il giornale dell'ARCHITETTURA.com



Ritratti di città. Verona? In fondo a destra /1

Tra il recupero delle aree ex ferroviarie e la trasformazione del comparto meridionale, qualcosa sembra finalmente muoversi nella più occidentale delle città venete

Lungo le anse sinuose del fiume Adige che danno forma e magnificenza al centro antico di Verona, perfetta rappresentazione di una tortuosa resistenza al cambiamento insita nel carattere della città, **qualcosa sembra finalmente muoversi**. Ai blocchi di partenza troviamo una **serie di progetti pronti ad attraversare le ultime curve – rieccole – dei passaggi autorizzativi**: ma la via del cosiddetto “Sblocca Italia” dà una buona spinta e diventa da eccezione regola, un vero sblocca&vinci per imprenditori e promotori immobiliari.
Motore della trasformazione urbana è in primo luogo il **quadrante meridionale** della città, quella Verona Sud cresciuta tumultuosamente nel secondo Novecento come ZAI, “zona agricola-industriale” – una contraddizione in termini, a ben dire – e passata attraverso la dismissione postmoderna di grandi e piccole aree produttive.

Verona Sud, volano per la modernizzazione urbana

Al centro del dibattito da decenni tra piani e progetti mai decollati (come quello per le **ex Officine Adige** di **Richard Rogers**, presentato nel 2004, al posto del quale è sorto un banale centro commerciale) **o passati attraverso crisi finanziarie-immobiliari e sussulti politico-giudiziari** (con il vicesindaco assessore all'urbanistica dello scorso mandato amministrativo condannato per malversazioni legate a pratiche urbanistiche, vicenda digerita con sorprendente nonchalance forse grazie a pance allenate a lesso e pearà), **Verona Sud riprova oggi a fare da volano alla modernizzazione della città**.

La scossa l'ha data il progetto per il **recupero dell'ex Manifattura tabacchi**, sia per la sua centralità nel quadrante delle trasformazioni urbane sia per la firma sul progetto dello studio **Snøhetta, che ha portato a Verona l'idea di un nuovo paesaggio contemporaneo**, funzionale all'apertura di un ambito finora introverso. Destinata ad accogliere un **mix di funzioni ricettive, commerciali e miste**, l'ex Manifattura rappresenta il perfetto esempio di ciò che si chiama, oramai in maniera abusata, "rigenerazione urbana".

La proposta ha avuto anche il merito di ridestare l'adiacente comparto degli ex Magazzini generali, a compimento di una lunga vicenda che parte dall'inizio degli anni Duemila. Data ad allora la previsione di realizzare nei manufatti di archeologia industriale dei Magazzini un polo culturale per la città, ipotesi che si è via via sfilacciata con l'insediamento prevalente di spazi a ufficio (ordini professionali, banche, imprese farmaceutiche). Il disegno complessivo e il recupero degli edifici più significativi si deve a **Mario Botta**, con un *pastiche* tra ricomposizioni volumetriche, brani di facciate originali degli edifici industriali ed elementi segnici dal repertorio linguistico dell'architetto ticinese. A dare il la al completamento del recupero sarà l'apertura prevista per l'anno in corso della

grande **Stazione frigorifera**, iconico edificio a pianta centrale, con l'arrivo a fine 2021 di **Eataly**, e soprattutto la sistemazione attualmente in cantiere degli spazi aperti, sui quali misurare l'effettiva vivibilità urbana dell'area.
Il ruolo di cerniera della Manifattura tabacchi si manifesta appieno lungo l'**asse nord-sud**, direttrice di accesso al centro cittadino dal casello autostradale passando per il quartiere fieristico e la stazione ferroviaria. Il progetto prevede una **sequenza di percorsi urbani sopraelevati** che riconfigurano il piazzale di accesso della fiera, mentre il **disegno di un parco lineare** fa da ponte con la stazione.

Le aree ex ferroviarie e la nuova stazione dell'Alta velocità

A ridosso di tale ambito verde si pone anche **il recupero delle aree ex Safem** (progetto di Asprostudio), **destinate a diventare il fronte del futuro parco urbano** previsto sul sedime dell'attuale scalo merci ferroviario. È qui che si gioca la partita più complessa e cruciale, che comprende il passaggio della nuova linea dell'Alta velocità. Sulla base di un masterplan sui 450.000 mq dell'area (redatto con la consulenza del Dipartimento ICEA dell'Università di Padova), è recentissimo l'**accordo con le Ferrovie che prevede il recupero dello scalo merci con la nuova stazione AV orientata verso sud**, speculare a quella storica, un ampio parco urbano e 100.000 metri quadri di costruito.
Ora la procedura entra nel merito, con un bando da parte di FS Sistemi Urbani per la ricerca di un operatore immobiliare che dovrà farsi carico di tutto lo sviluppo del progetto: vedremo. Certo è che, stante la posizione e il ruolo nevralgico di Verona quale incrocio dei corridoi trans-europei Lisbona-Kiev e Berlino-Palermo, **è del tutto mancato negli anni scorsi un serio dibattito sulla nuova infrastruttura**, **sul ruolo di hub della futura stazione, sui potenziali collegamenti con l'aeroporto Catullo di Verona-Villafranca e sullo sviluppo urbano dell'area ferroviaria**. Ma Verona sconta da sempre la sua

condizione antropogeografica: la più occidentale delle città venete, è lontana da Venezia ma non ancora abbastanza vicina a Milano; anticamera dell'arco alpino che forma a nord una cornice alle sue bellezze di antica matrice, resta di contro appoggiata sulla rendita del territorio agricolo a sud. Dove punta la bussola?

Il recupero degli Adige Docks

Un altro importante progetto che sfrutta il consistente patrimonio ferroviario è quello per il recupero dei **grandi depositi ricambi per treni nel quadrante orientale** della città, nei pressi della stazione di Porta Vescovo. Con Adige Docks i progettisti (ADV associati, Asprostudio, BC+V architetti, Daniele Dalla Valle, Gaetano Rinaldo) allestiscono gli edifici "come sono dove sono" per **attività sportive al chiuso e all'aperto, commercio di supporto e studentati**. Anche in questo caso si pone il tema dei legami con la città, con un ponte ciclopedonale verso i quartieri a nord e, potenzialmente, un'apertura verso il Parco dell'Adige a sud, opzione questa ad oggi stralciata in nome di una paventata minaccia alla naturalità dei luoghi.

La mobilità urbana, un nodo irrisolto

Grandi opportunità di rinnovo urbano legate all'infrastruttura ferroviaria, dunque, mentre non si scuote la debolezza strutturale in fatto di mobilità urbana. **Ha oramai i caratteri del grottesco la vicenda del sistema di trasporto pubblico di massa, pensato all'inizio degli anni novanta come tramvia, passato attraverso infiniti progetti** – nel 2001 **Italo Rota** disegna il sistema degli spazi pubblici legati al passaggio del mezzo, progetto dimenticato in qualche cassetto comunale – **e varianti**, la più sostanziale delle quali nel 2008 ha portato ad archiviare le rotaie, passando ad una tecnologia del tipo filobus. Ora il concept per gli arredi tecnici è di **ASA Studio Albanese** (2012); a metà 2019 iniziano i

primi cantieri, poi interrotti per contenziosi con le imprese, lockdown e la **sistematica rimessa in discussione dell'intero progetto.**

Non va meglio sul fronte della viabilità stradale: non si fa una rotatoria se non a compensazione di un nuovo supermercato, ed è prevista solo per il 2029 la realizzazione del progetto per ammodernare l'intricato nodo del casello autostradale di Verona Sud, principale porta di accesso sovracomunale alla città e al suo centro. Ma, appunto, che cosa succede dentro le mura?

(continua)

Per approfondire

La carta d'identità dei principali interventi

Manifattura Tabacchi

Committente: VR RE srl, Bolzano

Progetto architettonico e di paesaggio: Snøhetta – Patrick Lüth (managing director Snohetta Innsbruck), Thomas Niederberger, Matthias Schenk, Paolo Fortuna, Angelo Pezzotta

Consulenti: Heliopolis engineering (strutture, impianti, infrastrutture, edilizia); Studio Nucci (geologia); Tekne (impatto acustico); Archtop (rilievi); Georicerche (V.A.S. e V.I.A.); Infratec (viabilità); Modenese e Lonardi (rilievi laser-scan); ADV Associati (prevenzione incendi); IDea (vulnerabilità sismica)

Coordinamento generale: UR.Management – ing. Nicola Zuech (project manager); collaboratori: arch. Amedeo Margotto, ing. Giovanni Montresor

Progetto preliminare: 2019

Sup. commerciale: 9.850 mq

Sup. terziario: 9.700 mq

Sup. turistico ricettivo: 20.730 mq

Ex Safem

Committente: 5d Costruzioni srl

Progetto architettonico e paesaggistico: Aspro Studio – Claudio Bertorelli, Giacomo Casentini, Eleonora Bottin, Chiara Zonta, Alfonso Calafiore, Giacomo Magnoni

Consulenti: Mobiliter – Ivan Genovese (viabilità); ADV Associati – Andrea Dalla Valle, Luca Dalla Valle (impianti); Alpogeo – Matteo Scalzotto (indagini geologiche e ambientali); BM&A Studio Legale Associato (consulenze legali e amministrative); avv. Maurizio Ascione Ciccarelli (coordinamento attività e rapporti con gli enti)

Progetto preliminare: 2019

Sup. turistico ricettivo: 16.860 mq

Sup. terziario: 8.030 mq

Ex scalo ferroviario

Committente: Comune di Verona

Progetto: Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale (Università degli studi di Padova). Gruppo di lavoro: Michelangelo Savino, Luigi Stendardo (resp. scientifici); Angelo Bertolazzi, Stefanos Antoniadis, Enrico Redetti, Giovanni Sommariva

Sup. ambito: 450.000 mq

Sup. lorda insediabile: 100.000 mq

Adige Docks

Committente: gruppo Unterberger, Merano-Lipsia

Progetto architettonico, paesaggio, viabilità, impianti, strutture, attività sportive: ADV Associati, Verona; Aspro Studio, Vicenza; bc+v Architetti, Verona; DDV arch. Daniele Dalla Valle, Verona; arch. Gaetano Rinaldo, Merano; DNA Sport Consulting srl; Verona Mobiliter srl, Milano

Progetto definitivo-esecutivo: 2018-2020

Sup. ambito: 66.500 mq

Impianti sportivi indoor, spazi commerciali e spazi comuni: 22.700 mq

Studentato: 765 mq

About Author



Alberto Vignolo

Nato a Peschiera del Garda (Verona) nel 1968. Laureato in architettura al Politecnico di Milano, alla libera professione affianca la ricerca sulla comunicazione del progetto architettonico attraverso la redazione di articoli, saggi e monografie e l'organizzazione di mostre e iniziative culturali. Dal 2010 dirige la rivista «Architettiverona».

See author's posts

Condividi