

Spett.
COMUNE DI VERONA
Direzione Amministrativo Urbanistica

Verona, 3 marzo 2025

Piano di Assetto Territoriale (PAT) - PROPOSTA COLLABORATIVA WWF VERONESE

Il WWF (World Wildlife Fund)Veronese, associazione che opera in città da oltre 50 anni nei quali ha sempre portato attenzione ai temi ambientali e naturalistici, intende presentare un contributo specifico alla elaborazione del PAT del Comune di Verona.

Valutazione generale

Riteniamo molta positiva la iniziativa della Amministrazione comunale di mettere mano agli strumenti urbanistici vigenti per aggiornarli nelle esigenze dei cittadini e nelle previsioni sociologiche, economiche e relative alla necessaria tutela di salute e biodiversità. Se il limite nei sistemi ecologici è una certezza, anche il sistema città deve riconoscere che ci sono molti segnali che indicano che si è superata la soglia della sostenibilità: aria, acqua, suolo, biodiversità servono alla vita come e prima dell'interesse di pochi. Ci sono due interpretazioni del concetto di sostenibilità: economico e biosistemico. Dal punto di vista economico, un sistema attivo è sostenibile se è capace di conservarsi nello spazio e nel tempo, cioè se è capace di produrre benessere continuamente nel tempo conservando le condizioni perché ciò accada. Dal punto di vista biosistemico, un sistema biologico è sostenibile se le attività biologiche ivi esistenti si conservano nello spazio e nel tempo senza estinzioni di specie biologiche causate dall'azione umana, senza riduzione di risorse naturali (acqua potabile di qualità, aria ecc.). La differenza concettuale è notevole ed implica coerenti scelte amministrative per garantire vita e qualità del vivere alle future generazioni.

Leggi regionali incoerenti e comportamenti amministrativi criticabili hanno spesso compromesso le possibilità di una città nella quale uomini e specie vegetali ed animali possano convivere in armonia.

C'è urgente bisogno di una svolta ed il nuovo PAT può divenire occasione per segnare il cambiamento atteso che trova tante resistenze culturali e politiche in chi nega i dati scientifici ed i bisogni di salute e respiro in nome di interessi economici immediati e spesso speculativi.

L'ISPRA indica che finora il consumo di suolo in Italia è stato eccessivo (21.500 km² dato cumulato fino al 2023) ed i dati del Comune di Verona risultano fra i peggiori nella Regione Veneto. Il limite si è raggiunto e superato. Una condizione più restrittiva e più ragionevole dovrebbe seguire questa indicazione: per ogni ettaro (1 ha \equiv 10.000 m²) di nuovo consumo di territorio (per viabilità, costruzioni edili e infrastrutturali in genere o altro), sarebbe necessario rinaturalizzare 1ha di territorio degradato per varie cause (vecchi usi edilizi, industriali, agricoli o equivalenti). Solo così il bilancio della superficie non urbanizzata non sarebbe in perdita.

C'è bisogno di preservare la biodiversità ancora presente nel territorio comunale, così come favorirla mediante la conservazione e la creazione di corridoi ecologici. I termini non vanno confusi. Conservare la biodiversità non è un esercizio astratto di buone intenzioni. È un'esecuzione doverosa di un fare indispensabile per permettere a numerose specie di piante, di animali, oggi in difficoltà di sopravvivenza o in pericolo di estinzione di sostenere l'umanità nel suo cammino evolutivo. Per permettere che la biodiversità si conservi, è necessario organizzare il territorio in modo da creare una serie di oasi ecologiche, quali quelle indicate nella bozza preparatoria del PAT, ma che devono essere collegate tra di loro da corridoi ecologici mediante i quali i cosiddetti selvatici e le specie vegetali possano avere maggiori possibilità di sopravvivenza. I corridoi ecologici possono essere la risposta alla esigenza indicata nel documento di 'Natura a 15 minuti', ma vanno intesi nel loro scopo prevalente di connessione naturale, da non confondersi con tracce di asfalto per piste ciclabili, introducendo invece anche i cosiddetti ecodotti (Veramente.org , 2019), cioè passaggi di attraversamento ad uso esclusivo degli animali (ad esempio per i rospi della Val Squaranto).

Il Piano del Verde

La popolazione cittadina ha smesso di crescere, nonostante che l'apporto di migranti e l'età media dei residenti continui ad aumentare. La bozza del PAT ben evidenzia nella relazione e nei contributi specifici dati ed ipotesi di intervento, ma a queste andrebbe posto in premessa il Piano del Verde, previsto dal Regolamento del Verde, approvato all'unanimità dal Consiglio comunale in data 18 febbraio 2021. Il Piano dovrebbe rispondere ai bisogni di un rapporto con la natura, spazi e salute, che garantisca veramente l'accesso per tutti i quartieri, come indicato nella bozza di Pat 'Natura a 15 minuti' e soprattutto progettando le connessioni del telaio ambientale .

L'Adige, principale corridoio ecologico che caratterizza Verona e la sua storia naturale ed economica da secoli, il sistema collinare che connette la città con la Lessinia, il sistema delle risorgive che innerva la connessione con la pianura sono una ricchezza per Verona che va tutelata, gestita, difesa da ulteriori distruzioni come quelle operate in questi decenni.

In assenza del Piano del Verde, che comunque auspichiamo trovi compimento, rileviamo il dettaglio delle ipotesi nel «telaio» ambientale che ampia positivamente le aree tutelate così come il ridimensionamento di progetti e ipotesi viarie distruttive come il collegamento stradale Parona-Verona Nord che comporterebbe un nuovo ponte e la distruzione di parte dell'area agricola della Sorte.

Alcune contraddizioni e vuoti nella pianificazione

Riteniamo che sussistano delle contraddizioni nell'elaborato in ordine ad esempio alle previsioni di flussi del traffico in riduzione consistente grazie all'entrata in funzione di filobus e treno metropolitano e nuove arterie stradali.

Risulta che più strade si fanno, più intasamento accade. La ragione è ovvia e dipende dall'idea che dando la possibilità alla cittadinanza di muoversi velocemente, arrivando prima a destinazione, sembra ridursi l'intasamento del traffico. Ma è evidente che all'aumentare delle strade disponibili si incentiva l'uso della macchina e si aumentano i gangli critici. Se le strade sono poche rispetto alla necessità, si disattiva il bisogno dell'automobile e si induce ad utilizzare i diversi mezzi pubblici. Non conviene quindi facilitare l'uso dell'automobile con la realizzazione di nuove strade, che comportano consumo di suolo oltre che impatti sulla qualità dell'aria. Inoltre, all'aumentare della

distanza lineare dal centro delle periferie, aumentano del quadrato i terreni occupati da strade e infrastrutture, come è abbondantemente dimostrabile geometricamente.

Telaio delle strutture commerciali e sistema dei parcheggi

Non rileviamo peraltro nel PAT il tema **del telaio delle strutture commerciali**: a fronte di residenti in stasi o in diminuzione, invecchiamento della popolazione, problemi reddituali crescenti per molti cittadini prosegue inesorabile l'apertura di nuovi centri commerciali con le conseguenze ovvie sui flussi di traffico e sul consumo di suolo. A fronte di un sistema distributivo rivoluzionato dagli acquisti *online* e dai centri commerciali si sono resi disponibili centinaia di negozi che potrebbero corrispondere a trasformazioni a fini residenziali. Dopo la pandemia la maggior parte delle aziende di servizi hanno favorito il telelavoro con netta diminuzione delle esigenze di uffici, talvolta utilizzati da lavoratori diversi per giornata e orario.

Gli impatti della Intelligenza artificiale sul terziario sono già oggi visibili e si renderanno molto pesanti nei prossimi anni. Non è forse da tutti questi spazi talvolta già abbandonati che potrebbero ricavarci gli ambiti per risparmiare suolo agricolo e corrispondere ai bisogni di nuovi alloggi?

Da tutti questi spazi talvolta già abbandonati potrebbero ricavarci gli ambiti per risparmiare suolo agricolo e corrispondere ai bisogni di nuovi alloggi?

In città emergono immobili demaniali e comunali in abbandono, nella Zai storica e nei quartieri emergono non pienamente censiti immobili industriali in abbandono, comportando anche situazioni connesse all'ordine pubblico. Riteniamo che favorendo i cambi di destinazione d'uso, il recupero del patrimonio dismesso, la previsione delle modificazioni in essere nel settore terziario, emergano spazi adeguati per rispondere al bisogno di case di abitazione a prezzi adeguati.

Riteniamo che favorendo i cambi di destinazione d'uso, il recupero del patrimonio dismesso, la previsione delle modificazioni in essere nel settore terziario, emergano spazi adeguati per rispondere al bisogno di case di abitazione a prezzi adeguati.

Riteniamo peraltro che non operare nel senso di dar ragione alla ricerca di abitazioni correlate ai bisogni attuali comporterebbe sul piano ambientale problemi maggiori: le persone troverebbero soluzioni in comuni spesso lontani dal luogo di lavoro e di studio con conseguenze prevedibili sui sistemi di trasporto, traffico e conseguenze sulla qualità dell'aria.

Fra i «telai» indicati nella bozza di PAT andrebbe inserito anche il **sistema dei parcheggi**, pubblici e privati.

Questo potrebbe portarci a comprendere le effettive dimensioni e le effettive esigenze pianificatorie. Andrebbe verificata la situazione delle aree parcheggio pubbliche e private in ordine alla permeabilità del suolo, della presenza di essenze arboree per migliorare il microclima o di strutture coprenti utilizzabili anche a fini energetici. Troppe aree parcheggio non corrispondono alle esigenze di sostenibilità: spesso si tratta di distese asfaltate che contribuiscono a peggiorare il microclima. I parcheggi scambiatori andrebbero situati alle porte della città, possibilmente in connessione non tanto ai capolinea del filobus, ma a quelli della rete delle fermate del sistema ferroviario urbano, come di seguito indicheremo.

Andrebbe a questo proposito approfondita la possibilità di utilizzare anche in convenzione strutture private in determinate giornate ed orari ad uso pubblico (esempio supermercati).

Spazi non analizzati dal PAT

Nella elaborazione del PAT non ci risultano peraltro indicate le destinazioni generali riferite a grandi aree per le quali si legge di ipotesi urbanistiche quali l'ex seminario di San Massimo o l'area di Ca' Bertacchina.

Si tratta di aree molto vaste e per San Massimo certamente rilevanti per cubature possibili molto importanti per ipotizzare una previsione urbanistica.

Anche per quanto riguarda l'area dell'Ex deposito ferroviario, indicata come Central Park, le previsioni appaiono generiche tali dal poter ipotizzare soluzioni progettuali diverse talvolta in contraddizione con le attese di spazi verdi e qualità dell'aria fortemente attese dai residenti dei quartieri posti a Sud della città.

In estrema sintesi, ripercorrendo i temi evidenziati nella bozza preparatoria, vogliamo portare un contributo di proposta.

TELAIO AMBIENTALE

Parco dell'Adige

Molto positivo ampliare le aree di rispetto, ricomprendendo l'area del paleo alveo. Ci permettiamo di rilevare come dopo oltre 20 anni dalla istituzione del Parco, questo non sia ancora dotato di piano di gestione. Non risultano peraltro attivati presso la Amministrazione Uffici specifici (Ufficio Parchi) per coordinare questo e gli altri parchi, vecchi ed ipotetici futuri, dei quali si discute da decenni. Evidentemente per dare ragione alla programmazione andrebbero previsti anche fondi adeguati e stabilito un ordine di priorità, posti i limiti delle disponibilità di spesa. Il Parco dell'Adige risulta quindi prioritario nella istituzione e nella gestione, anche perché risulta essere la struttura unificante dei sistemi naturali cittadini, collegato e collegabile ai corridoi ecologici collinari ed alle aree verdi ed agricole poste a sud del territorio urbano.

Grava come una spada di Damocle la previsione del PAQE relativa all'area del Nassar per la quale occorre intervenire in sede regionale per evidenziare la incoerenza della pianificazione esistente con la delicatezza dell'area.

In ogni caso, sebbene non oggetto del PAT, riteniamo coerente un **coinvolgimento pianificatorio del Genio e di AMIA** date le funzioni ecosistemiche del corso d'acqua che non possono essere del tutto negate da chi presiede alle esigenze di gestione idraulica. La condivisione delle previsioni urbanistiche potrebbe giungere ad un protocollo di intesa con l'Ente per interventi sulle rive maggiormente sostenibili.

Spesso gli interventi sulle rive, dato l'ambiente per definizione disturbato, si traducono in proliferazione di specie vegetali alloctone invasive (vedi *Sycios angolatus* a sud di Bosco Buri o *Reynoutria japonica* in sinistra Adige sull'Attraglio a sud di Parona) così come i tagli delle specie ripariali danneggiano la nidificazione e modificano il paesaggio e la fruizione dei cittadini che si interrogano sulla effettiva necessità di rimuovere gli arbusti. Dato che attualmente AMIA detiene la gestione degli argini fino al piede, deve essere anche coinvolta questa istituzione in una "gestione

naturalistica” che annovera ambienti assimilabili a prati aridi, ricchi di fioriture e importanti stazioni di orchidee selvatiche (come *Epipactis bugacensis* a Parona). Al proposito si consideri il seguente studio commissionato da WWF Veronese proprio per cercare di determinare un protocollo di intesa fra Istituzioni per la gestione anche naturalistica delle rive nel tratto cittadino di sinistra Adige (Bombieri e Longo, 2021).

Per quanto attiene ai **percorsi di collegamento fra le aree nord e sud del Parco dell’Adige** proponiamo (con Dezio, 2024) che la sede stradale di Lungadige Attiraglio possa essere ristretta per ospitare un percorso ciclabile separato dalle automobili da filari di alberi e siepi, creando una sorta di buffer tra il fiume, le sue rive e la sede stradali. Molto importanti anche i collegamenti sentieristici da realizzare tra i due Parchi delle colline Est ed Ovest e l’Adige.

ACQUE E RISORGIVE:

Appreziamo la proposta di tutela delle aree di risorgiva poste nella frazione di Montorio e del Fiume Fibbio così come le Risorgive sud (Cadidavid) . Andrà realizzata una necessaria condivisione progettuale con il comune di San Martino Buon Albergo al fine di tutelare al meglio le aree senza soluzioni di continuità derivanti dai confini comunali. L’area delle risorgive di Montorio è connessa al sistema collinare e per questo proponiamo che il PAT preveda una tutela delle aree di connessione (colline ad est e ad ovest della frazione).

Proponiamo che si preveda il collegamento naturale dell’area Risorgive sud con linea risorgive e **Parco delle risorgive inter comunale** da istituire e ciò dovrebbe riqualificare sul piano ambientale le aree poste sul percorso ciclabile che ora connette San Giovanni Lupatoto con Valeggio sul Mincio . Già oggi dal parco Adige Sud (Boschetto) è possibile connettersi al percorso attraversando la diga SAVA a San Giovanni Lupatoto

L’area delle Risorgive di Cadidavid appare invece isolata sia dal punto di vista naturalistico che da quello della fruizione pubblica. Proponiamo un collegamento **da Borgo Roma a Cadidavid mediante intervento ambientale (linea alberata) sul percorso del canale Giuliari Milani**, senza necessariamente prevederne la copertura, tenendo comunque presenti importanti fioriture che crescono lungo gli argini del canale (Andreatta e Dall’O’, 2020).

In ogni caso appare necessario coinvolgere nella progettazione e nelle future ipotesi di gestione il Consorzio di Bonifica

FORTIFICAZIONI:

Per quanto riguarda il PARCO DELLE MURA MAGISTRALI va pianificata la **percorribilità unitaria** connettendo i varchi per passaggi pedonali. L’area delle mura è a nord connessa al sistema collinare mentre nella cerchia dei bastioni in destra Adige va posta attenzione alla liberazione delle mura da strutture sportive e da altri insediamenti .

La previsione di PARCO DELLE MURA non può immaginarsi senza una gestione unitaria dei Forti posti nel campo trincerato.

Proponiamo quindi la connessione naturale e per la fruizione da parte dei cittadini dei forti.

Proponiamo quindi che una fascia verde e di mobilità dolce connetta i forti, una cintura verde che attraversa come da ipotesi masterplan anche area *Marangona*. La decisione di trasformare questa grande area agricola ha impatto sia sul consumo di suolo pur se non conteggiato ai sensi della legge regionale, sia sulla qualità dell'aria per le attività logistiche che verranno realizzate. Il parco dovrebbe naturalmente connettersi nella gestione al Parco delle Mura con piano di gestione unitario. alloggi.

Preso atto delle decisioni politiche, per dare coerenza alle dichiarazioni della amministrazione si renderebbe auspicabile la realizzazione di fascia forestata e della pista ciclabile di collegamento fra Forte Gisella e Forte Azzano prima della cementificazione. Andrebbe quindi chiarita nel PAT **la fascia di rispetto e di attraversamento della Marangona a servizio del verde**, da non identificare con la zona contigua al nastro autostradale . Da Forte Gisella una fascia di protezione, verde agricolo e forestazione, potrebbe giungere a Forte Lugagnano, connesso alla Cava Speciale. Da qui la fascia agricola e forestata potrebbe giungere a Forte Chievo e a Forte Parona, quindi alle rive dell'Adige

L'area di Forte Lugagnano è naturalmente connessa alla Cava Speciale.

Programmare una fascia di collegamento, verde agricolo e forestazione, di connessione fra i forti non deve significare la distruzione dei prati aridi che sopravvivono sui terreni che la attività militare aveva mantenuto e che ancora oggi evidenziano emergenze naturalistiche che vanno preservate e conosciute, come l'abbondante fioritura di orchidee selvatiche -*Anacamptis morio*, riscontrabile ad esempio nella zona arida che circonda Forte Azzano.

Forte Radetski e l'area circostante possono essere facilmente connesse al parco della Spianà.

VALLI E COLLINE:

Si prevedono due parchi: Parco collinare lessineo ovest (con *Sommaval*, val *Borago* e val *Galina*) e Parco collinare lessineo est (con dorsale del Castello di Montorio e la val *Squaranto*).

La nostra Associazione apprezza la identificazione delle aree per una necessaria gestione, così come già evidenziato negli studi effettuati nel progetto Fondo Alto Borago (vedi *Il Carpino*, 2025, in pubblicazione), per il quale Comune ed Associazioni , come il WWF Veronese, hanno operato di comune accordo. Le aree collinari citate evidenziano la connessione naturale e storica con la Lessinia. Questa connessione, che emerge anche dagli studi sulle specie vegetali ed animali dagli studi sulle specie floro-faunistiche censite nello studio Fab, riguarda anche il rapporto fra la città e la propria montagna.

Proponiamo che si valuti la possibilità di proporre alla Regione Veneto **la partecipazione del Comune di Verona al Parco Regionale della Lessinia**, che potrebbe rinominarsi in Parco della Lessinia e della Collina Veronese, portando in dote le aree contigue ricche di biodiversità (ZSC) e le aree della Val Squaranto confinanti con il comune di Roverè Veronese. Di fatto il sistema vallivo connette città e montagna ed una gestione unitaria, con strutture e fondi adeguati, potrebbe rispondere meglio alle esigenze di tutela e di conservazione, oltre che di offerta turistica.

Non siamo d'accordo nell'indicare anche i vigneti come componenti fondamentali del paesaggio collinare. Essi hanno proliferato in maniera incontrollata negli ultimi vent'anni a scapito, nelle dorsali che vanno da Parona alla Valle di Marcellise, per restare in ambito comunale, dei veri elementi di pregio della biodiversità collinare, i prati aridi, i cui ultimi rappresentanti vanno tutelati in maniera molto stretta. A questo proposito è fondamentale la loro tutela e ripristino, qualora si presentino degradati, nelle aree di proprietà comunale (ad es

VERDE URBANO

Nella bozza di PAT vengono indicate le aree della SPIANA', dello Scalo Merci, le ex cave Speziala e Prati quali possibili riserve per la biodiversità.

Per quanto riguarda la **Spianà**, la possibilità di fermare il dilagare di insediamenti ricreativi e sportivi potrebbe finalmente corrispondere con un ampio parco pubblico alle attese dei cittadini dei popolosi quartieri di Verona Ovest. Tale parco andrebbe però connesso alle altre aree naturali: alla fascia dei forti posti a ovest ed a nord ed alle mura, quindi all'Adige. Per quanto riguarda la ipotesi di compensazione ambientale fra realizzazione di parco acquatico in località **Bertacchina** con la cessione al demanio comunale di aree agricole per la realizzazione di un parco pubblico riteniamo che se si verificasse una effettiva proporzione ed emergessero le risorse per realizzare effettivamente un disegno urbanistico favorevole a cittadini e natura non potremmo porci contrariamente alla possibilità.

Per quanto riguarda lo **Scalo Merci** non riteniamo di partecipare alla guerra delle percentuali di verde necessario. E' evidente che ai quartieri sud servirebbe il 100% dell'area così come tale ipotesi potrebbe apparire velleitaria per i notevoli problemi connessi alla de-pavimentazione (*depaving*), alla bonifica, alla rinaturalizzazione e alla sostenibilità sociale di una area così importante.

Temiamo che questo parco potrà trovare realizzazione, pur se importantissimo, in tempi molto lunghi. Per quanto riguarda le previsioni del Pat proponiamo che in ogni caso l'area venga almeno parzialmente prevista a verde pubblico e quanto meno venga indicata a verde la fascia che confina con le arterie stradali ed i quartieri. Su questa ipotesi si potrebbe **condividere con la proprietà la realizzazione di un ampio corridoio forestato** che darebbe ragione della denominazione della nuova stazione ferroviaria per alta velocità «*Verona Porta Verde*» e dovrebbe essere realizzata prima della entrata in funzione della linea.

Nel documento oggetto di approfondimento vengono considerate correttamente le aree agricole come parte del telaio ambientale. Tale determinazione ha senso se avvalorata dalla qualità delle coltivazioni, dal loro impatto sulla salute dei cittadini e sulla biodiversità. Monocolture a vigneto hanno prodotto conseguenze rilevanti sull'ambiente (vedi la citata zona collinare) ed in assenza di un **Regolamento di polizia rurale** il nostro Comune non ha definito e condiviso con gli operatori le esigenze di salubrità delle coltivazioni.

ECOMUSEI:

Relativamente alle ipotesi di realizzazione degli Ecomusei: Adige, Risorgive, Castello di Montorio, Fonte delle Monache, proponiamo che venga prevista **una porta di accesso al sistema collinare, con centro visite** e museo, con parcheggio adeguato, in area ZSC ed in particolare nei pressi di Villa Guardini in Val Galina, Avesa. Ad oggi infatti pur in presenza di una rete di percorsi che

connettono il nord Europa alla nostra città o che collegano est ovest il nostro territorio non esiste un luogo che potrebbe operare per studio conoscenza e didattica oltre che come foresteria per i tanti escursionisti che giungono nella nostra città (Sentiero europeo E5, Sentiero di Maria, Romea Strata, etc.)

Consideriamo importante anche il recupero ecomuseale dei Ripari Mezzena e Zampieri presso Avesa il cui sentiero di accesso è stato recentemente distrutto da un vigneto.

Trasporti pubblici :

Accanto alla rete del filobus con gli ipotizzati ampliamenti che potrebbero giungere nei comuni confinanti, viene previsto un Servizio ferroviario metropolitano. Tale sistema di trasporto potrebbe assolvere alla esigenza di trasporto locale e di attraversamento rapido del territorio urbano. Per questo si ipotizza la riattivazione di stazioni dismesse (Parona) e la realizzazione di nuove fermate (San Massimo).

Condividendo finalità e modalità ci permettiamo di proporre la individuazione di fermate, ad esempio a servizio dei quartieri di Chievo e di Santa Lucia, per incrementare l'utilizzo alternativo al mezzo privato, sempre che non vengano implicati in modo considerevole i tempi di percorrenza. Riteniamo inoltre che vadano prefigurati nei percorsi interconnessioni fra le linee da nord (Parona) a Porta Nuova e da questa a est (Porta Vescovo) .

Per quanto attiene alla previsione di parcheggi scambiatori per il filobus, proponiamo di dimensionarli nella previsione di parcheggi posti all'ingresso del territorio urbano senza far giungere nei quartieri flussi di traffico provenienti dai comuni della provincia. In sintesi proponiamo che i parcheggi scambiatori possano essere realizzati in corrispondenza delle fermate del treno metropolitano o delle estensioni di linea del filobus.

Per quanto riguarda i **parcheggi**, rileviamo la esistenza di distese di asfalto in aree pubbliche e private per le quali non si è progettata né la gestione dei flussi delle acque piovane, né la esigenza di limitare le temperature o la qualità dell'aria o l'utilizzo delle superfici a fini energetici. È una situazione oggi insostenibile per la quale proponiamo norme tassative per aziende pubbliche e private.

Se tutti concordano nel dar corso a de-pavimentazione e rinaturalizzazione, questo può avvenire più facilmente proprio **riprogettando le aree parcheggio** spesso poste a diretta vicinanza alle abitazioni.

SISTEMA DELLA VIABILITA'

Per quanto riguarda il sistema della viabilità, riteniamo che così come ipotizzato sia in contraddizione con le premesse teoriche del documento: strada di gronda Verona sud-Marangona-Verona nord, prolungamento SS34, mediana est/sud, traforo.

La prima arteria appare già finanziata e corrisponde alla decisione assunta sulla Marangona, unendosi in estensione al consumo di suolo previsto per l'area.

Ci preoccupa il prolungamento della SS34 che porterebbe il traffico ancor più all'interno della città, così come la mediana che comporterebbe un nuovo ponte e l'attraversamento del Parco dell'Adige.

Un traforo ad uso dei Veronesi potrebbe invece evitare l'impatto del traffico sul sistema collinare delle Torricelle e liberare *Veronetta* a vantaggio dei residenti locali e di tutta la città. L'opera risulta necessaria per due ragioni: Bisogna liberare – appunto – *Veronetta* dal traffico di transito e ciò è ragionevole. Le gallerie hanno un basso impatto ambientale, se fatte bene. I transiti in galleria vanno sotterrati bene in modo da non disturbare la biosfera, gli alberi in specie. Non siamo, invece, favorevoli a strade in trincea. Queste strade interrompono la continuità del territorio e sono comunque un pesante consumo di suolo. è inaccettabile l'allargamento della strada delle Torricelle con una conseguente distruzione del verde della collina lungo il percorso. Questa è a nostro parere l'unica infrastruttura necessaria di tutte quelle proposta nella bozza preliminare del PAT di Verona.

Bibliografia

Andreatta S., Dall'O' M., 2021. Le orchidee di Verona e dintorni. In: Leonardo Latella (ed.), 2021. Storia naturale della città di Verona. Memorie del Museo Civico di Storia Naturale di Verona, 2. serie. Monografie Naturalistiche 6: 67-74.

Bombieri G., Longo L., 2021. PROPOSTE GESTIONALI VEGETAZIONE SPONDALE FIUME ADIGE ALL'INTERNO DEL COMUNE DI VERONA IN SINISTRA OROGRAFICA.

Il Carpino. APS Il Carpino, 2025. Progetto FAB Fondo Alto Borago. Azioni di piano per la gestione della ZSC IT3210012 Val Galina e Progno Borago. Relazione di A. Scariot e M. Cassol.

C. Dezio, 2024. Laboratorio di pianificazione territoriale sul Parco dell'Adige. Corso di laurea in Pianificazione del Territorio e del Verde, Università di Padova. Veramente, 2019 <https://www.veramente.org/it/notizie/2019-ecodotti-svezia.html>