

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**SCALI FERROVIARI, DA INFRASTRUTTURE
DI TRASPORTO AD AREE URBANE**

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg

Marco Pasetto
Università di Padova

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Michelangelo Savino
Università di Padova

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Rivista quadrimestrale
settembre-dicembre 2018
anno XVIII, numero 52

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2018 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2018

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

- 5 SCALI FERROVIARI, DA INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO AD AREE URBANE**
di Laura Facchinelli
- 7 SCALI FERROVIARI, DA INFRASTRUTTURA A RISORSA URBANA**
di Michelangelo Savino
- 15 EVOLUZIONE DEL SERVIZIO MERCI PER FERROVIA**
di Stefano Maggi
- 21 RIPENSARE GLI SCALI MERCI**
intervista a Carlo De Vito a cura di Laura Facchinelli
- 29 LE TRASFORMAZIONI DEGLI SCALI MERCI DISMESSI. CONSIDERAZIONI ECONOMICHE**
di Oliviero Baccelli
- 35 MILANO, SCALI FERROVIARI E TRASFORMAZIONE DELLA CITTÀ**
di Laura Montedoro
- 45 SCALI FERROVIARI A GENOVA, POTENZIALITÀ INESPRESSE**
di Francesco Gastaldi
- 53 SCALO MERCI: TRASFORMAZIONI E PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE PER VERONA SUD**
di Angelo Bertolazzi
- 59 UN PARCO NELL'AREA DELL'EX SCALO DI PORTA NUOVA, UN'OCCASIONE PER UNIRE LA CITTÀ**
di Ilaria Segala
- 63 TRE SCALI FERROVIARI IN VENETO, POTENZIALITÀ E PROGRAMMI**
di Giulia Ravagnan e Irene PAsian
- 69 AREE FERROVIARIE IN EMILIA ROMAGNA: UN PATRIMONIO DA SFRUTTARE**
di Simona Tondelli ed Elisa Conticelli
- 77 LUNGO IL BINARIO. IL CASO STUDIO DEGLI EX-MAGAZZINI DI APPROVVIGIONAMENTO FERROVIARIO A NAPOLI**
di Anna Attademo, Enrico Formato e Michelangelo Russo

83 STAZIONI IMPRESEZIATE, CASELLI E ALTRI FABBRICATI: ESPERIENZE DI RIUSO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO MINORE
di Giovanni Saccà

89 LA RIGENERAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI IN EUROPA. TRE ESPERIENZE A CONFRONTO
di Stefano Recalcati e Chiara Fraticelli

99 GLI SCALI FERROVIARI IN FRANCIA, TRA CONSERVAZIONE E RIGENERAZIONE URBANA. IL CASO DELLO SCALO DI VITRY SUR SEINE
di Stefano A Cannata e Rossella Maspoli

107 LA RISTRUTTURAZIONE DEL CORRIDOIO FERROVIARIO CENTRALE DI MONACO. UN ESEMPIO DI POLITICA REDISTRIBUTIVA PER LA COSTRUZIONE DI BENI PUBBLICI
di Chiara Mazzoleni

cultura

115 LE OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI A TORINO
di Silvia Saccomani

121 GRANDI TRASFORMAZIONI URBANE, UN DIBATTITO A MILANO
di Gabriele Pasqui

123 PADOVA, BOLZANO, SIENA: I NOSTRI CONVEGNI
di Laura Facchinelli

Rail Yards, from transport infrastructure to urban areas

by Laura Facchinelli

There is a major theme in twenty-first century urban planning: it is the revitalization of large abandoned industrial areas, and in particular rail yards that no longer serve the freight transport system. Historically, railways were conceived to serve passenger and freight transportation within the same facilities. In fact, the nineteenth-century configuration of stations, which remained unchanged until recent decades, included a building for travelers adjacent to the tracks for passenger train circulation and storage, and nearby, a group of tracks reserved for handling trains designated for what in the procedural handbooks was defined as "the transportation of things". These trains were assembled and re-assembled in the rail yards by the shunters, and sent on their way to their various destinations. The organizational transformation in the late twentieth century led to a concentration of freight trains (very few, unfortunately, given the overwhelming prevalence of road transport) in specific intermodal centres and the progressive decommissioning of freight yards which existed in almost every station. Though abandoned, these yards continued to separate sections of the city, leading to neglect and increasingly evident urban decay.

Awareness of the potential for regenerating these areas has grown, but only recently, among a tight circle of administrators. The idea that these "voids" can become the heart of plans for new urban areas pulsating with life is shared solely by administrators who can envision the medium to long term, are able to interact with a multiplicity of subjects, and are open to innovative ideas from architects and city planners. For a commitment that, in addition to drawing immediate consensus, looks to the future.

In this issue dedicated to the theme of transforming rail yards, we feature an interview that offers the point of view of the railway company that owns the freight yards. We also highlight the case of Milan, the only city in which city administrators have developed concrete projects for seven abandoned rail yards in cooperation with FS, the Italian railway company, and have begun to implement them. Other cities have recently begun to address the problem: our overview spans the Veneto region, with a focus on Verona, the Emilia Romagna region and the city of Naples. This is followed by a survey of some of the transformation projects that have had successful outcomes in other European countries, illustrating two case studies in France and Germany.

The abandoned assets of Ferrovie dello Stato railway include not only freight yards, but a series of other areas and service buildings: car repair shops, warehouses, switching yards, staff facilities, offices. This opens up many other paths for intervention: from a simple sale-reuse to an actual architectural and functional redesign. An exemplary case is that of the Officine Grandi Riparazioni in Turin which, when maintenance work on the engines and tracks ceased, was transformed into a major cultural production centre. And it is significant that this operation took place in a city which, in recent decades, was capable of implementing renewal by focusing on the theme of railways: burying tracks and adding a new, important High Speed train station, which in turn generated dynamic urban relationships.

The regeneration of abandoned rail yards has triggered an interdisciplinary discussion spanning city planning (rethinking the spaces), architecture (the design of beauty and function), economic assessment (with a multiplicity of interests involves), and social and psychological issues (given that the transformation of spaces influences lifestyles).

Nor can we forget the dialectic between city and suburb. The rail yards are "suburb" in the sense that they are far away and unrelated to the active centre of the city. But they are often "extraneous bodies" adjacent to the city centre, capable – if intelligently designed – of generating new hubs.

The theme of rail yards is linked to the theme of shopping malls that we addressed in the last issue of our magazine. Consider the vast developments that occupy properties beyond the inhabited areas of the city. Try to imagine the possible re-use of former industrial areas (in particular the lands owned by the railroads) which could come back to life as shopping areas, reclaiming obsolete areas and preventing additional landtake.

Whatever the planned use of the revitalized rail yards, it is conceivable to preserve traces of memory by re-using the buildings when they are significant examples of industrial archaeology, and when possible, other structures (from decommissioned tracks, to switching apparatus, to the signals, etc.) that are of interest to technical history, and are, at the same time, constituent signs of place. These choices, which have already been tested in other countries, may also help to defend our collective identity.

Scali ferroviari, da infrastrutture di trasporto ad aree urbane

di Laura Facchinelli

C'è un grande tema, nella progettazione urbana degli anni duemila: è il recupero delle grandi aree produttive dismesse, e in particolare degli scali ferroviari non più utilizzati per il sistema del trasporto merci. Storicamente le ferrovie sono state concepite per svolgere il servizio viaggiatori e quello delle merci nell'ambito dello stesso impianto. Infatti l'impostazione ottocentesca delle stazioni, che si è mantenuta fino a pochi decenni fa, prevedeva un fabbricato viaggiatori in adiacenza ai binari di circolazione e sosta dei treni per il trasporto di persone e, a poca distanza, un fascio di binari adibiti alle operazioni sui convogli adibiti a quello che, nei manuali di procedura, veniva definito "trasporto delle cose". Quest'ultimi convogli venivano scomposti e ricomposti, negli scali, a cura dei manovratori, e infine rispediti per le varie destinazioni. La trasformazione organizzativa di fine Novecento ha portato alla concentrazione dei treni merci (pochi, purtroppo, dato il ben noto squilibrio a favore del trasporto stradale) in appositi centri intermodali e il progressivo abbandono degli scali, presenti pressoché in tutte le stazioni. Questi, ormai inutilizzati, hanno continuato a separare parti di città, generando trascuratezze e sempre più evidenti situazioni di degrado.

La consapevolezza di una possibile rigenerazione di quelle aree è stata acquisita, ma solo di recente e da una cerchia ristretta di amministratori. L'idea poi che quei "vuoti" possano costituire il fulcro per la progettazione di nuove aree urbane pulsanti di vita appartiene solo agli amministratori capaci di agire in una prospettiva a medio-lungo termine, di confrontarsi con una molteplicità di soggetti, di aprirsi alle idee innovative di architetti e urbanisti. Con un impegno che, al di là del consenso immediato, sia rivolto al futuro.

In questo numero dedicato al tema della trasformazione degli scali ferroviari proponiamo subito, in un'intervista, il punto di vista della società ferroviaria, proprietaria degli scali. Poniamo poi in evidenza il caso Milano, l'unica città dove gli amministratori hanno elaborato, d'intesa con le FS, progetti concreti per i sette scali merci dismessi, e ne hanno avviato l'attuazione. Altre città hanno iniziato da poco ad affrontare il problema: ed ecco una panoramica che abbraccia il Veneto, con un primo piano su Verona, l'Emilia Romagna e la città di Napoli. Segue una panoramica su alcune operazioni di trasformazione felicemente risolte in altri paesi europei, con illustrazione di due casi studio in Francia e Germania.

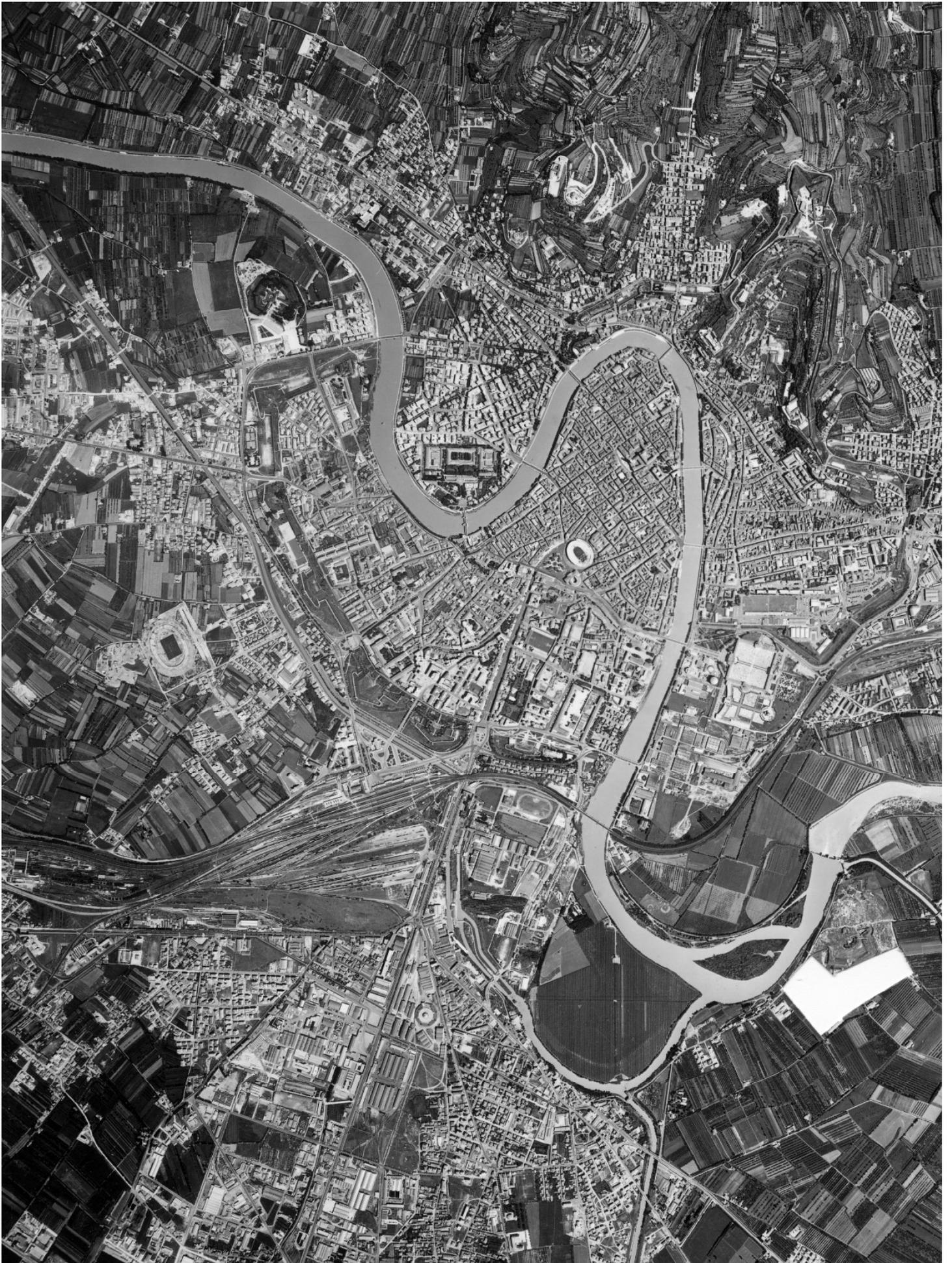
Il patrimonio dismesso dalle Ferrovie non comprende soltanto gli scali merci, ma una serie di altre aree e fabbricati di servizio: officine, magazzini, depositi, locali per il personale dell'esercizio, sedi per uffici. Pertanto si moltiplicano le possibili modalità di intervento: dalla semplice vendita-riuso alla vera e propria riprogettazione architettonica e funzionale. Esempio il caso delle Officine Grandi Riparazione di Torino che - abbandonate le attività di manutenzione su locomotori e materiale rotabile - è stata trasformata in grande centro produttore di cultura. Ed è significativo che questa operazione sia stata compiuta in una città che, nei decenni recenti, ha saputo rinnovarsi proprio lavorando sul tema delle ferrovie: interrando binari e accogliendo una nuova, grande stazione dell'Alta Velocità, a sua volta generatrice di dinamismi urbani.

Il recupero delle aree ferroviarie dismesse innesca un confronto interdisciplinare fra urbanistica (ripensamento degli spazi), architettura (progettazione di bellezza e funzionalità), valutazioni economiche (con una molteplicità degli interessi coinvolti), aspetti sociali e psicologici (dato che la trasformazione degli spazi influenza le modalità di vita).

Non possiamo dimenticare la dialettica centro-periferia. Gli scali sono "periferia" nel senso di lontananza-estraneità rispetto al centro attivo della città. Ma spesso si tratta di "corpi estranei" adiacenti al centro, e comunque capaci - se riprogettati con intelligenza - di generare nuove centralità.

Il tema degli scali ferroviari si collega con quello dei centri commerciali che abbiamo affrontato nel precedente numero della rivista. Pensiamo ai vasti insediamenti che occupano terreni al di fuori dell'abitato. E proviamo a immaginare, invece, il possibile riuso delle aree ex produttive (in particolare proprio di quelle ferroviarie), che potrebbero acquistare nuova vita proprio attraverso le attività del commercio. Recuperando le zone morte ed evitando nuovi consumi di suolo.

Qualunque sia la nuova destinazione delle aree ferroviarie rivitalizzate, si può pensare di conservare i segni della memoria riusando gli edifici, quando siano testimonianze rilevanti di archeologia industriale, ma anche, per quanto possibile, alcune strutture (dai binari fuori esercizio, agli apparati di manovra, ai segnali ecc.), che presentino un interesse per la storia della tecnica, e al tempo stesso siano segni costitutivi dei luoghi. Queste scelte, già sperimentate in altri paesi, possono essere utili anche per difendere l'identità collettiva.



Scalo merci: trasformazioni e progetti di riqualificazione per Verona Sud

di Angelo Bertolazzi

La storia di "Verona Sud" è una storia, come tante altre del *secolo breve*, che si svolge nell'arco di circa ottant'anni, un periodo che appare molto più lungo se ci si sofferma sui cambiamenti intercorsi nel frattempo.

Il Parco Ferroviario e la città

L'inizio di questa storia si può porre dopo la Grande Guerra, quando vennero aboliti gli ultimi vincoli militari che avevano bloccato l'espansione urbana per tutto il secolo precedente. La città si appropriò subito di questi spazi per le sue nuove funzioni: la direttrice meridionale risulta infatti la più idonea se non l'unica per i nuovi insediamenti, vista la presenza di elementi naturali come le colline a nord e il corso dell'Adige ad est ed ovest. Qui rapidamente sorsero importanti strutture produttive, come i Magazzini Generali (1928), le Cartiere Verona (1930) e la Manifattura Tabacchi (1932), grazie anche all'energia elettrica fornita dal canale Camuzzoni e alla presenza della ferrovia. A questo sviluppo industriale – che portò la città ad essere un importante centro meccanico, tessile ed alimentare – è legata la scelta di rendere Porta Nuova la stazione ferroviaria principale della città – ruolo precedentemente svolto dalla stazione di Porta Vescovo – creando in questo modo un polo urbano primario a sud e indirizzando l'espansione economica e fisica della città lungo questa direttrice¹. Accanto al nuovo fabbricato per i viaggiatori della Stazione di Verona Porta Nuova, al posto del primo ippodromo della città, venne realizzato lo scalo ferroviario, necessario al traffico merci nazionale ed internazionale, sfruttando così la posizione strategica di Verona, nodo dei collegamenti peninsulari nord-sud (attraverso la ferrovia Bologna-Brennero) ed est-ovest (la ferrovia Torino-Venezia).

La scelta urbanistica venne mantenuta anche nel secondo dopoguerra, nella difficile fase della ricostruzione, con la conferma delle precedenti destinazioni funzionali (lavori di ricostruzione della Stazione di Porta Nuova e di riparazione dei danni prodotti tra il 1947 e il 1948 nelle Cartiere di Verona, nella Manifattura Tabacchi e ai Magazzini Generali) e sostenuta durante lo slancio economi-

1 Il carattere produttivo della zona sud della città, oltre la ferrovia, venne confermato anche dal concorso per il primo P.R.G. della città (1931-1933). I criteri generali indicati nel bando richiedevano l'inserimento dei nuovi quartieri operai, mentre per quanto riguarda le comunicazioni si cercava di inserire le aree industriali sud in una gerarchizzazione della viabilità basata su un sistema di anelli concentrici, intersecati da radiali uscenti dal centro.

Freight yards: transformation and regeneration projects for Verona Sud

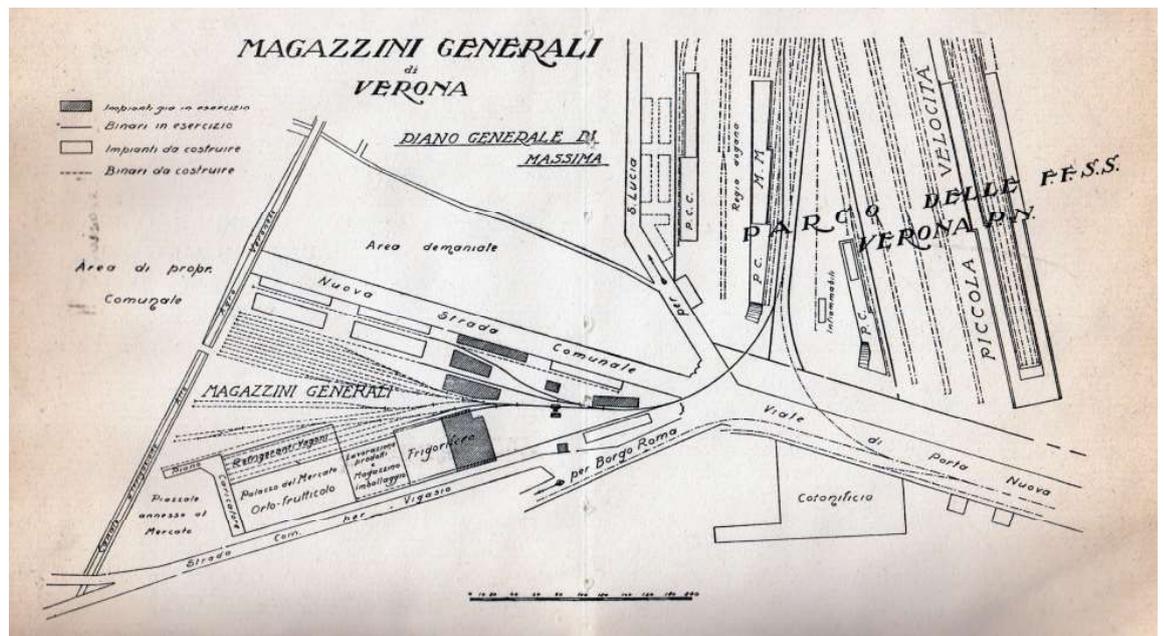
by Angelo Bertolazzi

The Verona Porta Nuova freight yard, a surface of 57 hectares, is centrally located in the urban system of Verona, which makes it strategic not only to link the historic city centre with the southern residential districts developed in the second half of the twentieth century, but also for the comprehensive redevelopment of urban areas that are currently affected by significant decommissioning processes and progressive blight.

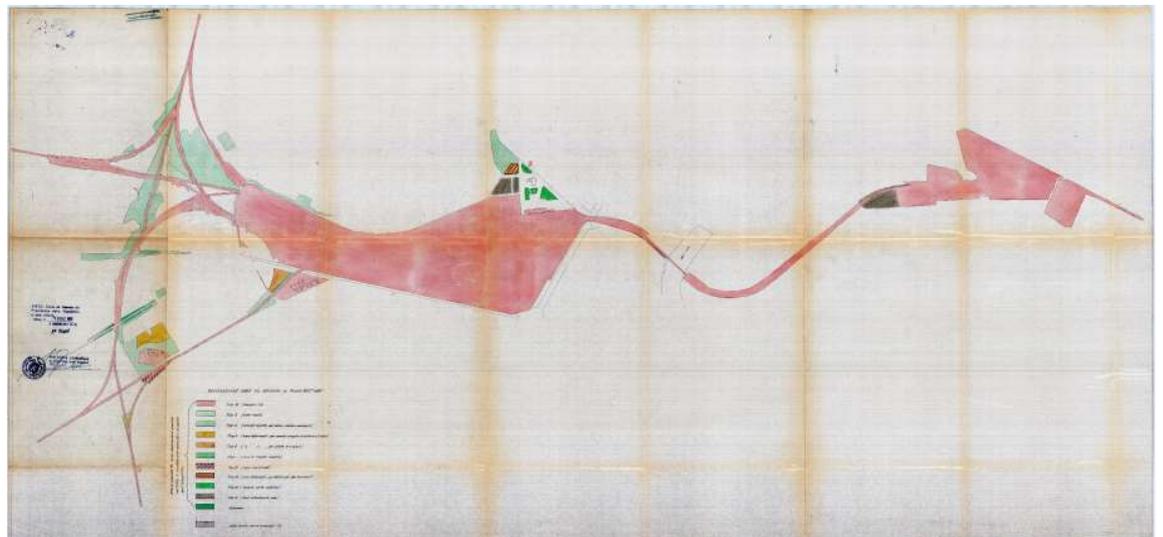
Over the past twenty years, this function has been recognized in various plans and projects, but the freight yard activities have made it a barrier rather than a potential hinge. Today, following a process of downsizing and prospective decommissioning, the potential of the area is evident and there are various proposals to reuse it, incorporating urban functions with significant social impact, but above all to integrate the area into the urban fabric. The proposal for its transformation into an urban park, integrated with the city and the urban green system, introduced by Variant 282 of the PRG approved by the Municipality of Verona in 2006 (which remains the basis for the primary design proposal to transform the freight yards in Verona) appears decisive not only for the future configuration of the city, but for its radical reorganization. The new park could be the probable trigger for a significant redefinition of the southern urban part of the city, to which the freight yard is deeply connected for historical reasons. The transformation of the freight yard also appears binding for all the urban and planning decisions that will be proposed for the southern districts.

Nella pagina a fianco: Ortofoto di Verona (1965): l'area dello scalo ferroviario è chiaramente visibile, delimitata da viale del Lavoro, i binari ferroviari e il quartiere di Gossoline.

1 - Planimetria dei Magazzini Generali nella sua versione definitiva ma senza la centrale frigorifera specializzata; è visibile in alto a destra l'area dello scalo ferroviario di Verona Porta Nuova (1926).



2 - Planimetria degli impianti ferroviari di Verona Porta Nuova e Porta Vescovo nell'allegato III del P.R.G. del 1957 (arch. Plinio Marconi).



co degli anni '50 e '60 con il trasferimento dal centro città della Fiera Internazionale dell'Agricoltura su di un'area di 300.000 mq davanti ai Magazzini Generali, mentre nel 1952 fu la volta del Mercato Ortofrutticolo di Verona, che venne trasferito nella vasta area di 100.000 mq a sud dei Magazzini Generali². Tali scelte, se da un lato rafforzavano una vocazione produttiva e logistica del settore meridionale della città, dall'altro comportarono anche il potenziamento dello scalo ferroviario, reso necessario dall'aumento del volume di merci trasportate e che in breve assunse l'estensione e la struttura che presenta ancora oggi³. A sud dello

scalo intanto cresceva l'area industriale di Verona proiettata verso l'autostrada Venezia-Milano, confermata in questa funzione dominante se non esclusiva da tutti gli strumenti urbanistici successivamente approvati.

Dal PRUSST per Verona Sud (1998) alla variante 282 al PRG (2006)

Già nel corso degli anni '70 ed '80, il settore urbano meridionale inizia a manifestare alcuni problemi. Congestione, insufficiente dotazione infrastrutturale, ma anche le prime delocalizzazioni e dismissioni, un progressivo degrado della qualità urbana. L'area di Verona Sud di conseguenza – dopo la dismissione della maggior parte degli impianti produttivi⁴ – si configura come una città

2 Il potenziamento delle infrastrutture produttive e di comunicazione a Verona Sud venne favorito dalla costituzione nel 1949 del consorzio ZAI (Zona Agricolo-Industriale) nato in base al D.L. 579/1948 per coordinare le attività manifatturiere e di trasformazione dei prodotti legati all'agricoltura e il loro commercio a livello nazionale ed internazionale.

3 Il presupposto fondamentale delle trasformazioni di Verona Sud, dai quartieri al tessuto produttivo, è stata la rete di comunicazione che su diversi livelli (trasporto merci, trasporto pubblico e privato) da una parte ha favorito il rapido sviluppo di queste aree, mentre dall'altra ne ha decretato un altrettanto rapido declino a fronte del progresso dei trasporti del secondo dopoguerra, in particolare con il trasferimento dal trasporto su rotaia a quello su gomma.

4 Il declino della ZAI storica come area produttiva coincide con la dismissione progressiva dei Magazzini Generali e del Mercato Ortofrutticolo (1982) in seguito alla creazione del nodo intermodale del Quadrante Europa, meglio servito a livello delle comunicazioni stradali (autostrada Milano-Venezia e Modena-

“parallela” che scelte di un passato abbastanza recente hanno reso nettamente separata dal resto della città, priva di polarità e funzioni in grado di attribuirle alcuni connotati urbani fondamentali. Ed oggi il cuore di questa ampia porzione di città (di quasi 1 milione di mq) è costituito da una serie di aree di prima industrializzazione da tempo dismesse, alcune recuperate o più semplicemente riedificate e altre ancora abbandonate⁵, incardinate su un'importante arteria stradale che collega il casello di Verona Sud al centro storico della città, e sulla quale si affaccia il sempre più importante polo della Fiera.

In questo mosaico costituito da infrastrutture, edifici industriali abbandonati o ancora in funzione, quartieri residenziali vecchi e nuovi, il parco ferroviario di Porta Nuova assume un'assoluta centralità, una posizione baricentrica rispetto al centro storico e ai quartieri residenziali di Borgo Roma, Golosine e Santa Lucia, oltre alla vicinanza alle infrastrutture ferroviarie e autostradali. Non è un caso dunque che tutte le diverse ipotesi di riqualificazione urbana che sono state presentate a partire dagli inizi degli anni '90⁶ ne abbiano proposto una trasformazione strategica.

Nel 1998 venne presentato il PRUSST⁷ del prof. Franco Mancuso, proposto dal Comune di Verona per le aree centrali della ZAI, che evidenziava come le scelte di nuova edificazione andassero prese solo dopo una profonda ristrutturazione urbanistica della parte centrale della ZAI storica, in stretta relazione alle esigenze di riqualificazione dei quartieri limitrofi. In particolare si sottolineava la grave mancanza di verde pubblico nei quartieri di Borgo Roma, Golosine e Santa Lucia, sviluppatasi negli anni '60 con forme di insediamento di carattere intensivo e speculativo. L'approvazione nel 1999 del PAQE⁸ e successivamente la redazione del PAT (Piano di Assetto del



Brennero) e per la vicinanza con l'aeroporto civile di Verona Villafranca, allora in fase di potenziamento. Rimangono invece attivi gli stabilimenti Fedrigoni per la produzione della carta, che di recente hanno acquisito anche il marchio Fabriano.

⁵ Ad esempio ad oggi l'area dei Magazzini Generali è in corso di riqualificazione, e ha visto il trasferimento dell'Archivio di Stato, delle sedi di alcuni Ordini professionali e di banche (2013-2014); le Officine Meccaniche Adige invece sono state demolite per far posto al nuovo centro commerciale Adigeo (2017), mentre la Manifattura Tabacchi rimane ancora in attesa di una nuova funzione e di riqualificazione.

⁶ Il primo progetto venne formulato nel 1990 dal prof. Marcello Vittorini che nello *Studio di Fattibilità per il Recupero delle aree degli ex Magazzini Generali dell'ex Mercato Ortofrutticolo* non solo sottolineò l'importanza di un recupero globale della Z.A.I. storica sulla base delle recenti trasformazioni della città e della società, ma evidenziò anche la centralità dello scalo ferroviario di Porta Nuova. I contenuti dello *Studio di Fattibilità* sono stati incorporati e integrati dalla Variante Generale del P.R.G. elaborata dallo stesso Vittorini.

⁷ Il PRUSST (Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile de Territorio) di Verona venne elaborato sulla base del DM.1169 dell'8 ottobre 1998, "Promozione di programmi innovativi in ambito urbano denominati Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio" voluto dal Ministero delle Infrastrutture con l'obiettivo era quello di «realizzare, all'interno di organici quadri programmatici, interventi di riqualificazione infrastrutturale, volti alla riqualificazione ed ampliamento del tessuto economico-produttivo-occupazionale, al recupero e alla riqualificazione dell'ambiente, nonché dei tessuti urbani e sociali degli ambiti territoriali interessati».

⁸ Il P.A.Q.E. (Piano d'Area Quadrante Europa), approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 60 del 20 ottobre 1999, costituisce uno strumento urbanistico sovracomunale che ha nel quadro legislativo regionale «l'obiettivo di ricercare soluzioni per problemi derivanti dall'eccezionalità dei siti, delle risorse impegnate e delle funzioni svolte, che richiedono particolari attenzioni di coordinamento e di mediazione tra i differenti soggetti pubblici».

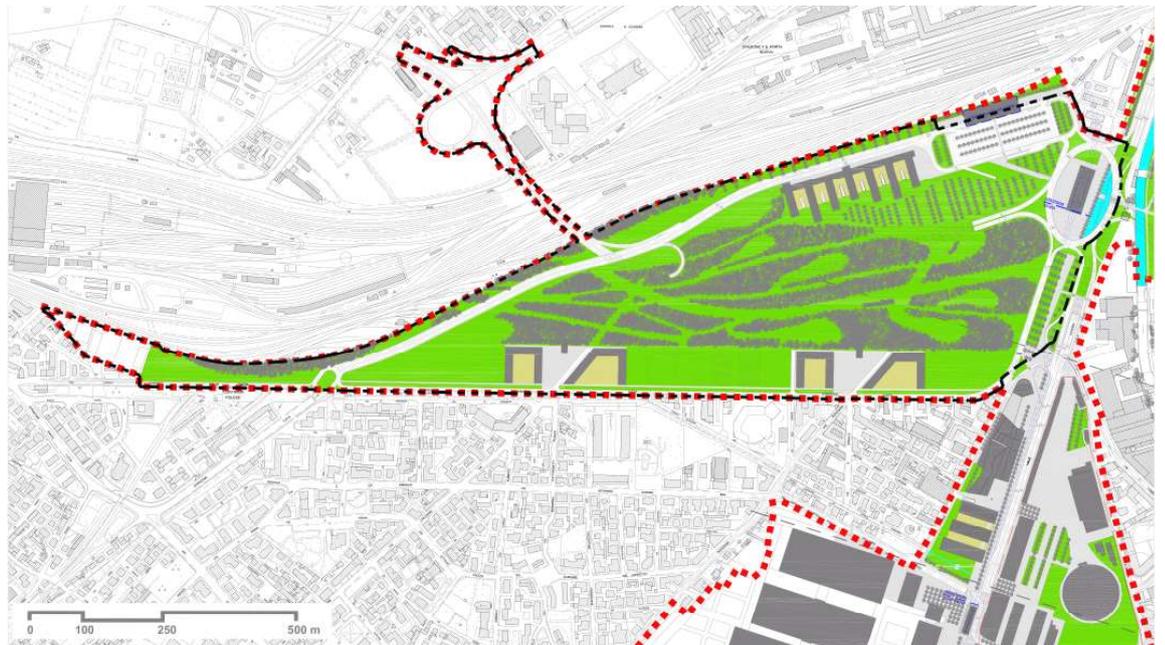
Territorio, resi necessari dopo la LUR 11/2004 ed approvato nel 2007) resero necessario l'adeguamento del vecchio PRG del 1957, attraverso una nuova variante urbanistica, la n. 282, redatta dal prof. Bruno Gabrielli e per questa comunemente chiamata "variante Gabrielli"⁹.

L'obiettivo era quello di mettere a sistema un'area assai vasta, che comprende alcune parti da mantenere (per esempio il complesso della Fiera), altre oggetto di progetti già approvati (l'area del PRUSST) o già presentati al Comune e giunti pertanto a precise formalizzazioni (come il progetto per le ex Officine Adige), altri ancora in itinere (ex Cartiere e Manifattura Tabacchi). Questo progetto di ridisegno urbano venne completato con l'impostazione progettuale di altre aree strategiche, in particolare l'area di quello che veniva definito "Magnetite" che interessava il casello autostradale e il relativo parcheggio di interscambio. Gli elementi considerati strategici per collegare

⁹ La variante venne adottata nel gennaio 2007, ma la sua efficacia verrà presto vanificata dalle successive modifiche contenute nel Piano degli Interventi del nuovo PAT (approvate nel 2011). Il dimensionamento della Variante faceva riferimento a quello previsto dal PAT, che prevedeva per l'intera area un carico insediativo di circa 3.715.000 mc di cui 935.000 a residenza e 2.780.000 a terziario (non erano conteggiati i 380.000 mc previsti nel PRUSST in quanto non oggetto di Variante). Nella Variante questi parametri venivano tradotti in una superficie equivalente di circa 1.064.000 mq di Slp. Considerato che la superficie territoriale degli ambiti di trasformazione era di circa 1.410.000 mq, l'indice di edificabilità complessivo risulta di circa 0,75 mq/mq.

3 - Veduta della zona industriale di Verona Sud dal cantiere dei Magazzini Generali (1929).

4 - Lo scalo ferroviario di Verona Porta Nuova (2018).



5 - Esempificazione progettuale del parco sull'area dello scalo ferroviario di Verona Porta Nuova, prevista dalla variante n. 282/2006 al Piano Regolatore Generale di Verona (2006).

tutti gli ambiti intermedi della ZAI e i quartieri di Golosine, Santa Lucia e Borgo Roma, erano il nuovo "Cardo"¹⁰ e l'area del parco ferroviario di Porta Nuova, di cui era prevista la dismissione. In particolare questa scelta si proponeva di risolvere l'assoluta carenza di verde pubblico dei quartieri meridionali già sottolineata dal PRUSST, ma allo stesso tempo faceva del grande parco urbano un'efficace connessione tra la città storica e il nodo delle principali infrastrutture di trasporto, stradali e ferroviarie (in particolare la nuova stazione dell'Alta Velocità).

Il parco veniva inteso come «una grande pausa verde capace di accogliere un grande sistema circolatorio di smistamento del traffico nelle diverse direzioni e un'edificazione di bassa densità». Il collegamento venne risolto con un'unica grande rotonda ovale (200m x 130m) posta sul lato orientale e progettata per diventare la nuova porta della città, riprendendo su scala maggiore la configurazione planimetrica di Porta Nuova. All'interno della rotonda era previsto un edificio direzionale alto 60 m parallelo al Cardo, mentre nel sottosuolo trovavano posto la stazione del tram e il sistema di passaggi pedonali sotto il livello stradale. L'edificazione a bassa densità prevista sul lato settentrionale e meridionale del parco assumeva la funzione di spazio soglia, dove l'alternarsi di verde e costruito costituiva un filtro tra il centro storico a nord e i quartieri residenziali a sud. Proprio questa soluzione rendeva il parco il punto di raccordo tra la città consolidata, il Cardo Massimo e la ZAI storica, per la quale il progetto prevedeva la trasformazione in polo culturale, elemento di mediazione tra l'ingombrante presenza del fascio dei binari ferroviari e il parco della stazione.

All'interno il parco urbano, il progetto suggeriva la creazione di uno spazio espositivo ispirato (al-

¹⁰ Il progetto individuò un'asse principale – definito "Cardo Massimo" – con cui costruire un complesso di relazioni dal centro storico fino al casello di Verona Sud sfruttando le nuove infrastrutture del trasporto pubblico che venivano interrate nel tratto davanti alla Fiera e ai Magazzini Generali. A questo asse ne veniva aggiunto un altro, chiamato "Decumano Verde", che collegava Golosine e Borgo Roma attraverso il riprogetto del bordo stradale e la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali, una *greenway* di grande spessore che attraversava l'intera Verona Sud da est ad ovest.

meno nelle funzioni) all'area del BUGA 2005 (la Mostra nazionale di Giardini e Architettura tenuta a Monaco di Baviera), quale area destinata ad eventi espositivi all'aperto, luogo di manifestazioni floreali internazionali. Il progetto, sviluppato dal consulente al progetto per gli aspetti paesaggistici Andreas Kipar (LAND srl) reinterpretava i vecchi tracciati ferroviari, trasformandoli in linee guida per il disegno del nuovo parco: i binari diventavano i limiti *discreti* di aree a bosco, intervallate da "isole" a prato, che potevano ospitare i padiglioni durante le esposizioni. Il nodo maggiore che rimaneva da sciogliere per la realizzazione del parco era la questione della proprietà: Rete Ferroviaria (RFI) manifestò infatti la volontà di realizzare profitto dalla vendita dell'area, piuttosto che cederla al Comune. La proposta della Variante n. 282 cercava di superare tale difficoltà consentendo quindi una parziale edificazione dell'area a nord e a sud quale, come contropartita a RFI in cambio dell'area da destinare a parco.

Il Parco allo Scalo: analisi di una proposta

Nonostante le successive modifiche apportate alla Variante dopo il 2007 che di fatto ne hanno decretato il superamento, la destinazione a parco urbano dell'ex-scalo ferroviario venne mantenuta, soprattutto grazie alla forte mobilitazione degli abitanti di Verona Sud che vedevano nella proposta la possibilità di avere un polmone verde in un'area chiaramente al di sotto degli standard urbanistici¹¹. Le scelte politiche successive hanno incrementato il rapporto tra parco e aree edificabili al 50%, cercando in questo modo di convincere RFI a rendere definitivo il trasferimento del traffico merci al Quadrante Europa e di liberare così definitivamente l'area di Porta Nuova.

La questione è stata di assoluta centralità nella campagna elettorale del 2017, quando si sono

¹¹ Tale carenza rimane sentita nonostante la presenza dei parchi di San Giacomo a Borgo Roma e quello di Santa Teresa a ridosso dell'Ex-Mercato Ortofrutticolo.

fronteggiate due diverse proposte: quella di mantenere la possibilità di edificare all'interno dell'area e quella di destinare lo scalo completamente a parco urbano¹². Quest'ultima è stata fatta propria dalla nuova Amministrazione Comunale che ha proposto a RFI la cessione dell'intera area al Comune quale compensazione al passaggio in città della TAV, soluzione che sembrerebbe sciogliere il nodo della proprietà e rendere attuabili le richieste degli abitanti di Verona Sud. Senza entrare nel merito del confronto politico interno all'Amministrazione e dello scontro a livello nazionale sulla TAV ed osservando il progetto solo dal punto di vista della prefigurazione architettonica ed urbanistica avanzata per l'ex-Scalo merci, è possibile rilevare che il progetto "Parco allo Scalo" indubbiamente permette:

- di inserire un cuneo verde nella città come difesa dal traffico e dall'inquinamento, cercando di mitigare le condizioni climatiche dell'area di Verona Sud;
- di realizzare spazi verdi che favoriscano la protezione della salute e abbiano funzioni ricreative, sociali e di aggregazione;
- di favorire la costituzione di un complesso, vasto ed articolato sistema del verde urbano che comprenderebbe il Parco delle Mura, quello dell'Adige, l'area collinare e la Spianà.

Per raggiungere questi obiettivi l'area viene mantenuta libera da ulteriori edificazioni ad eccezione degli impianti sportivi al coperto, del centro civico - disposti sul lato sud - e del centro civico polivalente e della nuova stazione per il trasporto pubblico che insieme agli edifici industriali dismessi e riqualificati definiscono il fronte est su viale del Lavoro. Sul lato nord invece è presente unicamente la nuova stazione per l'Alta Velocità con il suo parcheggio interrato. Nel resto dell'area sono previsti invece 100.000 mq di fasce di forestazione, 215.000 mq di aree prative alberate e 17.000 mq di orti urbani, attraverso cui si innerva una rete di 5,5 km di piste ciclabili e 7 km di percorsi pedonali disposti principalmente sul perimetro dell'area. Al centro del Parco è previsto il nuovo Museo Ferroviario che utilizza un fascio dei vecchi binari come percorso e memoria dello scalo ferroviario.

Rispetto alla previsione della "Variante Gabrielli" l'attuale progetto massimizza l'area destinata a verde urbano, riducendo quindi l'area edificabile. Se questa scelta da un lato va incontro alle aspettative e alle speranze degli abitanti dei quartieri meridionali, dall'altro rischia di aprire un vuoto, una pausa verde nel costruito che rischia di far perdere la scala umana. Anche il sistema di attraversamento ciclopedonale presenta alcune criticità, in particolare il collegamento fisico con il resto della rete cittadina: il sistema delle piste ciclabili infatti necessita di un ripensamento globale per eliminare pericolose interruzioni in corrispondenza delle arterie a grande scorrimento, mentre i percorsi pedonali rimangono lunghi e di scarsa attrattiva, nonostante le distanze non siano esagerate¹³,

mentre non è risolta la forte cesura costituita dal fascio dei binari di Porta Nuova.

Viceversa l'ipotesi della "Variante Gabrielli", pur consentendo l'edificazione di parte dell'area realizzava una migliore connessione del Parco sia con il sistema viabilistico (a tutti i livelli) che con le altre parti delle città, a nord verso il centro storico e a sud verso i quartieri di Golosine, Borgo Roma e Santa Lucia, attraverso una nuova rete di trasporto pubblico su rotaia.

Le due ipotesi progettuali, pur con delle significative differenze, rappresentato comunque l'opportunità che lo scalo si trasformi in un elemento di saldatura delle due parti di Verona, la "città storica" a nord e la "città del Moderno" a sud, che le infrastrutture e le ragioni dello sviluppo industriale hanno separato.

Quale che sia l'assetto definitivo che l'area assumerà, lo scalo ferroviario della città impone l'avvio di una riflessione quanto più ampia e condivisa, da parte dell'Amministrazione e della cittadinanza, non tanto su destinazioni funzionali e disegno urbano, quanto sul rapporto tra la "città dei tempi lunghi" e la "città dei tempi brevi".

© Riproduzione riservata

Bibliografia

L. Piccinato, "Il concorso per il Piano Regolatore Generale di Verona", *Architettura* 8 (1933), pp. 512-530.

P. Marconi, "Il P.R.G. di Verona", *Urbanistica* 22 (1957), pp. 45-80.

L. Calcagni, C. Carozzi, L. Cenna, Verona 1962. "Un esempio di pianificazione", *Casabella-Continuità* 260 (1962), pp. 51-54.

"Il Piano Regolatore Generale di Verona", *Casabella-Continuità* 267 (1962), pp. 55-57.

AA.VV., *Verona 1900-1960. Architetture nella dissoluzione dell'aura*, Venezia, 1979.

P. Dalla Battista, *L'Officina Grandi Riparazioni di Verona*, Verona, 1989.

F. Visentini, "Plinio Marconi e il piano regolatore generale di Verona", *Storia Urbana* 52 (1990), pp. 77-81.

M. Mulazzani, "Il Novecento da Sant'Elia a Scarpa", in P. Brugnoli, A. Sandrini (a cura di), *Architettura a Verona dal periodo napoleonico all'età contemporanea*, Verona, 1994, pp. 339-388.

L. Facchinelli, *La ferrovia Verona-Brennero. Storia della linea e delle stazioni nel territorio*, Bolzano, 1995.

P. Brugnoli, (a cura di), *Urbanistica a Verona (1880-1960)*, Verona, 1996.

L. Facchinelli, "Il complesso ferroviario di Verona Porta Nuova", in M. Vecchiato (a cura di), *Verona nel Novecento. Opere pubbliche, interventi urbanistici, architettura residenziale dall'inizio del secolo al Ventennio (1900-1940)*, Verona, 1998, pp. 185-202.

S. Grego, "L'urbanistica a Verona 1900-1946", *Architettiverona* 46 (2002), pp. 16-21.

A. Vignolo, "Gabrielli: Variante 282", *Architettiverona* 79 (2007), pp. 18-34.

A. Bertolazzi, "Biografia di Verona Sud", *Architettiverona* 79 (2007), pp. 62-67.

A. Bertolazzi, A. Ferrarese, F. Melotto, *I Magazzini Generali. Ingegneria, economia e società nella Verona del Primo Novecento*, Verona, 2014.

12 Tale soluzione venne promossa dal Comitato di Verona Sud e si concretizzò nel progetto "Parco allo Scalo" realizzato dall'arch. Francesco Laserpe, con la consulenza paesaggistica di Alberto Ballestrero (Veronapoli) e che è stato fatto proprio dall'attuale Amministrazione Comunale.

13 Ad esempio la distanza tra Piazza Bra e Porta Nuova è di circa 500 m, pari al lato orientale del Parco e quindi confrontabile. Quello che manca è la continuità tra questi lunghi tratti, e si rileva anche la mancanza di attività sui margini dei percorsi, caratterizzati da grandi pause e da edifici per lo più abbandonati o attività industriali.