



**Tavolo tecnico**  
Art. 3 del Protocollo d'intesa sottoscritto in data 5 luglio 2019

# **Scheda tecnica di sintesi**

**ALLEGATO A all'addendum**

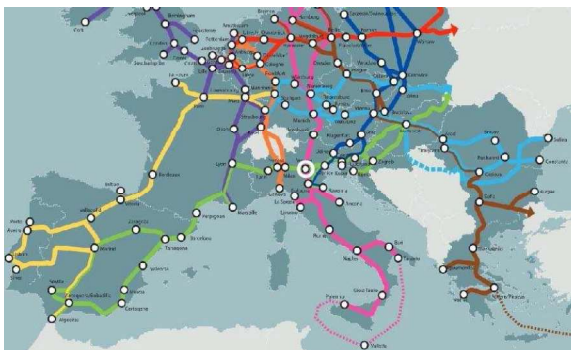




## 1. PREMESSA

La città di Verona si trova al centro di un'area che è storicamente posta in posizione strategica, all'incrocio di grandi direttrici di traffico: la padana Torino-Trieste e la dorsale Roma-Brennero. Per la sua storia, per le sue dimensioni demografiche ed economiche e per il sistema di attrezzature che in quest'area si sono concentrate, la città e l'area metropolitana ad essa riferita svolgono un ruolo importante e specifico sia rispetto agli altri grandi sistemi metropolitani italiani (Milano, Bologna e Padova-Treviso-Venezia), sia rispetto ai contesti metropolitani europei maggiormente relazionati al sistema economico della pianura padana (*Po valley*).

L'Area Metropolitana Veronese insieme al Garda riveste un ruolo determinante e strategico nello sviluppo del Veneto, riconosciuto dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, anche in relazione alle potenzialità offerte dai corridoi europei plurimodali, e può incentivare nuove prospettive di sviluppo nel collegamento non solo con le città contermini (Brescia, Trento, Vicenza e Mantova), ma anche con altre realtà urbane italiane ed europee, consentendo alla città e all'area metropolitana di svolgere il ruolo di "Porta" per l'Europa che le è proprio.



Le **Reti trans-europee di trasporto TEN-T** (in evidenza il nodo di Verona) consistono in un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. La *Core Network* è costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni. Il suo completamento è programmato per il 2030. Quattro dei nove Corridoi TEN-T interessano l'Italia e ben due la città di Verona:

- il **Corridoio Mediterraneo** attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, **Verona**, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
- il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** scende dal valico del Brennero e collega Trento, **Verona**, Bologna, Firenze, Livorno

e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo<sup>1</sup>.

È all'interno di questo contesto strategico che la **dismissione dello Scalo merci ferroviario di Verona Porta Nuova** a seguito della realizzazione del "Nodo AV/AC di Verona Ingresso Est" rappresenta un'opportunità unica ed irripetibile per il miglioramento della qualità urbana e spaziale, ecologica, trasportistica ed ambientale complessiva della città di Verona, grazie alla prospettiva – condivisa nel Protocollo d'intesa sottoscritto in data 5 luglio 2019 e sviluppata con i lavori del Tavolo Tecnico paritetico, istituito ai sensi dell'art. 3 del Protocollo – che fonda il **programma di rigenerazione** sulla realizzazione di una vera e propria "parte di città" concepita per ricucire il centro storico ed i quartieri immediatamente ad ovest (Stadio, Borgo Milano, Spianà) con il quadrante meridionale dell'area urbana (Santa Lucia, Golosine, ZAI storica), storicamente separato dall'infrastruttura ferroviaria e per riqualificare il nodo ferroviario passeggeri AV/AC di Verona da un punto di vista funzionale e dei servizi offerti. Si tratta di una "addizione urbana" strutturata intorno ad un sistema di attrezzature, servizi e spazi pubblici che dovranno gravitare principalmente:

- a. sul **nuovo hub intermodale della stazione AV/AC**;
- b. su un nuovo grande **parco urbano**, un'infrastruttura verde la quale potrà dare luogo a effetti ambientali positivi (qualità dell'aria, microclima urbano, gestione sostenibile della risorsa idrica, qualità del paesaggio, incremento della biodiversità...).

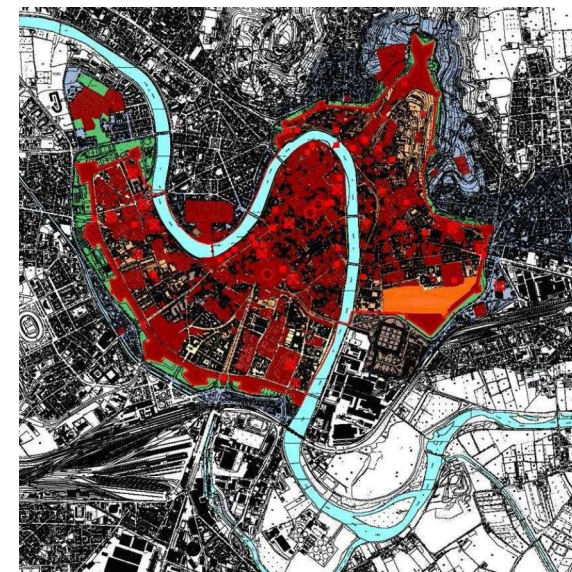
La forte complementarietà tra queste due polarità strategiche – strutturalmente integrata nelle politiche generali della pianificazione urbanistica e della mobilità – sarà in grado di affrontare le criticità che interessano la città di Verona, contribuendo in modo organico a migliorare i livelli di:

- **accessibilità** all'area urbana, implementando un sistema dei trasporti efficiente, integrato e sostenibile;
- **qualità della vita**, sicurezza, salute e benessere dei cittadini;
- **attrattività** turistico-culturale ed economico-finanziaria di un'area urbana e di un sistema metropolitano-territoriale proiettati in uno scenario europeo ed internazionale;
- **resilienza** dell'ecosistema urbano, a fronte degli allarmanti impatti generati dai cambiamenti climatici.

## 2. OBIETTIVI STRATEGICI E CONTENUTI PROGRAMMATICI NEL QUADRO NORMATIVO SOVRAORDINATO E NEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Il 30 novembre 2000 la XXIV Assemblea Plenaria del *World Heritage Committee* UNESCO iscrive Verona nella *World Heritage List* con la denominazione "City of Verona". Il riconoscimento interessa il centro storico entro la Cinta Magistrale e ad una zona di rispetto (*buffer zone*) posta a protezione del sito.

<sup>1</sup> Dal portale web del Ministero Infrastrutture e Trasporti ([www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it)).



PERIMETRO SITO UNESCO - art. 15

ZONA CUSCINETTO - art. 15



PAT – Stralcio della Tavola 4A Centro storico

Oltre al rispetto degli obblighi derivanti dalla convenzione sulla protezione del patrimonio mondiale assunti e fatti propri dal Piano di Assetto del Territorio (NTA, Art. 15) e alle misure di tutela recepite, per quanto di competenza comunale, nel Piano degli Interventi (NTO, Art. 36) andranno attentamente valutate – nella pianificazione, nel dimensionamento e nella progettazione degli interventi – gli impatti delle trasformazioni che andranno ad interessare l'ambito dell'ex Scalo ferroviario sul Sito Patrimonio Mondiale e la loro compatibilità con la tutela dell'Eccezionale Valore Universale (*Outstanding Universal Value*) che ne ha comportato l'iscrizione alla WHL.

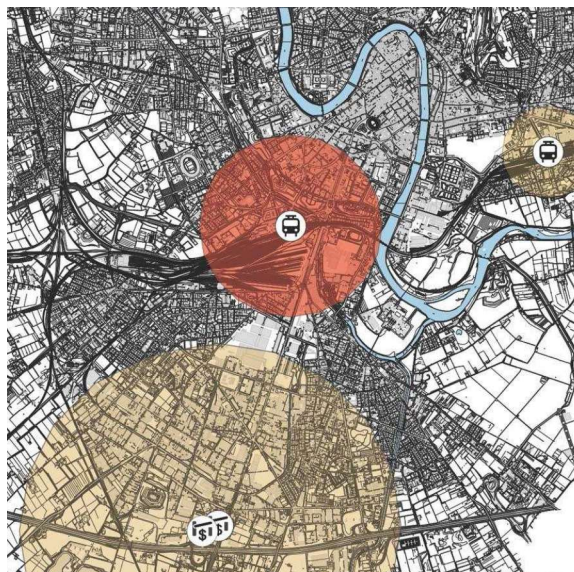
Va pertanto considerata, ad integrazione delle procedure di valutazione ambientale previste dalla normativa vigente (VAS, VIA, VinCA), l'opportunità di attivare una Valutazione d'impatto sul patrimonio (*Heritage Impact Assessment*)<sup>2</sup>, soprattutto qualora il progetto configuri l'insediamento di edifici a prevalente sviluppo verticale che possano interferire negativamente con il contesto panoramico e paesaggistico.

<sup>2</sup> <http://openarchive.icomos.org/266/>





## 2.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO



Elaborazione grafica a cura del SIT PTRC – Norme tecniche, Art. 40

**Norme tecniche, Art. 40 Aree afferenti ai caselli autostradali, agli accessi alle superstrade e alle stazioni della Rete ferroviaria regionale**

Il nuovo PTRC approvato con DCRV n. 62 del 30 giugno 2020 stabilisce, all'art. 40, il **ruolo strategico** ed il **rilevante interesse pubblico** ai fini della mobilità regionale delle aree «... coincidenti con i nodi AC/AV per un raggio di 1000 metri dal baricentro geometrico della stazione».

Alla luce della dimensione dell'area (decisamente superiore a 5 ettari) e delle destinazioni d'uso previste, che prefigurano una **mixité funzionale** senza escludere usi commerciali e turistico-ricettivi, la norma prevede «... la conclusione di un **accordo di programma** ai sensi dell'articolo 32 della L.R. 29.11.2001, n. 35 "Nuove norme sulla programmazione", e dell'articolo 6, comma 2<sup>o</sup>, della L.R. 16.02.2010, n. 11 "Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2010"».

<sup>3</sup> Il comma 2, articolo 6, della legge regionale n. 11 del 2010, stabilisce che, ai sensi dell'articolo 48 L.R. 11/2004, la **Giunta regionale**, in deroga alla normativa vigente, **esercita le competenze urbanistiche** in relazione alle varianti agli strumenti urbanistici e territoriali eventualmente conseguenti all'approvazione di accordi di programma ai sensi dell'art. 32 L.R. 35/2001 "Nuove norme sulla programmazione" nonché di **progetti strategici** riguardanti interventi o programmi di intervento di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 26 della legge regionale 11/2004.

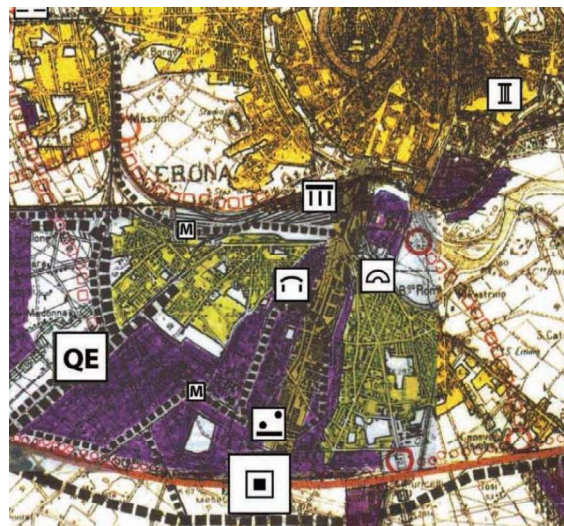
**NOTA:** Alla luce dei presupposti del PTRC, il Comune di Verona intende promuovere presso la Giunta regionale, di concerto con i soggetti proprietari dell'area ferroviaria, la conclusione di un **accordo di programma di interesse regionale**.

**Norme tecniche, Art. 62 Rete di città**

Il comma 6 dell'articolo 62 stabilisce che nelle "aree ad alta densità insediativa", indicate nella Tav. 08, ricadenti nella piattaforma metropolitana dell'ambito Centrale, nell'ambito Occidentale di rango metropolitano e nell'ambito pedemontano, di cui alle lettere a), b) e c) del comma 1, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica:

- perseguono la densificazione edificatoria negli insediamenti esistenti e in quelli nuovi;
- individuano le misure per favorire il recupero, la riqualificazione e riconversione di aree e/o insediamenti degradati e/o non utilizzati, anche attraverso l'utilizzo dei crediti edilizi;
- contemplano l'utilizzo di nuove risorse territoriali esclusivamente quando non esiste alternativa alla riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente;
- perseguono la sostenibilità socio-economica del tessuto urbano;
- incentivano l'uso del territorio e finalizzato alla sostenibilità ecologica e all'incremento della biodiversità.

## 2.2 PIANO D'AREA QUADRANTE EUROPA



Polis-Paradeisòs

PAQE - Estratto dalla Tav. 1a

**Norme tecniche, Art. 28 Polis Paradeisòs**

L'area Polis Paradeisòs, come indicata nella tav. n. 1 del piano di area, è situata nel territorio del Comune di Verona e interessa la superficie complessiva soprastante il livello ferroviario della Stazione di Porta Nuova, sulla quale sono ricavati spazi da destinare a **terziario** e a **residenza** e di **fruibilità pubblica** opportunamente attrezzati a **piazze, giardini pensili e complessi edilizi**.

**Direttive**

Il Comune, d'intesa con gli enti competenti ed in collaborazione con le Ferrovie dello Stato, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area:

- definisce le **modalità** e i **criteri** per l'utilizzo dell'area per garantire la massima **qualità urbana e flessibilità funzionale** sia interna che in **relazione** con la **stazione** di Porta Nuova, con la **fiera**, con il **Cardo Massimo** nonché con la **struttura urbana** circostante e con il **centro storico** di Verona;
- individua le **opere principali** per l'adeguamento e il potenziamento dell'area relativamente alla **nuova viabilità** di accesso e di distribuzione, alla dotazione di spazi di **sosta** e **parking**, nonché di **aree verdi** e di **servizio**;
- prevede un adeguato **collegamento** dell'area con la **stazione dell'alta velocità/capacità** e la **stazione urbana** di Porta Nuova;
- indica le **zone** per le necessarie dotazioni di **servizi accessori**;
- indica le **soluzioni urbanistiche ed architettoniche** adeguate al **nuovo ruolo centrale** dell'area.

**Prescrizioni e vincoli**

All'interno delle quantità di volume da destinare alle diverse funzioni d'uso, deve essere assicurata una volumetria, non inferiore al 15% del totale, per la realizzazione di un centro logistico-direzionale da assegnare ad aziende pubbliche e private operanti nel settore trasportistico e della mobilità. L'area occupata dall'ex scalo merci della stazione di Porta Nuova deve essere destinata ad area verde - parco urbano della città di Verona, nella misura minima del 50% della superficie dell'area indicata all'art. 14 come "C3 comparto del nuovo scalo merci";



1b9bc0a1



## 2.3 L.R. 35/2001 NUOVE NORME SULLA PROGRAMMAZIONE

## Art. 32 Accordi di programma

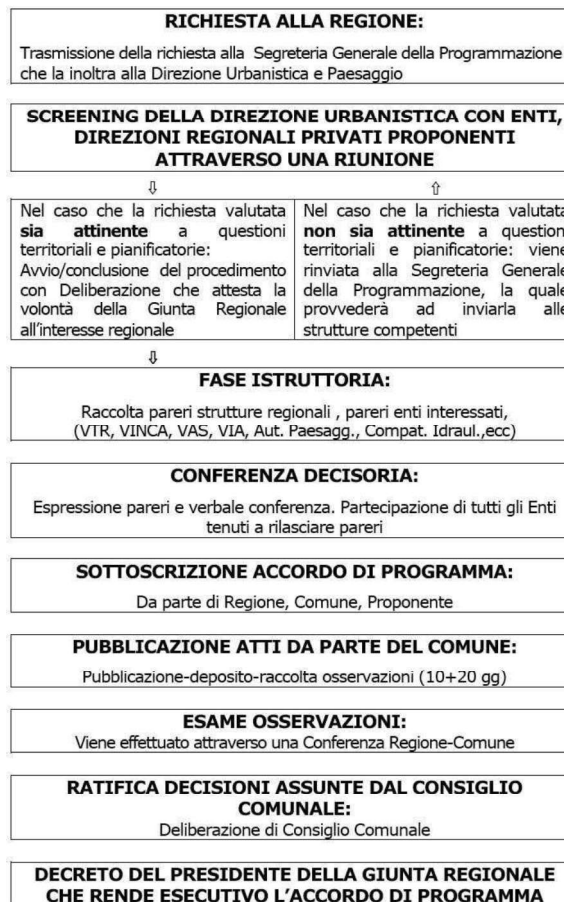
1. Fermo restando quanto previsto dalla legge regionale 1 giugno 1999, n. 23<sup>4</sup>, per l'**attuazione organica e coordinata di piani e progetti che richiedono per la loro realizzazione l'esercizio congiunto di competenze regionali e di altre amministrazioni pubbliche, anche statali ed eventualmente di soggetti privati, il Presidente della Giunta regionale può promuovere la conclusione di un accordo di programma, anche su richiesta di uno o più dei soggetti interessati**, per assicurare il coordinamento delle azioni e per determinarne i tempi, le modalità, il finanziamento ed ogni altro connesso adempimento.
2. L'accordo può prevedere altresì procedimenti di arbitrato, nonché interventi surrogatori di eventuali inadempienze dei soggetti partecipanti, escluse le amministrazioni statali.
3. Per verificare la possibilità di concordare l'accordo di programma, **il Presidente della Giunta regionale convoca una conferenza fra i soggetti interessati**.
4. L'accordo consiste nel consenso unanime dei soggetti interessati, autorizzati a norma dei rispettivi ordinamenti in ordine alla natura e ai contenuti dell'accordo stesso. Esso è **reso esecutivo con decreto del Presidente della Giunta regionale** ed è pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto. L'accordo sostituisce ad ogni effetto le intese, i pareri, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta previsti da leggi regionali. **Esso comporta**, per quanto occorra, la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, nonché l'urgenza e l'indifferibilità dei relativi lavori, e la **variazione integrativa agli strumenti urbanistici senza necessità di ulteriori adempimenti**.

<sup>4</sup> Abrogata dall'art. 49, comma 1, lettera h), della Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11.

## 2.4 D.G.R.V. n. 2943 del 14/12/2010

## Allegato A – disposizioni attuative di natura procedurale

### ACCORDI DI PROGRAMMA ART. 32 DELLA LR 35/2001



## 3. DISPOSIZIONI ED INDIRIZZI DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE

## 3.1 PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

## RELAZIONE GENERALE

«L'area oggi occupata dai binari ferroviari (ex scalo), tra la stazione e Golosine deve essere intesa come un'area di **completamento del borgo e come opportunità di realizzare insieme un sistema abitativo, un centro direzionale e un parco**» (pag. 24).

## NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

## Art. 55 Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi

55.01 Tali contesti comprendono l'area dell'**Ex Scalo Ferroviario**, le aree industriali comprese tra la ferrovia e il Lungadige Galtarossa, le aree dell'ex Mercato Ortofrutticolo, dei Magazzini Generali e le aree limitrofe comprese nel P.R.U.S.S.T., l'area dell'ex caserma Passalacqua, le aree dello Stadio, il compendio Cartiere di Cà di David ed infine il deposito Ex Gasometro AGSM ed area limitrofa.

55.02 Essi corrispondono ad ambiti territoriali entro i quali **le trasformazioni edilizie urbanistiche previste comportano una radicale trasformazione delle aree**, sia dal punto di vista degli **usi** che dal punto di vista del **sistema insediativo**, ferme restando le necessità di conservazione ristrutturazione di edifici o complessi di edifici ritenuti significativi dei caratteri storico documentativi del luogo e/o di edifici vincolati a norma di legge.

## DIRETTIVE

55.03 Il P.I. per le singole aree dovrà precisare:

- a) i caratteri tipologici insediativi degli interventi in relazione:
  1. ai **principali sistemi insediativi** e ai tipi d'intervento prevalenti;
  2. agli edifici e sistemi di edifici riferiti ad **impianti speciali** pubblici e/o di uso pubblico;
  3. ai principali **sistemi delle aree verdi e degli spazi aperti** pubblici e/o di uso pubblico;
  4. ai principali caratteri della **viabilità**;
- b) i caratteri **funzionali** degli interventi con riferimento ai pesi individuati all'interno di ogni singola A.T.O.
- c) le **modalità operative** per la realizzazione dei singoli interventi previsti in relazione ai diversi **tempi e soggetti** dell'attuazione.

55.04 (omissis)

## PRESCRIZIONI E VINCOLI

55.05 In tali zone **gli interventi edificatori si realizzeranno attraverso la predisposizione di Piani urbanistici attuativi** di cui all'art. 19 della L.R. 11/2004, anche in conseguenza a



1b9bc0a1





forme di concertazione e partecipazione di cui al Capo II della L.R. 11/2004, o in attuazione di quanto previsto dall'art. 26 della legge medesima.

55.06 Le aree di cui al presente articolo, qualora non già precedentemente pianificate con PUA, sono soggette a perequazione urbanistica.

### 3.2 PIANO DEGLI INTERVENTI

#### NORME TECNICHE OPERATIVE

Disciplina REGOLATIVA (attuale destinazione urbanistica)

##### Art. 132 Zona ferroviaria

1. Nelle zone ferroviarie, sino alla loro dismissione, si applica la disciplina speciale che le riguarda.
2. In caso di dismissione, sino all'approvazione ed all'inserimento delle nuove previsioni urbanistiche nel PI operativo con le procedure previste dagli artt. 6 o 7 e 18, comma 8, della L.R.11/2004 e succ. modificaz. o all'approvazione di progetti specifici da parte del Comune, sono ammessi esclusivamente interventi sugli edifici esistenti sino al grado massimo di intervento del restauro conservativo, senza modifica della destinazione d'uso e del numero delle unità immobiliari.

Disciplina PROGRAMMATICA

#### Capo 3 Progetti Strategici

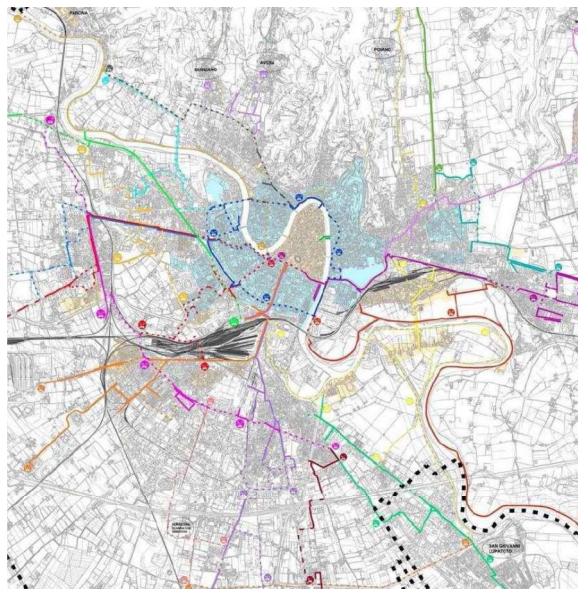
##### Art. 174 Progetto di riconversione dello Scalo ferroviario di Porta Nuova (Polis Paradeisòs)

1. Il PI recepisce la previsione del PAQE e del PAT per la riconversione dell'area attualmente adibita a scalo ferroviario di Porta Nuova in una nuova parte di città sulla quale ricavare, in accordo con l'ente di diritto pubblico proprietario del compendio immobiliare, spazi da destinare a fruibilità pubblica opportunamente attrezzati a piazze e giardini, con possibilità di prevedere anche attività terziarie e residenza.
2. In sede di accordo di programma con l'Ente Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, si provvederà alla ridefinizione secondo esigenze attualizzate della previsione di sviluppo ad ovest della Stazione di Porta Nuova prevista dalla variante n. 2 al PAQE.

### 3.3 IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE<sup>5</sup>

In linea con il quadro programmatico e pianificatorio comunale, il PUMS adottato con deliberazione della Giunta comunale 22 ottobre 2020, n. 347 persegue l'obiettivo di una **Verona sostenibile** anche attraverso le politiche della **mobilità**. Si tratta di un **piano strategico** in grado di tenere insieme le esigenze di accessibilità alla scala metropolitana con una rinnovata attenzione al TPL, ai sistemi di condivisione (car e bike-sharing), alla micromobilità elettrica, alla mobilità dolce – ciclabile e pedonale – e, non ultima, alla qualità dello spazio urbano.

Il PUMS punta infatti ad una diversione dall'uso dell'automobile verso una **mobilità attiva**, attraverso la definizione di un insieme organico di progetti e azioni utili a rendere più facile e sicuro l'uso della bicicletta in città, al fine di promuovere un **modello più efficiente, economico e soprattutto sostenibile di mobilità**.



Il **Biciplan** ne costituisce parte integrante e si propone di sviluppare una rete ciclabile urbana che favorisca gli spostamenti legati al lavoro, alla scuola e al tempo libero, ed una rete extra-urbana integrata con quella più ampia a livello Nazionale ed Internazionale che favorisca lo sviluppo turistico e valorizzi il territorio attraverso la conoscenza culturale ed ambientale.

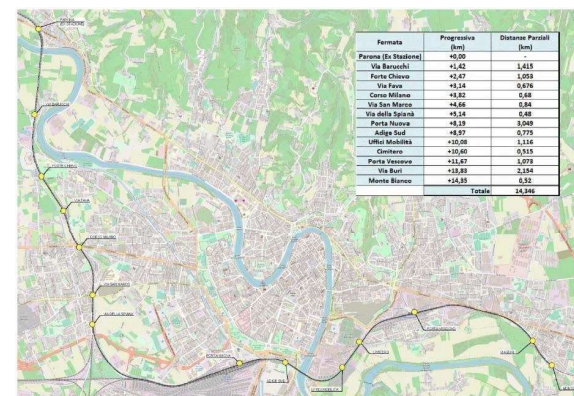
Il Biciplan privilegia tratti ciclabili all'interno delle aree verdi e dei parchi esistenti, o lungo gli argini di servizio dei numerosi canali

<sup>5</sup> Estratti da "Il piano in 28 mosse: sintesi dei principali contenuti del PUMS di Verona".

idroelettrici, per creare percorsi esclusivi su sede propria e garantire sicurezza e benessere sia negli spostamenti quotidiani che nel tempo libero, anche per promuovere la conoscenza del territorio e lo sviluppo di nuovi itinerari ciclabili, con particolare riguardo al recupero e alla valorizzazione dell'imponente patrimonio storico-militare.

Il PUMS pone grande attenzione ai soggetti vulnerabili (anziani, bambini, individui con capacità motoria ridotta), accompagnando gli interventi per il miglioramento della **sicurezza stradale** con la raccomandazione delle linee guida Eltis nella pianificazione della mobilità sostenibile di **"mettere al centro l'uomo"** e non l'automobile, anche attraverso generalizzati interventi di moderazione del traffico (zone 30, zone ambientali, zone pedonali) e una particolare attenzione alla mobilità dolce.

Il PUMS riafferma inoltre l'opportunità di investire nei **servizi ferroviari metropolitani** per collegare la città, la fiera e l'aeroporto in un disegno di rete il più possibile integrato.



Sistema Ferroviario Metropolitano Veronese, incardinato su 14 nuove fermate

Il PUMS esamina quindi i riflessi delle trasformazioni urbanistiche sulla mobilità urbana, attraverso un **modello di simulazione** con i nuovi carichi di traffico nel medio (2025) e lungo periodo (2030), dedicando particolare attenzione agli interventi che dovranno **accompagnare la trasformazione dello scalo ferroviario in dismissione**.

Alle nuove infrastrutturazioni connesse alla **stazione Alta Velocità**, quali il nuovo anello viabilistico dotato di sottopassi per incrementare la permeabilità nord-sud – rappresentate nell'elaborato tecnico **G021 Interventi compresi nello scenario di medio-lungo periodo (2030)**, riportato alla pagina successiva – si affianca un diffuso potenziamento della mobilità dolce all'interno dell'area di trasformazione e al suo intorno. Tutto il nuovo quadrilatero sarà dotato di un **nuovo percorso ciclabile**





**bidirezionale** con ramificazioni che si prolungano verso la Fiera, la nuova stazione Alta Velocità e via Piave/via del Lavoro.

L'incremento delle permeabilità nord-sud ed i nuovi assetti infrastrutturali dell'area, miglioreranno infine l'**accessibilità alla zona Fiera** per chi proviene dalla A22 del Brennero, attraverso la bretella T4-T9 che collega il casello di Verona Nord con il centro città e l'utilizzo di uno svincolo dedicato, in ingresso e in uscita.

#### 4. OBIETTIVI ED INDIRIZZI PROGRAMMATICI PER LA REDAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE D'INTERESSE

Lo sviluppo del programma di riqualificazione ha la finalità di avviare e governare un processo di riconversione, recupero e valorizzazione delle aree dello Scalo ferroviario di Porta Nuova non più funzionali all'esercizio in relazione alla dismissione e delocalizzazione delle attività logistiche, perseguendo i seguenti **obiettivi programmatici**:

- la realizzazione della **nuova stazione AC/AV "Verona Porta Verde"** e delle aree funzionali allo sviluppo di un nuovo fronte di accesso e di un'adeguata dotazione di **servizi intermodali** correlati. La progettazione di detto ambito di stazione rimane di **esclusiva competenza di Rete Ferroviaria Italiana**.



L'ambito di stazione si colloca sul confine est dell'area di scalo in continuità con il nuovo attestamento AV ed è delineato dalle seguenti caratteristiche.

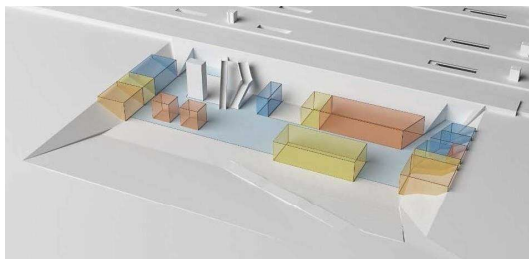
- La nuova volumetria si organizza in corrispondenza dei 3 sottopassi di accessibilità ai marciapiedi ferroviari, di cui due esistenti ed uno previsto nel progetto dell'Ingresso AV/AC del nodo est di Verona;
- I servizi intermodali pubblici e privati sono organizzati in modo da garantire sia la funzionalità che il corretto interscambio tra i flussi, favorendo la messa a punto di un efficiente sistema di accessibilità che privilegi il trasporto

pubblico, la micromobilità elettrica e la rete della mobilità ciclo-pedonale;

- I nuovi spazi si attestano a partire dal livello di riferimento dei citati sottopassi ferroviari e la nuova volumetria si integra al *landscape* urbano raccordandosi all'intera area di trasformazione attraverso un sistema di spazi pubblici e aree esterne funzionali dedicate all'intermodalità di stazione;



- Il nuovo fabbricato viaggiatori è destinato ad ospitare le funzioni di accoglienza dei viaggiatori, di accessibilità, orientamento, circolazione e attesa;



- Il volume si articola in due sistemi sovrapposti: il primo attestato alla quota dei sottopassi connette i flussi dei viaggiatori della nuova stazione con la quota di campagna e del contesto; il secondo si pone come *landmark* urbano di attraversamento e riconnessione degli spazi pubblici del masterplan;



- Il sottopasso esistente collocato ad est viene prolungato nel progetto dell'Ingresso AV/AC del nodo est di Verona, mantenendo l'attuale carattere urbano - ciclo-pedonale - e connette il fabbricato viaggiatori esistente con l'ambito di sviluppo del masterplan.

- l'insediamento di una nuova **polarità urbana** (PAQE, Art. 28 "Polis Paradeisòs") connotata da un mix di funzioni pubbliche e private, gravitanti intorno ad un grande **parco urbano contemporaneo** il quale – oltre a svolgere un'importante funzione di riequilibrio ecologico all'interno di un più vasto ed articolato sistema del verde urbano – ospiterà attività ricreative, servizi ed attrezzature per lo sport ed il tempo libero, in un quadro di sostenibilità tecnico-economica complessivo;

- la costruzione di una nuova **parte di città** (PI - NTO, Art. 174) in grado di riconnettere il quadrante meridionale della città (ATO 4) con il centro storico e con i quartieri a nord del sedime ferroviario ora fortemente ostacolato dalla presenza dello scalo, anche attraverso la ricucitura della maglia stradale, coerentemente con le previsioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (si rinvia allo specifico allegato);

- il potenziamento di un efficace **sistema di connessioni** e percorsi in direzione del comparto Fieristico e di altre polarità di interesse metropolitano e territoriale, correlate allo sviluppo del sistema del *Cardo Massimo* (PAQE, Art. 26) recepito nella Disciplina programmatica del Piano degli Interventi come Ambito I del *Masterplan per Verona sud*, denominato *La città degli eventi*;

- l'attivazione di un ampio **processo condiviso e partecipato di rigenerazione urbana**, in grado di espandersi nel contesto territoriale e socio-economico dei quartieri residenziali di Golosine e Santa Lucia per concorrere alla risoluzione delle croniche criticità che vi gravano; correlate alle pressioni del traffico veicolare – soprattutto in occasione degli eventi fieristici – quali l'esposizione ad elevati livelli di inquinamento atmosferico ed acustico; ma anche l'obsolescenza del patrimonio edilizio, il disordine urbanistico, la carenza di standard a verde e la scarsa qualità degli insediamenti.

Un utile e proficuo quadro di riferimento per la definizione degli obiettivi e dei contenuti del programma si individua nella **Legge regionale 6 giugno 2017, n. 14 Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e, in particolare, nei programmi di rigenerazione urbana sostenibile** di cui all'art. 7.

L'Art. 2, comma 1 lettera h) propone infatti una **definizione** degli **ambiti urbani di rigenerazione**, da cui consistenza e caratteristiche delle aree risultano del tutto assimilabili a quelle dell'ex Scalo ferroviario di Porta Nuova<sup>6</sup>.

Il programma qui delineato risulta pertanto in linea con le previsioni della legge regionale ora richiamata e la proposta progettuale dovrà correttamente e coerentemente inserirsi

<sup>6</sup> h) **ambiti urbani di rigenerazione**: le aree ricadenti negli ambiti di urbanizzazione consolidata, caratterizzati da **attività di notevole consistenza, dismesse o da dismettere, incompatibili con il contesto paesaggistico, ambientale od urbanistico**, nonché le parti significative di quartieri urbani interessate dal sistema infrastrutturale della mobilità e dei servizi; tali ambiti sono **assoggettabili ai programmi di rigenerazione urbana sostenibile**, di cui all'articolo 7.





all'interno del quadro delineato dei programmi di rigenerazione urbana, perseguendone le finalità che costituiranno **indirizzi per la redazione della manifestazione d'interesse**; tali indirizzi, peraltro, corrispondono pienamente alle attese che l'Amministrazione e la città affidano a questa trasformazione di importanza strategica per il futuro di Verona:

- 1) la **sostenibilità ecologica**, anche in relazione alle funzioni ecosistemiche, e l'incremento delle aree e infrastrutture verdi e della **biodiversità** in ambiente urbano;
- 2) il **contenimento del consumo di suolo** e la de-impermeabilizzazione;
- 3) la **riduzione dei consumi idrici**, il **riutilizzo** e la **separazione delle acque**, il ricorso ai SUDS, la **riduzione dei consumi energetici** e l'**incremento delle fonti rinnovabili** mediante l'efficientamento degli impianti e delle reti pubbliche, l'economia circolare applicata anche alle fasi di cantiere e alla scelta dei materiali, e la riqualificazione del patrimonio edilizio;
- 4) l'**integrazione sociale, culturale e funzionale** mediante la formazione di **nuove centralità urbane**, la **qualità degli spazi pubblici**, la **compresenza e all'interrelazione di residenze, attività economiche, servizi pubblici e commerciali, attività lavorative, nonché spazi ed attrezzature per il tempo libero**, per l'incontro e la socializzazione, con particolare considerazione delle esigenze dei soggetti con **disabilità**;
- 5) il soddisfacimento della domanda abitativa e la coesione sociale, mediante la realizzazione di interventi di **edilizia residenziale sociale**;
- 6) l'**integrazione delle infrastrutture della mobilità veicolare, pedonale e ciclabile con il tessuto urbano** e, più in generale, con le politiche urbane ed extraurbane della **mobilità sostenibile** e con la **rete dei trasporti collettivi**;
- 7) la **partecipazione attiva degli abitanti** alla progettazione e gestione dei programmi di intervento;
- 8) l'**innovazione e sperimentazione** edilizia e tecnologica, promuovendo la sicurezza, l'efficientamento energetico e l'adattamento ai cambiamenti climatici;
- 9) lo **sviluppo di nuove economie** e di nuova **occupazione**, la **sicurezza sociale** ed il **superamento delle disuguaglianze sociali**.
- 10) I progetti degli interventi per l'attuazione dei programmi di rigenerazione prevedono lo sviluppo di **tipologie edilizie** e di soluzioni per gli **spazi urbani a basso impatto energetico e ambientale** rispondenti alle necessità di **mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici**, la **pluralità di funzioni** e la **qualità architettonica** degli **edifici** e degli **spazi pubblici**.

La proposta di intervento sarà corredata da documentazione adeguata ad essere valutata dalle amministrazioni che sottoscrivono l'accordo di programma, al fine di verificarne la coerenza con gli indirizzi, i criteri e gli obiettivi indicati nella

presente scheda, nonché per l'individuazione degli elementi di rilevante interesse pubblico:

A titolo esemplificativo e non esaustivo potrà contenere:

- a) l'indicazione delle **proposte progettuali di massima**, con precisata l'articolazione degli **ambiti di intervento unitario e delle fasi di attuazione**; saranno evidenziate le misure volte a garantire l'**invarianza idraulica**, la **gestione urbana sostenibile delle acque**, l'incremento della dotazione delle **infrastrutture verdi**, le misure di **mitigazione e adattamento al cambiamento climatico**, le opere di **mitigazione e/o di compensazione ambientale**; le **deroghe allo strumento urbanistico generale** eventualmente necessarie per l'attuazione degli interventi;
- b) la **relazione tecnico-illustrativa**, contenente la descrizione delle **finalità** specifiche del programma di rigenerazione e degli interventi, l'indicazione dei **tempi di attuazione**, delle procedure da attivare, degli **elementi qualitativi** e dei **risultati attesi**, con indicazione se si prevede di applicare **protocolli per la certificazione di sostenibilità** dei quartieri e degli edifici, delle nuove costruzioni e/o ristrutturazioni;
- c) la **relazione economica**, contenente un **piano economico-finanziario di massima**, che illustri **costi e benefici attesi**, con particolare riferimento a modalità e tempi di realizzazione, alle fonti di finanziamento, alla **sostenibilità economica** del programma e delle singole fasi di attuazione;
- d) lo **schema di accordo** con l'indicazione degli **impegni assunti** dai soggetti interessati, delle forme di **coordinamento** e delle modalità di **monitoraggio** periodico dello stato di attuazione.

La proposta dovrà integrare eventuali opportunità offerte dall'ordinamento europeo, nazionale e regionale di accedere a finanziamenti pubblici.

**Risultati attesi** in un quadro generale di sostenibilità economica, sociale ed ambientale:

- miglioramento delle condizioni di salute e benessere dei cittadini;
- miglioramento del microclima urbano, riduzione dell'effetto di isola urbana di calore (*urban heat island*) e, in generale, adattamento ai cambiamenti climatici;
- contenimento dell'inquinamento atmosferico e mitigazione climatica attraverso la riduzione delle emissioni e l'assorbimento di gas serra;
- potenziamento della rete ecologica locale e del sistema del verde urbano (area collinare e parchi dell'Adige, parco delle Mura Magistrali, parco sportivo della Spianà, parchi urbani di Santa Teresa e San Giacomo, verde futuro pianificato per Vr sud);
- valorizzazione del patrimonio culturale, monumentale e paesaggistico e potenziamento dell'offerta turistico-culturale complessiva del sistema Verona.

## 5. AZIONI PUNTUALI RICHIESTE NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA

Nell'ambito del programma che dovrà essere sviluppato sulla base di quanto sino a qui descritto, sono richieste le seguenti azioni puntuali:

### 5.1 MOBILITÀ E SOSTA

- realizzazione di un **nuovo sottopasso** che implementi i collegamenti e la relazione tra i quartieri a nord e a sud della linea ferroviaria (PUMS, adottato con deliberazione della Giunta comunale 22 ottobre 2020, n. 347);
- sistema della circolazione in **superficie** fondato sulla micromobilità elettrica, sulla mobilità dolce, pedonale e ciclabile, e sul trasporto pubblico (filobus, bus, taxi) riservando solo in via residuale (kiss & ride) l'accessibilità al mezzo privato e prevedendo adeguate dotazioni di spazi di sosta funzionali a favorire la mobilità dolce ed elettrica;
- l'eventuale esigenza di reperire aree a parcheggio a servizio della Fiera richiederà una specifica riflessione progettuale, in grado di portare a soluzioni fortemente innovative in termini di sostenibilità ambientale e di ciclo degli usi, per evitare che tali comparti assumano la connotazione di estese aree monofunzionali impermeabilizzate, recintate e precluse alla pubblica fruizione;
- le quote di **parcheggi** previste per soddisfare lo standard urbanistico (parcheggi pubblici o di uso pubblico) ed edilizio (parcheggio privato) dovranno essere collocate prioritariamente ai livelli **interrati**, fatte salve quote minime riconducibili alle esigenze di servizio, emergenza ed accessibilità delle utenze con mobilità ridotta, prevedendo adeguate dotazioni di spazi funzionali a favorire la mobilità dolce ed elettrica nelle aree pertinenziali dei fabbricati;

N.B. analisi e **studi del traffico** appositamente predisposti potranno dimostrare, alla luce della speciale collocazione dell'area in prossimità della stazione ferroviaria, la possibilità/opportunità di ridimensionare le quote di parcheggio previste dallo standard urbanistico per sostituirle con aree pubbliche o di uso pubblico destinate a piazze e giardini, anche coperti, e percorsi ciclabili e pedonali.

### 5.2 VERDE E SPAZIO PUBBLICO

- va perseguito un elevato livello di **accessibilità** dello spazio pubblico, ispirato alla **qualità urbana e spaziale** del centro storico dove piazze, giardini e lo stesso sedime stradale si costituiscono come luoghi di relazione e non di transito; sarà garantita accessibilità universale alle utenze deboli (anziani, bambini, disabili...);
- **sicurezza** sociale e percezione individuale: la pianificazione degli insediamenti e la progettazione dello spazio pubblico dovrà perseguire il senso di "appartenenza" e di "identità" dei luoghi, insieme a forme di "controllo sociale" diffuso e





spontaneo: ad esempio attraverso la dovuta attenzione alle funzioni da insediare ai piani terra degli edifici, all'accessibilità e alla "visibilità" dello spazio pubblico; alla programmazione degli orari di apertura e chiusura delle funzioni collettive (negozi, servizi sportivi...); al disegno dei percorsi, dell'illuminazione e dell'arredo urbano; al dimensionamento delle aree a parcheggio, soprattutto se collocate nei piani interrati;

- il **verde** non sarà concepito come mero soddisfacimento di uno standard di legge o come verde ornamentale<sup>7</sup>, ma come una vera e propria "armatura", un'infrastruttura ecologica (*green & blue infrastructure*) in grado di fornire alla città **servizi ecosistemici** che le permettano di fronteggiare nuove sfide globali quali la tutela della **salute** (riducendo l'inquinamento atmosferico, favorendo le attività motorie ed il benessere psico-fisico), l'**inclusione** e la **coesione sociale** (dotando i quartieri di luoghi con funzioni ricreative, sociali e di aggregazione), la protezione della **biodiversità** ed il potenziamento della **rete ecologica**, il contrasto al surriscaldamento a livello locale (*urban heat island*), l'assorbimento delle emissioni di anidride carbonica ed il contributo alla gestione sostenibile del ciclo dell'acqua, all'interno di un quadro generale coerente di azioni per la mitigazione e l'adattamento ai **cambiamenti climatici** (PAESC, in fase di redazione);
- il complesso sistema del verde sarà connotato da natura multifunzionale assumendo di volta in volta, articolandosi nei diversi ambiti, il ruolo di filtro e mitigazione (verde ambientale), quello di luogo di benessere e relax nel tempo libero, quello di servizio per il gioco e lo sport;
- considerate l'entità e la scala dell'intervento, con fasi progressive di cantierizzazione che sono inevitabilmente proiettate sul medio-lungo termine, viene raccomandata la **pratica della piantagione preventiva – *preverdissement***<sup>8</sup>;

<sup>7</sup> Rif. *Rigenerare la città con la natura* (2<sup>a</sup> edizione) Guide interdisciplinari a cura di REBUS. Ricerca sviluppata da Regione Emilia Romagna e Politecnico di Milano - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani nell'ambito del progetto europeo Republic-Med; Ed. Centro Stampa Emilia Romagna, settembre 2017.

<sup>8</sup> La "piantagione preventiva" è una tecnica che antepone la realizzazione di interventi ambientali a quella delle opere edilizie con lo scopo di migliorare l'efficacia del loro inserimento nell'ambiente e ridurre le pressioni dovute alle fasi di costruzione ed esercizio permettendo una migliore gestione sotto l'aspetto ambientale e paesaggistico "del tempo del progetto". Tale operazione potrà essere applicata nei comparti edificatori in fase preliminare sulle superfici che il futuro Piano Attuativo destinerà all'esecuzione degli interventi edilizi a verde. Esse verranno suddivise in aree temporanee (intervento con finalità protettive/produttive realizzato sulle aree interessate destinato ad ospitare gli edifici e il verde pertinenziale) e aree permanenti (Intervento con elevato valore funzionale/formale realizzato sulle aree non interessate dalle trasformazioni future e destinato alla città pubblica).

La piantagione preventiva temporanea avrà finalità protettive e/o produttive consentendo di gestire meglio le aree in attesa di trasformazione contrastando il potenziale degrado e riducendo le criticità di attuazione del progetto.

- l'intero sistema dei parcheggi e della viabilità locale e perimetrale, esistente e di progetto, sarà concepito con suddivisione degli spazi e sezioni stradali che permettano l'impianto di **filari alberati**, di realizzare diverse tipologie di aree verdi e di applicare le soluzioni SuDS, concorrendo così agli elevati standard di qualità urbana ed ecologica richiesti per il compendio.

### 5.3 PRINCIPI INSEDIATIVI, QUALITÀ URBANA ED ARCHITETTONICA, PRESTAZIONI ENERGETICHE

Gli edifici, i complessi di edifici ed i tessuti urbani di nuova edificazione dovranno essere connotati da:

- densità insediativa e forte integrazione morfologica tra il costruito e lo spazio di relazione pubblico, semipubblico e privato, favorendo la "porosità" dei piani terra e prestando attenzione alla scala umana nel concepire strade e piazze come tessuto connettivo, nel disegnare luoghi atti ad ospitare e stimolare le relazioni, nel dimensionare le distanze a piedi<sup>9</sup>;
- mix funzionale ed individuazione di polarità con diverse connotazioni:
  - nuova stazione AV/AC con aree funzionali e servizi intermodali correlati (trasporto pubblico, taxi, kiss & ride, servizi di car-sharing e bike-sharing...);
  - comparto/i fortemente "urbani" connotati da ampia *mixité* funzionale con presenza di usi direzionali, turistico-ricettivi, commerciali e residenziali, privilegiando la collocazione ai piani terra di funzioni collettive, qualificanti e rappresentative;
  - comparto a prevalente destinazione abitativa-residenziale dotato di verde privato, quote di ERS, servizi accessori e commercio di vicinato funzionali a garantire un corretto funzionamento e l'adeguata vitalità di quartiere;
  - presenza di spazi flessibili di condivisione (community hub, spazi culturali, spazi per attività giovanili) e di innovazione (attività imprenditoriali emergenti, co-working, start-up) dotati di tecnologie intelligenti ad elevata efficienza<sup>10</sup>;
- NBS *Nature-based solutions* sia nella progettazione del verde e degli spazi aperti (SuDS, giardini della pioggia, pavimentazioni drenanti, piazze allagabili...) che degli edifici e dei manufatti (tetti verdi, schermature, pergolati...);
- efficienza energetica degli involucri e degli edifici, ombreggiamento e ventilazione degli spazi urbani;
- produzione di energia da fonti rinnovabili;
- qualità architettonica, innovazione tecnologica e tipo-morfologica.

<sup>9</sup> Comune di Milano, "Documento di visione strategica", allegato all'Accordo di programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione; 2017.

<sup>10</sup> Ibid.



**PARAMETRI E CARATURE URBANISTICHE**

Superficie territoriale	ST	mq 450.000
Superficie Utile Lorda <sup>11</sup> insediabile	SUL	mq 100.000

**USI AMMESSI**

Sono ammesse tutte le funzioni che non presentino incompatibilità con le finalità generali del programma<sup>12</sup>.

Non è ammesso l'insediamento di grandi strutture commerciali, come definite all'Art. 2, comma 1 lettera g) della legge regionale 28 dicembre 2012, n. 50 *Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione del Veneto*, aventi **superficie di vendita superiore ad 8.000 metri quadrati**.

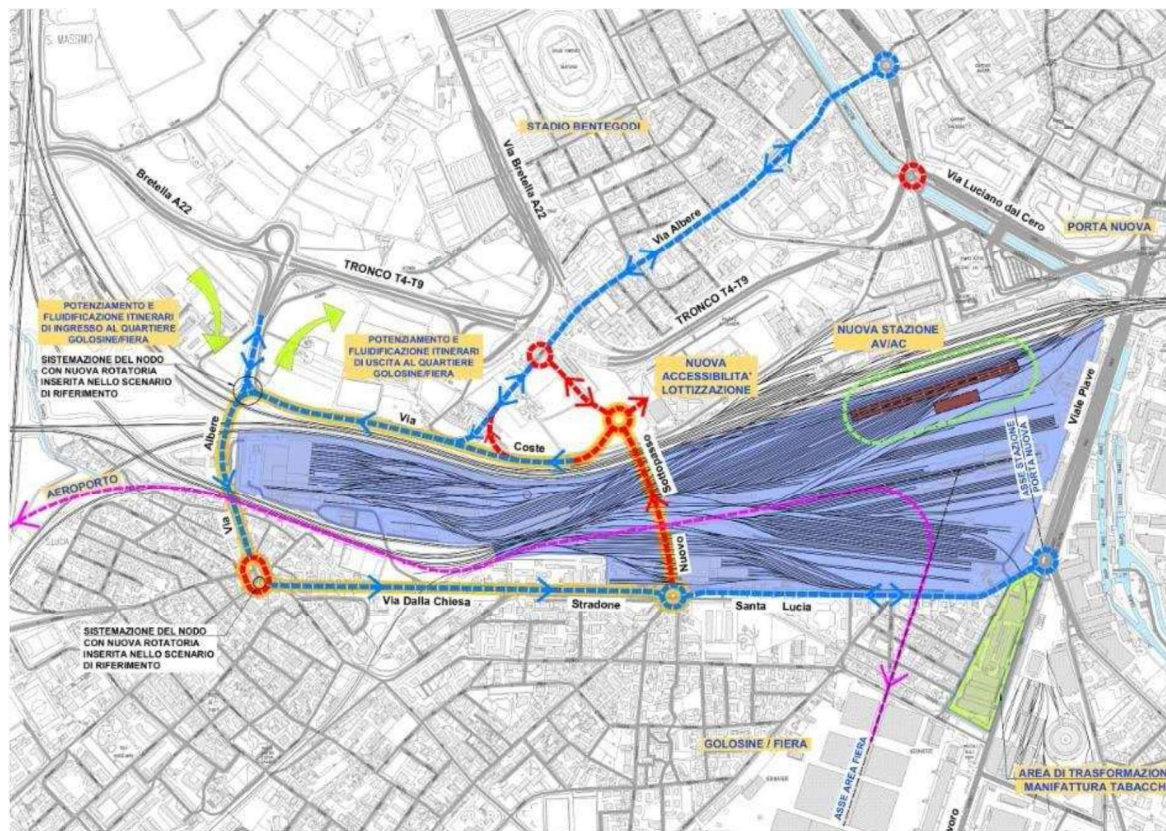
**INDIRIZZI PER LA PROGETTAZIONE**

Il programma di rigenerazione urbana dovrà perseguire:

- 1) la **sostenibilità ecologica**, anche in relazione alle funzioni ecosistemiche, e l'incremento delle aree e infrastrutture verdi e della **biodiversità** in ambiente urbano;
- 2) il **contenimento del consumo di suolo** e la de-impermeabilizzazione;
- 3) la **riduzione dei consumi idrici**, il **riutilizzo** e la **separazione delle acque**, il ricorso ai SUDS, la **riduzione dei consumi energetici** e l'**incremento delle fonti rinnovabili** mediante l'efficientamento degli impianti e delle reti pubbliche, l'economia circolare applicata anche alle fasi di cantiere e alla scelta dei materiali, e la riqualificazione del patrimonio edilizio;
- 4) l'**integrazione sociale, culturale e funzionale** mediante la formazione di **nuove centralità urbane**, la **qualità degli spazi pubblici**, la **compresenza e all'interrelazione di residenze, attività economiche, servizi pubblici e commerciali, attività lavorative, nonché spazi ed attrezzature per il tempo libero**, per l'incontro e la socializzazione, con particolare considerazione delle esigenze dei soggetti con **disabilità**;
- 5) il soddisfacimento della domanda abitativa e la coesione sociale, mediante la realizzazione di interventi di **edilizia residenziale sociale**;
- 6) l'**integrazione delle infrastrutture della mobilità veicolare, pedonale e ciclabile con il tessuto urbano** e, più in generale, con le politiche urbane della **mobilità sostenibile** e con la **rete dei trasporti collettivi**;
- 7) la **partecipazione attiva degli abitanti** alla progettazione e gestione dei programmi di intervento;
- 8) l'**innovazione e sperimentazione** edilizia e tecnologica, promuovendo la sicurezza, l'efficientamento energetico e l'adattamento ai cambiamenti climatici;
- 9) lo **sviluppo di nuove economie** e di nuova **occupazione**, la **sicurezza sociale** ed il **superamento delle disuguaglianze sociali**.
- 10) I progetti degli interventi per l'attuazione dei programmi di rigenerazione prevedono lo sviluppo di **tipologie edilizie** e di soluzioni per gli **spazi urbani a basso impatto energetico e ambientale** rispondenti alle necessità di **mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici**, la **pluralità di funzioni** e la **qualità architettonica** degli **edifici** e degli **spazi pubblici**.

<sup>11</sup> Si intende garantire la più ampia flessibilità alla proposta anche in termini dimensionali e l'amministrazione si riserva di valutare un diverso limite quantitativo se opportunamente motivato e correttamente contestualizzato nello sviluppo del progetto urbanistico, nonché quale forma di premialità a fronte di una forte spinta nella direzione dell'innovazione tecnologica e della sostenibilità ambientale (prestazione energetica, Smart grids, NBS...).

<sup>12</sup> Il programma dovrà favorire un mix equilibrato di funzioni pubbliche e private in grado di costruire un tessuto urbano denso e vitale, articolato intorno a spazi pubblici di elevata qualità ed accessibilità, in grado di intensificare le relazioni e l'inclusione sociale.



**Elaborato G021** Interventi compresi nello scenario di medio-lungo periodo (2030), estratto dal PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile adottato.

**NOTA:** IL tracciato del sistema ettometrico in sede fissa "People mover" va considerato come mero vettore **indicativo di un'azione strategica e non vincolante ai fini del programma di riqualificazione disciplinata dalla presente scheda**.





