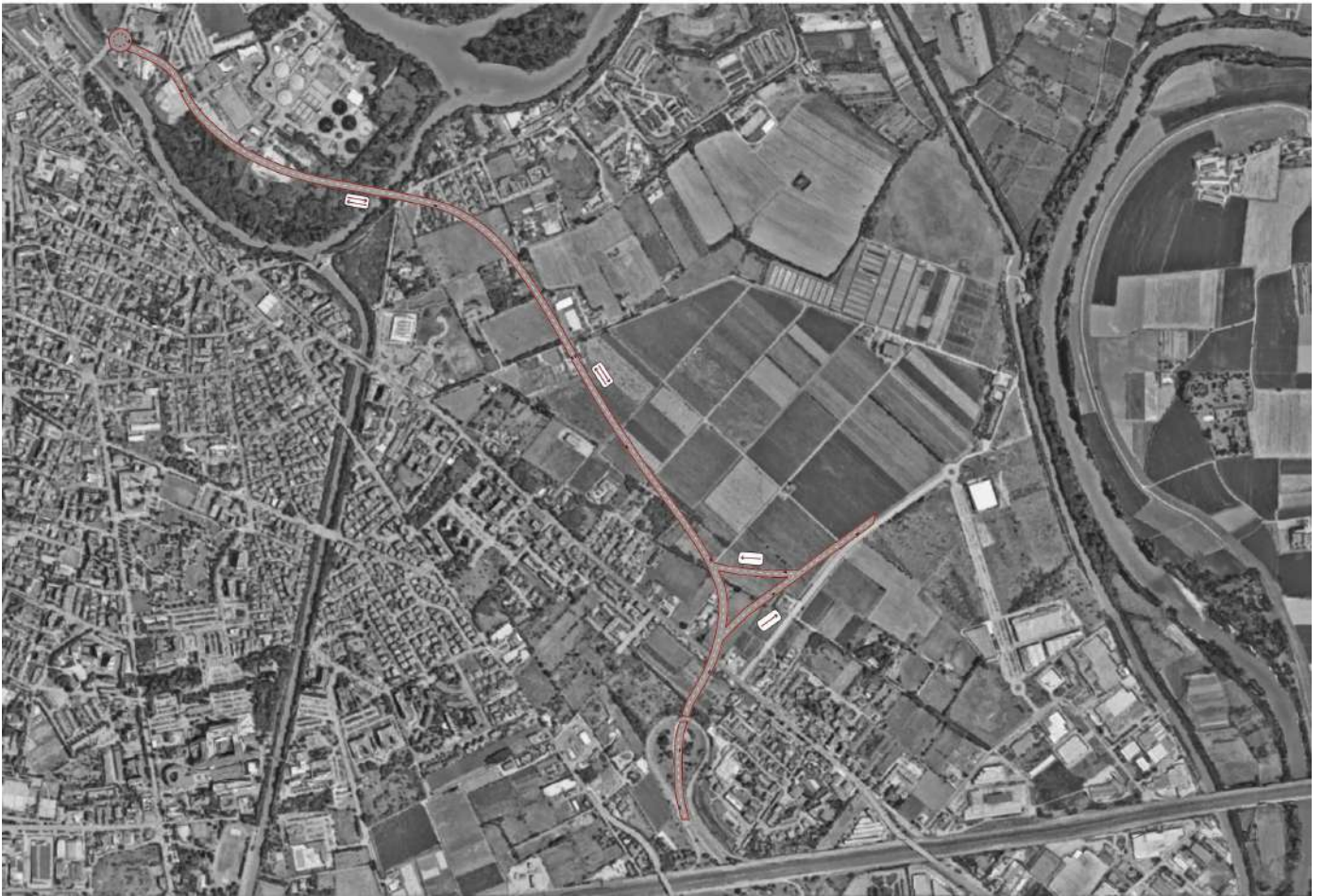


DOCUMENTI

Il 5 gennaio 2023 il Consigliere della 5^ Circoscrizione **Giancarlo Frigo** ha presentato al Consiglio delle Circoscrizioni un Ordine del Giorno, rivolto anche all'Amministrazione Comunale di San Giovanni Lupatoto, con quale ha posto attenzione alla necessità di realizzare uno svincolo della Transpolesana per i veicoli diretti alla nuova Zona Industriale di Palazzina, nell'attesa di un ben più complesso e utile prolungamento della SS 434 in direzione di Basso Acquar.

Il 18 gennaio 2023 l'**Ordine del Giorno è stato approvato all'unanimità dal Consiglio della 5^ Circoscrizione.**

Questa iniziativa del Consigliere Giancarlo Frigo ha anticipato alcuni temi della nostra proposta ai quali da un risposta.



GIANCARLO FRIGO CONSIGLIERE DELLA 5 CIRCOSCRIZIONE DELLA LISTA CIVICA TOSI-F.I.

Al Sindaco del Comune di Verona

Damiano Tommasi

Al Sindaco del Comune di San Giovanni Lupatoto

Attilio Gastaldello

Al Presidente della Quinta Circoscrizione

Raimondo Dilara

All'Assessore al Decentramento

Federico Benini

ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO. Richiesta di un nuovo svincolo all'altezza di via Corte Garofolo, con uscita dalla complanare (tangenziale sud) per chi proviene da est, e relativa immissione in direzione ovest, utile a diminuire il traffico di mezzi pesanti in attraversamento dallo svincolo della Transpolesana e diretti alla nuova Zona Industriale di Palazzina, nell'attesa di un ben più complesso e utile prolungamento della SS 434 in direzione di Basso Acquar.

Accolgo con interesse la segnalazione pervenuta dagli amici di Palazzina, sulla necessità di **realizzare uno svincolo dalla tangenziale sud all'altezza di via Corte Garofolo** (in territorio di San Giovanni Lupatoto poco prima dello stabilimento Vicenzi), utile a far defluire il traffico **veicolare pesante** diretto alla **nuova ZAI di Palazzina**, sita in via Ca' di Mazzè, dove si sono insediati, uno dopo l'altro, tre nuovi centri logistici e un quarto risulta in programmazione.

Un nuovo svincolo eviterebbe di fatto quel **"giro dell'oca"** che oggi costringe i mezzi provenienti dalla zona est a entrare in Transpolesana per poi uscire allo svincolo di San Giovanni Lupatoto, percorrere via Ca' Nova Zampieri, superare la rotonda "del lupo" e, dopo aver imboccato via Garofoli, attraversare il cavalcavia sull'autostrada e il quartiere di Palazzina, per svoltare infine in via Cà di Mazzè.

Sono **oltre 5 km** di strada, dove si realizzano spesso e volentieri ingorghi che verrebbero di fatto evitati se i mezzi pesanti potessero accedere direttamente alla nuova Zai insieme al traffico veicolare diretto verso il centro città.

Un beneficio per tutta l'area e in particolare per il quartiere di Palazzina, che verrebbe così ad essere meno trafficata e meno inquinata, in particolare a ridosso del complesso scolastico attorno la chiesa di Sant'Andrea (non appena sceso il cavalcavia autostradale).

Per tali motivi un nuovo svincolo dalla complanare rappresenta l'intervento necessario da realizzare in tempi brevi, in attesa di un'opera molto più utile e complessa, progettata anni or sono e poi stralciata, che prevede **il prolungamento della SS 434 fino al Basso Acquar e oltre**, previo sottopasso di via Palazzina.

Si verrebbe così a liberare una parte di Borgo Roma dal traffico di attraversamento sull'attuale direttrice verso il centro città, evitando di trasformare le frazioni di Palazzina, Tomba e Tombetta in una camera a gas permanente.

Rimandare oltre interventi di questo tipo vorrebbe dire perdere l'occasione di finanziare le opere con i **fondi del PNRR**; per questo è **necessario che il Comune di Verona e il Comune di San Giovanni Lupatoto** sappiano far propri tali progetti.

Ci adopereremo affinché tali progetti possano avere la massima priorità, ne va della salute degli abitanti di Verona Sud e di tutti coloro che vi transitano.

Allegati planimetrici A, B.

Verona 05.01.2023

Giancarlo Frigo

GLI AUTORI DI QUESTO STUDIO

I progetti per il futuro assetto della città di Verona sono elaborati e continuamente aggiornati da uno staff di tecnici che operano nell'ambito dell'Associazione Giuseppe Barbieri

FILIPPO BONINI

Segretario dell'Associazione
Giuseppe Barbieri

- Laureato in Architettura presso l'università IUAV di Venezia
- Architetto libero professionista
- Imprenditore nel settore Automotive



GIAN ARNALDO CALEFFI

Presidente dell'Associazione
Giuseppe Barbieri

- Laureato in architettura allo I.U.A.V.
- Abilitato alla professione di pianificatore territoriale, oltre che di architetto
- Socio, legale rappresentante e direttore tecnico della società di ingegneria *Architer srl*
- Ha pianificato Piani di Assetto del Territorio e Piani degli Interventi, oltre che Piani Urbanistici Attuativi e varianti ai Piani Regolatori generali.

E' stato:

- Consulente dell'Aeroporto Catullo per la redazione del *Piano di sviluppo del sistema aeroportuale del Garda* (aeroporti Catullo e D'Annunzio)
- membro della Commissione Edilizia di Verona e della Commissione Tecnica Regionale del Veneto
- Consigliere di Amministrazione di AMT
- coordinatore della *procedura di VIA della tranvia di Verona*
- Presidente dell'Ordine degli Architetti della provincia di Verona
- membro del Consiglio direttivo della sezione Veneto dell'*Istituto Nazionale di Urbanistica*
- Assessore all'urbanistica del Comune di Verona ed in precedenza ai Lavori Pubblici e all'Arredo Urbano.



ANSEL DAVOLI

Socio dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in Ingegneria Meccanica, specializzato in energie rinnovabili, presso il Politecnico di Milano
- Responsabile dell'Ufficio Tecnico di Volkswagen Group Italia
- E' stato Consigliere Comunale di Verona delegato alle piste ciclabili.

Nell'ambito di questa delega ha sviluppato i seguenti progetti dedicati alla ciclabilità:

- Pista ciclabile "Saval – San Zeno – Castelvecchio" (parte degli attuali itinerari n° 18 e n° 24)
- Pista ciclabile "Lungadige San Giorgio" (parte dell'attuale itinerario n° 24)
- Pista ciclabile "Via Marotto – AIA – San Martino Buon Albergo" (parte dell'attuale itinerario n° 11)
- Pista ciclabile "Biffis – Conagro – Chievo"
- Illuminazione pista ciclabile di Viale Piave
- Istituzione giornata della bicicletta
- Coordinatore "Commissione ciclabilità"
- Progetto scuole "BMX"
- Progetto scuole "Balance Bike"
- Progetto Europeo "Rurbance"
- Posizionamento segnaletica cicloturistica per la Rete Escursionistica Veneta
- Posizionamento rastrelliere



TULLO GALLETTI

Consulente esterno

- Laureato in Architettura al Politecnico di Milano
- Laureato in Urbanistica all'I.U.A.V di Venezia
- Dirigente *Divisione Pianificazione Urbanistica e dei Trasporti* della Provincia di Verona
- In quella sede ha redatto il *Piano dei Trasporti Integrati di Bacino della Provincia di Verona* (approvato) e il primo *Piano Territoriale della Provincia di Verona* – progettista coordinatore (adottato)
- Ha redatto (individualmente e in associazione) numerosi Piani di Bacino (Prov. Venezia, Mantova, Rovigo) e piani di Traffico tra cui il *Piano Particolareggiato di Mestre* e il *PRUSST Arco di Giano* di Padova (per conto Technital – Verona), il *Piano della sosta e dei parcheggi di Verona*, nonché consulenze per ristrutturazione TPL (APT VR)
- Docente a contratto dal 1980 al 2014 del Politecnico di Milano di *Trasporti Urbani e Metropolitan*
- Vicepresidente Nazionale per due mandati dell'*Associazione per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti – AIIT*



ALESSANDRO MURACA

- Socio dell'Associazione Giuseppe Barbieri
- Laureato a Padova in Ingegneria Civile Idraulica.
- Visitor professor presso:
 - Imperial College (Londra)
 - Scripps inst. (California)
 - Marquette University (Wisconsin)
 - Indian Inst Tech. New Delhi.
- Coordinatore di cinque progetti di ricerca finanziati dalla Comunità Europea.
- Docente di Costruzioni Idrauliche, Università di Brescia



LUCIANO ORTOLANI

Socio dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in Ingegneria Civile presso l'Università degli Studi di Padova
- Direttore Area Lavori Pubblici e Vicedirettore Generale del Comune di Verona
- Conservatore dell'Anfiteatro Arena
- In quiescenza dall'attività presso il Comune di Verona dall'agosto 2017
- Attualmente Libero professionista e Vicepresidente di una società di Ingegneria.
- Dall'ottobre 2021 Consigliere del Comune di Affi con delega ai Lavori Pubblici, all'Edilizia Privata e all'Urbanistica.



GIUSEPPE OTTAVIANI

Membro del Consiglio Direttivo dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in Architettura allo IUAV
- Abilitato alla professione di architetto
- Titolare dello studio di architettura VeronaEnergia specializzato nella progettazione e consulenza per la realizzazione di edifici pubblici e privati a bassissimo consumo energetico CasaClima, Passiv Haus e NZEB
- Docente e auditore CasaClima e tecnico ufficiale BioSafe
- Collabora con Agenzia CasaClima di Bolzano e Agenzia Fiorentina per l'Energia tenendo corsi formativi e convegni.
- Abilitato all'esecuzione del Blower Door Test
- Collabora con Provincia di Verona e comune di Sona per la consulenza e progettazione di istituti scolastici certificati CasaClima School e CasaClima School R, tra cui il Polo scolastico di Lugagnano di Sona e l'ampliamento dell'istituto Alberghiero di Valeggio sul Mincio finanziato con il PNRR.

E' stato:

- Docente universitario a contratto ai Master CasaClima di secondo livello all'Università La Sapienza di Roma e alla LUMSA di Roma
- Ideatore, fondatore e Presidente dell'AGAV
- Fondatore e Vice Presidente del Network CasaClima Verona
- Relatore in diversi convegni sul tema del risparmio energetico negli edifici CasaClima e Nzeb



GIOVANNI POLICANTE

Socio dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in Architettura presso lo I.U.A.V. di Venezia
- Abilitato all'esercizio della professione di Architetto
- Socio fondatore della società M.P. & T. Engineering srl nella quale ricopre il ruolo di project-manager

E' stato:

- Membro del Consiglio Direttivo del Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa di Verona
- Coordinatore del progetto del Mastepan del Quadrante Europa con il dott. Jean Louis Fossale e con il prof. Umberto Trame
- Membro del Consiglio di Amministrazione della società QEGT
- Consulente per la pianificazione territoriale del Consorzio ZAI.



PAOLO RICHELLI

Membro del Consiglio Direttivo dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureato in architettura allo I.U.A.V. Venezia
- Abilitato alla professione di Architetto
- Iscritto all'Ordine: Architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori della Provincia di Verona

E' stato:

- Consigliere della 1^a Circoscrizione del Comune di Verona
- Consigliere generale di Fondazione Arena e Fondazione Cariverona
- Presidente dell'Ordine degli Architetti
- Membro di commissioni edilizie anche in materia paesaggistica.

L'attività libero professionale ha avuto corso principalmente privilegiando lo sviluppo delle competenze nei settori:

- restauro degli edifici aventi rilevanza in quanto oggetto di tutela architettonica;
- ristrutturazione di edifici ad utilizzo residenziale;
- ristrutturazione di edifici ad utilizzo commerciale direzionale;
- progettazione dei luoghi di lavoro, di residenze private e di edifici commerciali;
- redazione di piani attuativi residenziali e commerciali;
- progettazione nel campo del retail di ristoranti, residence alberghieri, sale cinematografiche, distributori carburanti;
- progettazione di edilizia ospedaliera e laboratori ricerca;
- progettazione di lay-out d'interni ed esperto di decorazione.



MARIA CRISTINA SANDRINI

Socia dell'Associazione Giuseppe Barbieri

- Laureata in Architettura allo I.U.A.V di Venezia
- Abilitata alla professione di Architetto
- Responsabile di Unità Organizzativa Ag. Prodotti Servizi Individuali /Area Prodotti ad elevata specializzazione, presso Istituto Nazionale Previdenza Sociale

E' stata:

- Presidente della 6^a Circoscrizione del Comune di Verona



SOMMARIO

<i>presentazione</i>	2
Il progetto per il Passante Nord aggiornato: il TRAFORO 2027 <i>Gian Arnaldo Caleffi</i>	3
IL PASSANTE NORD –TRAFORO DELLE TORRICELLE <i>Tullo Galletti</i>	7
GALLERIA delle TORRICELLE intesa come VIALE URBANO INTERVALLIVO <i>a cura di Tullo Galletti</i>	11
SISTEMA VIABILISTICO EST-NORD/OVEST DI VERONA in continuità funzionale con la GALLERIA DELLE TORRICELLE <i>Tullo Galletti</i>	23
L'ingresso a Nord come occasione di ripensamento delle infrastrutture di mobilità a nord-ovest di Verona <i>Gian Arnaldo Caleffi</i>	24
Il riuso del ponte dismesso, un'alternativa ecologica per il Passante Nord <i>Tullo Galletti</i>	25
Ponte della Ferrovia (Parona) <i>da Wikipedia</i>	27
La rigenerazione del ponte della Ferrovia <i>Filippo Bonini</i>	28
Proposta di accesso alla nuova Fermata San Massimo sulla linea Verona-Brennero <i>Giuseppe Ottaviani</i>	31
Riduzione degli impatti durante la costruzione del traforo <i>Alessandro Muraca</i>	34
L'occasione offerta dalla rigenerazione del ponte: la rete ciclabile cittadina estesa verso la Valpolicella <i>Ansel Davoli</i>	36
La lunga storia del traforo fra piani, progetti e tentativi di realizzazione <i>Gian Arnaldo Caleffi</i>	39
SISTEMA VIABILISTICO EST-NORD/OVEST DI VERONA e GALLERIA delle TORRICELLE come VIALE URBANO INTERVALLIVO <i>a cura di Tullo Galletti</i>	62
Il completamento del periplo di Verona e il BARICENTRO	64
VERSO IL REFERENDUM CONFERMATIVO - La separazione della Magistratura ha anche un risvolto urbanistico <i>Luciano Ortolani</i>	65
La DIAGONALE e il BARICENTRO: una proposta per il PAT di Verona <i>Gian Arnaldo Caleffi</i>	66

INQUADRAMENTO DELLE PROBLEMATICHE TERRITORIALI <i>Tullo Galletti</i>	70
IL BARICENTRO, UNA PARTE DI CITTA' DA "RAMMENDARE" <i>Paolo Richelli</i>	76
Progetto per il riutilizzo dell'ex scalo ferroviario di Verona Porta Nuova: un parco multifunzionale per la città <i>Giuseppe Ottaviani</i>	78
Polo servizi amministrativi - Contributo al miglioramento dei servizi al cittadini: delocalizzazione e accentramento <i>Maria Cristina Sandrini</i>	86
La variabile strategica: proprietà degli edifici scolastici superiori <i>Luciano Ortolani</i>	89
INSERIMENTO PAESAGGISTICO E ARREDO URBANO – Impatto e sostenibilità ambientale <i>Filippo Bonini e Alessandro Muraca</i>	90
L'ARCO SUD EST	92
L'ARCO SUD EST NELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI VERONA <i>Gian Arnaldo Caleffi</i>	93
IL TRACCIATO DI DIAGONALE SUD E MEDIANA EST <i>Tullo Galletti</i>	102
CHIUSURA ALLE AUTO DELLA ZTL E MODELLI URBANI <i>AGB - CS - Locatur</i>	108
DOCUMENTI	116
GLI AUTORI DI QUESTO STUDIO	119