

PROVINCIA DI VERONA

COMUNE DI VERONA

Richiesta del Comune di Verona di verifica di
assoggettabilità a V.I.A. del progetto definitivo:

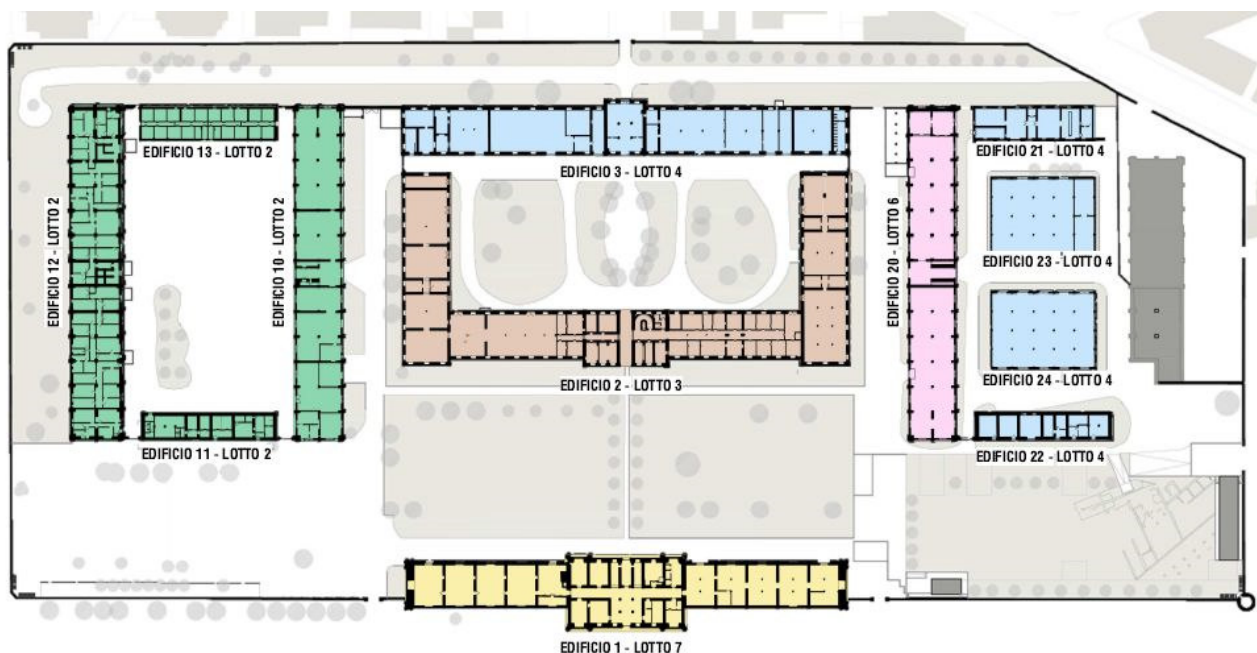
**ARS DISTRICT - IL PARCO DELL'ARSENALE INTERVENTI DI RECUPERO E
RIQUALIFICAZIONE DEL COMPLESSO DI EPOCA AUSTRIACA**

Osservazioni del COMITATO ARSENALE

1. PREMESSA

Il Progetto definitivo predisposto dal Comune di Verona, prevede di ristrutturare l'intero complesso dell'ex Arsenale austriaco, per la parte di proprietà comunale, modificandone le destinazioni d'uso.

Con riferimento al seguente schema planimetrico:



Il Comune propone il seguente utilizzo:

- PALAZZINA DI COMANDO - (**edificio 1**): spazi e funzioni inerenti il progetto complessivo di riordino e potenziamento del sistema museale del Comune (biblioteche museali integrate, depositi visitabili del Museo di Storia Naturale dotati di laboratori, aule per studio e didattica, sale riunioni, servizi di accoglienza per il pubblico);
- CORTE CENTRALE - (**edificio 2**): spazi per i giovani e le famiglie, quali uffici di co-working, l'incubatore di start-up, laboratori d'arte tecnologico e creativo, sale per riunioni e incontri, spazi dedicati al gioco, gli uffici della polizia municipale (**nella parte centrale - 2a - a due piani**); (**edificio 3**) foresteria (parte Ovest) e ristorante (parte Est);
- CORTE OVEST (**edifici 10-11-12-13**): nuova sede dell'Accademia di Belle Arti di Verona, con il cortile interno destinato ad installazioni temporanee o permanenti;
- CORTE EST - (**edifici 21-22-23-24**) Mercato urbano - coperto e all'aperto; (**edificio 20**): esposizioni ed eventi in genere;
- SPAZI APERTI ALL'INTERNO DEL COMPENDIO: parco pubblico urbano destinato al tempo libero, allo svago e alle attività ricreative della comunità.

Sulla base dei dati desumibili dai contenuti delle precedenti proposte progettuali e degli elaborati

disponibili dell'attuale progetto definitivo, le superfici utili attribuite in progetto alle varie funzioni sopra elencate, tenuto conto dell'uso di attuali sottotetti e della realizzazione di nuovi soppalchi, sembrano essere approssimativamente le seguenti:

- Palazzina di comando
 - Edificio 1 (destinazioni museali) 3.600 m²
- Corte centrale
 - Edificio 2 a -parte (VV.UU.) 300 m²
 - Edifici 2a -parte - 2 b e 2c (Spazi pubblici plurifunzionali) 4.300 m²
 - Edificio 3 (Foresteria di 18 unità abitative e ristorante) 2.300 m²
- Corte Ovest
 - Edifici 10-11-12-13 (Accademia di Belle Arti) 6.500 m²
- Corte Est
 - Edifici 21-22-23-24 (Mercato urbano) 3.500 m²

La superficie degli spazi "storici" aperti ammonta in totale a circa 38.000 m² (oltre all'area verde con finitura a prato e bordura di alberi, di superficie superiore a 5.000 m², che insiste sul sedime del parcheggio interrato in concessione sessantennale alla ditta SABA, realizzato negli anni scorsi nella zona S.E del compendio, fruibili dal pubblico con alcune limitazioni).

A tale superficie, nell'ipotesi progettuale proposta, va sottratta un'area di 5.100 m² relativi alla Corte Ovest e, quindi, interna alla Accademia di Belle Arti ed un'altra, di 4.800 m², relativa alla corte Est, in quanto occupata dal proposto Mercato urbano.

Pertanto, lo spazio (pavimentato o a verde) destinato a parco pubblico è valutabile in circa 28.000 m³.

2. DOCUMENTAZIONE PRODOTTA DAL COMUNE DI VERONA A SUPPORTO DELLA PROPRIA ISTANZA

2.1 Studio preliminare ambientale

Nello Studio preliminare ambientale, dopo l'esposizione di una serie di elementi utili ad una migliore comprensione dell'intervento (definiti come "Quadro di riferimento progettuale" e "Quadro di riferimento programmatico e pianificatorio") viene illustrato il "Quadro di riferimento Ambientale", prendendo in esame i seguenti punti:

- Suolo e Sottosuolo
- Rifiuti
- Archeologia
- Ambiente Idrico
- Traffico e Atmosfera
- Rumore
- Paesaggio
- Flora ed Ecosistemi

Per il dettaglio dei singoli punti si rimanda alla relazione di progetto, mentre ci si riserva di mettere in evidenza alcuni elementi topici nella successiva enunciazione delle osservazioni e nelle relative argomentazioni.

Si ritiene comunque utile riportare per esteso le conclusioni del progettista e precisamente:

Gli interventi previsti risultano coerenti con le azioni/trasformazioni ed usi consentiti dagli strumenti di pianificazione vigenti e compatibili con la vocazione dell'area. In considerazione della tutela vigente sul complesso ai sensi del D.Lgs. 42/2004 il progetto risulta inoltre perseguire gli obiettivi del completo rispetto dei manufatti storici esistenti e della morfologia del sito, mantenendo invariate le volumetrie esistenti e il profilo geomorfologico delle aree esterne.

Le considerazioni effettuate sulla base delle caratteristiche del progetto, della sua collocazione nel territorio, delle pressioni ambientali determinate dal progetto, valutate nella fase di cantiere e, soprattutto, in quella di esercizio ad opera realizzata, indirizzano alla conclusione che l'opera non determina effetti significativi sull'ambiente. Bisogna anzi evidenziare che la realizzazione del progetto determina un effetto positivo e costituisce di fatto un miglioramento del sito. Inoltre il progetto fornirà notevoli benefici sia dal punto di vista ecologico (quali la connettività ecologica, la mitigazione dell'isola di calore urbana, il sequestro del carbonio, la cattura delle polveri sottili e di altri inquinanti aerodispersi, la protezione del territorio, etc.), sia dal punto di vista sociale ed economico (quali il benessere psico-fisico, educazione ambientale, riqualificazione edilizia, risparmio energetico, turismo, rivalutazione del patrimonio storico-artistico, contatto con la natura, etc.). In generale il progetto, in accordo con gli strumenti di programmazione e pianificazione di settore, è finalizzato alla riqualificazione dell'area, dal quale derivano numerosi vantaggi sotto il profilo ambientale e della qualità della vita e del benessere.

Inoltre, nella sintesi finale, per ciascuno degli elementi esaminati e sopra elencati, vengono evidenziate le "interferenze opera-contesto", sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, attribuendo alle stesse una valutazione qualitativa (bassa - media -alta).

Nessuna interferenza, secondo il progettista, sarebbe caratterizzata da una magnitudo "alta".

Risulterebbero, invece, medie le interferenze relative a "Rifiuti" e "Paesaggio" in fase di cantiere e la sola interferenza relativa a "Traffico ed atmosfera", in fase di esercizio.

2.2 Relazione tecnica di analisi trasportistica

Gli obiettivi principali dello studio sono:

- verifica dell'impatto del nuovo insediamento sul sistema della sosta;
- verifica dell'impatto sui flussi di traffico dei mezzi privati;
- verifica dell'impatto sui flussi di traffico del trasporto pubblico.

Viene, peraltro, affrontato anche il tema del flusso ciclopeditone.

Gli studi di traffico su cui si basa lo studio sono:

- Studio redatto da MIC nel febbraio 2013, commissionato dal gruppo De Eccher nell'ambito della proposta di finanza di progetto dallo stesso avanzata;
- PUMS del Comune di Verona redatto da Sintagma nel 2020.

L'utilizzo dello studio della mobilità redatto da MIC circa nove anni fa è stato attuato nella presunzione che le funzioni previste all'epoca siano assimilabili a quelle del progetto attuale.

Anche in questo caso, per il dettaglio dei singoli punti, si rimanda alla relazione di progetto, mentre ci si riserva di mettere in evidenza alcuni elementi tipici nella successiva enunciazione delle osservazioni e nelle relative argomentazioni.

In questo caso, il Progettista, limitandosi, peraltro, alla sola giornata ferial tipo, così conclude:

Mobilità privata

Per quanto riguarda la viabilità limitrofa all'area oggetto di recupero dell'ex-Arsenale Austriaco, il livello di saturazione riscontrabile sugli studi di traffico a disposizione, sia nello scenario attuale 2020 che in quelli futuri, in generale rileva una situazione non critica. Quest'area ha una vocazione fortemente urbana ed è difficile accesso al traffico privato grazie anche al sistema di sensi unici presente.

Gli incrementi di flussi previsti in seguito al recupero e riqualificazione dell'ex-Arsenale Austriaco di Verona sono soprattutto concentrati in fasce orarie "di morbida" (dalle 12 alle 13, dalle 14 alle 15) e quindi i picchi del traffico indotto non coincidono con le fasce orarie di picco del contesto urbano attuale.

Si premette che negli studi disponibili è stato possibile reperire informazioni di flussi e gradi di saturazione delle viabilità limitrofe all'ex-Arsenale solo sulla fascia oraria di picco mattutina; i dati per le fasce orarie 14.00-15.00 e 17.30-18.30 sono stati ricavati dalla fascia oraria di picco mattutina adottando delle ipotesi.

Sia sui Lungadige che nella viabilità interna le condizioni di esercizio in seguito al traffico indotto, non peggiorano in modo rilevante. Nelle fasce orarie 14.00-15.00 (picco del traffico indotto) e 17.30-18.30 (picco pomeridiano) non si registrano particolari criticità.

Le poche criticità presenti si registrano soprattutto in corrispondenza dei ponti, soprattutto nella fascia di picco mattutina in ingresso al quartiere Borgo Trento.

Nello scenario attuale (scenario 2020) nella fascia oraria 07.30-08.30 il ponte Catena risulta già avere un grado di saturazione dell' 85% in direzione Borgo

Trento; in seguito al traffico indotto dagli interventi oggetto di studio, tale valore raggiunge l'88%; la congestione del ponte della Vittoria in direzione Borgo Trento passa dal 90% al 93%.

Occorre prestare attenzione, in particolare nello scenario di medio-lungo termine previsto dal PUMS (scenario 2030), alla saturazione del ponte Catena (in entrambe le direzioni) e alla saturazione del ponte della Vittoria (in ingresso a Borgo Trento) nella fascia di picco mattutina. In questo scenario nella fascia oraria 07.30-08.30 il ponte Catena risulta già avere un grado di saturazione del 99% in direzione Borgo Trento; in seguito al traffico indotto dagli interventi oggetto di studio, tale valore supera il 100%; la congestione del ponte della Vittoria in direzione Borgo Trento passa dal 93% al 96%.

Gestione della sosta

La principale componente di traffico privato indotto sia in arrivo che in partenza è da imputare agli ingressi e uscite dal nuovo parcheggio SABA Arsenale che rappresenta da solo il bacino principale di sosta disponibile nell'area oggetto di studio.

Nelle fasce orarie di picco della domanda di sosta futura, è presente una discreta disponibilità di parcheggi per cui la domanda risulta coperta dall'offerta presente (fascia oraria 14.00-15.00). Le ore in cui si registra una disponibilità più limitata di sosta (seppure la domanda resti inferiore all'offerta) sono quelle di metà mattina e metà pomeriggio (10.00-12.00 e 15.00-17.00).

Nel caso di picchi di domanda di sosta sporadici dovuti a manifestazioni all'interno dell'area oggetto di studio, occorre prevedere tali eventi in fasce orarie/giorni settimanali nei quali gran parte delle altre funzioni risultano non attive.

Mobilità pubblica

Si premette che negli studi disponibili è stato possibile reperire informazioni di flussi di utenti del TPL sulle viabilità limitrofe all'ex-Arsenale solo sulla fascia oraria di picco mattutina; i dati per le fasce orarie 14.00-15.00 e 17.30-18.30 sono stati ricavati dalla fascia oraria di picco mattutina adottando delle ipotesi.

Il numero di corse del TPL nell'ora di picco mattutina (circa 30 corse per direzione che servono le fermate del TPL situate nell'arco di 300-500m dall'ex-Arsenale Austriaco), in base ai dati disponibili, risulta in grado di fronteggiare la domanda ipotizzata di TPL anche in seguito al traffico indotto dal recupero dell'area oggetto di studio (circa + 53 arrivi e circa + 30 partenze nella fascia oraria 07.30-08.30).

Anche per il TPL, gli incrementi di flussi previsti in seguito al recupero e riqualificazione dell'ex-Arsenale Austriaco di Verona sono soprattutto concentrati in fasce orarie "di morbida" (dalle 12 alle 13, dalle 14 alle 15) e quindi i picchi del traffico indotto non coincidono con la fascia oraria di picco tipica del TPL (fascia oraria mattutina del giorno feriale scolastico).

Mobilità ciclabile

L'offerta attuale è tale per cui le piste ciclabili esistenti più vicine all'area di studio sono situate in corrispondenza dei Lungadige e si attestano a ovest nei pressi del ponte Catena e ad est nei pressi del ponte Garibaldi; sull'altra sponda dell'Adige è presente un itinerario ciclabile sullo Stradone Porta Palio, nelle vicinanze del Ponte di Castelvecchio.

In base a questo e considerando la stima di nuovi utenti che useranno la bicicletta in seguito agli interventi sull'area oggetto di studio (+160 spostamenti/giorno), risulta molto importante potenziare la rete ciclabile esistente e collegarla con la stazione di bike sharing già presente in corrispondenza dell'ex-Arsenale.

In particolare la realizzazione degli itinerari di progetto indicati nel 'Biciplan' allegato al PUMS 2020, es. l'itinerario di progetto

n.19 Parona-Borgo Trento, permetterà di potenziare la dotazione attuale e permetterà di aumentare la sicurezza degli utenti della mobilità leggera.

2.3 Relazione di Progetto messa in sicurezza

All'istanza del Comune è allegata anche la relazione geologica sulla messa in sicurezza dei terreni contaminati.

Il geologo, redattore dello studio, premesso che la caratterizzazione del sito ha posto in evidenza il superamento, per alcuni parametri, della colonna A (indicata nel Codice Ambientale) e, quindi, la contaminazione di parte dei terreni, ha ricordato le risultanze dell'Analisi del rischio approvate dalla Conferenza dei Servizi e dal competente dirigente comunale, che hanno evidenziato un rischio sanitario (per ingestione e contatto) per una importante frazione dei terreni di sedime, mentre è stato considerato nullo il rischio di contaminazione della falda.

Per i dati più dettagliati e la rappresentazione grafica delle aree contaminate, si rimanda alla lettura della relazione del geologo.

Qui, in sintesi, si è preso atto che i terreni che risultano contaminati, da quota campagna sino ad 1 m di profondità, sono molto estesi ed, in prima approssimazione, corrispondono pressoché alla totalità della parte Nord dell'area (circa 50% della superficie del complesso) ed all'incirca ad una metà della restante parte Sud dell'area.

Diversa è la situazione dei terreni più profondi (da 1 a 2 m da piano campagna) che si presentano contaminati, ma in frazione sensibilmente minore.

Come rilevato dal geologo progettista, dunque, la situazione riscontrata comporta la necessità di un intervento di bonifica o di un intervento di messa in sicurezza permanente.

Il geologo, quindi, esaminate e discusse varie fattispecie di intervento, tenuto conto in particolare della estensione della contaminazione e della probabilità della presenza di reperti archeologici, tenuto conto, altresì dell'impatto sulla viabilità locale per l'asporto del terreno inquinato, degli elevati oneri economici connessi a tale asporto e dell'aleatorietà dei tempi collegati agli scavi archeologici, ha optato, considerandolo ottimale, per un intervento di MISP (*Messa In Sicurezza Permanente*) da attuare in sito, consistente, di norma, nella posa di una geogriglia in polipropilene, cui sovrapporre uno strato di terreno vegetale dello spessore di 50 cm, che funga da barriera rispetto al sottostante terreno inquinato.

2.4 Relazione progetto definitivo aree esterne e Relazione paesaggistica

Come nei capitoli precedenti, anche in questo, per i dettagli, si rimanda alla lettura dei documenti progettuali, limitandosi qui alla sintesi dei punti principali.

Si propone, pertanto, qui di seguito una sintesi.

Il Progettista preliminarmente afferma che il progetto elaborato costituisce "*... un progetto di sistema, funzionalmente unitario, per il recupero e la valorizzazione del complesso dell'ex Arsenale militare, con l'obiettivo di una rigenerazione urbana intesa non più come il restauro di una serie di edifici circondati da spazi aperti ma come il progetto di un grande parco*

urbano ... attraverso sia il restauro e la rifunzionalizzazione degli edifici ... sia attraverso il recupero e la rifunzionalizzazione delle aree esterne ...".

A tal fine il Progettista mette in evidenza come il progetto paesaggistico per il Parco dell'Arsenale abbia tenuto conto dello stato di fatto dell'area e delle sue preesistenze, della storia del luogo, oltre che della necessaria bonifica ambientale.

Riguardo a quest'ultima, condivide integralmente le conclusioni del geologo, affermando che la rinuncia ad una bonifica totale dell'area con rimozione del terreno inquinato, permette di:

- diminuire notevolmente il rischio di intaccare la stratigrafia archeologica, indicata ad una profondità probabile di 1,80 m;
- tutelare la staticità degli edifici esistenti, sicuramente a rischio, in presenza di scavi di profondità di almeno 2 m;
- tutelare le alberature esistenti che potrebbero essere perdute in presenza di scavi profondi generalizzati.

L'intervento proposto può dunque essere così sintetizzato:

- Protezione del terreno contaminato mediante la posa, al di sopra dello stesso, della pavimentazione;
- Posa, al di sopra del terreno contaminato, di 50 cm di terreno non contaminato e di una geogriglia (*quota finale + 0,50 m - nell'area perimetrale di N-W*);
- Rimozione di 50 cm di terreno dal piano di calpestio attuale e sostituzione dello stesso con terreno non contaminato oltre a geogriglia (*quota finale + 0,00 m- nelle zone principali di transito e nelle zone perimetrali agli edifici*);
- Rimozione di 30 cm di terreno con riporto di 50 cm di terreno non contaminato, oltre a geogriglia (*quota finale +0,20 cm - Intervento previsto all'interno della corte ovest funzionale alla sistemazione a verde con alberature che riprendono gli elementi tipici della campagna veneta*).

In merito alle scelte operate, il Progettista afferma anche che:

"si è ritenuto non sostenibile a livello esecutivo ed economico, e non compatibile con le esigenze di tutela archeologica del bene, estendere a tutte le aree inquinate l'intervento di rimozione di 50 cm di terreno e il riporto di 50 cm, perché esso comporterebbe l'alto rischio di perdita di reperti archeologici e ingenti costi da sostenere per lo scavo e lo smaltimento".

e che:

"gli interventi di messa in sicurezza permanente saranno eseguiti in concomitanza con la realizzazione delle reti impiantistiche e delle sistemazioni esterne, previa verifica archeologica preventiva ..., secondo il piano di indagini approvato con prot. SABAP-VR 17732-P del 05/07/2021 ..."

Quanto alla progettazione del verde, il Progettista, sulla base di un'analisi storica che ha messo in evidenza soprattutto la destinazione agricola secolare dell'area, ha ritenuto di proporre soluzioni che richiamassero gli elementi tipici della campagna veneta *"... creando un ritmo di trame ortogonali, un ordine scandito dai filari; un'alternanza di vuoti (prati stabili e prati fioriti) e pieni (frutteti o boschetti planiziali) che lavorano in armonia con la vegetazione esistente*

mantenendo il più possibile l'interconnessione tra i diversi habitat all'interno dell'area ..."

In sintesi, gli elementi architettonici che caratterizzano il progetto sono:

- L'ESPLANADE – L'area compresa fra la Palazzina comando e le Corti, di 13.700 m², contornata da filari, è prevista a prato rustico calpestabile, ed è integrata da aree di gioco o sportive.
- LA CORTE CENTRALE – di superficie pari a 5.580 m², pavimentato, con ampie isole vegetazionali .
- LA CORTE OVEST – di superficie pari a 5.100 m³ con filari, frutteto, prato, alberi puntuali, ma anche ampia area pavimentata per le esigenze dell'Accademia Belle Arti.
- LA CORTE EST – di superficie 4.800 m², in larga parte occupata dal Mercato urbano e per la parte residua pavimentata per le esigenze del mercato con vegetazione su aiuole.
- IL PARCO LINEARE – un percorso lineare, di 7.500 m², lungo i lati Nord ed Ovest, con filari di alberi ed aree dedicate allo sport, alla sosta, oltre ad un'area cani.
- LA PORTA VERDE – un nuovo ingresso pedonale da V.le della Repubblica, in adiacenza al Mercato Urbano.

OSSERVAZIONI

OSSERVAZIONE n. 1

La **proposta progettuale** (vedi capitolo 1) riguarda, oltre alla sistemazione delle aree esterne, la totalità degli edifici attualmente esistenti nell'area dell'ex Arsenale Asburgico di proprietà comunale e, precisamente, i seguenti **dodici**:

1, 2, 3, 10, 11, 12, 13, 20, 21, 22, 23, 24.

Gli **edifici storici** che costituivano l'Arsenale asburgico erano, però, **dieci** e precisamente quelli, individuati con i numeri:

1, 2, 3, 10, 11, 12, 20 e 22,

oltre a quello facente parte della Corte Est, però di proprietà non comunale, destinato alla **Chiesa parrocchiale di san Francesco**.

Successivamente al passaggio del compendio dell'Arsenale al Regno di Italia nel 1866, nel periodo compreso fra la prima e la seconda guerra mondiale, furono costruiti, prioritariamente, a chiusura delle due corti Est ed Ovest, i **due edifici**, individuati con i numeri **13 e 21**, caratterizzati da elementi architettonici simili ai precedenti edifici austriaci (Rundbogenstil); entro il 1935, furono poi realizzati ulteriori nuovi fabbricati dentro le corti Est ed Ovest ed ai lati Est ed Ovest della palazzina Comando.

L'**arch. David Chipperfield**, vincitore del Concorso Internazionale di Idee, bandito dal Comune di Verona nel 2000, nella "Relazione Storico Morfologica" allegata al proprio progetto preliminare, ha definito tali ultime edificazioni nel seguente modo:

"Benché le costruzioni siano ad un solo piano, si tratta di interventi completamente estranei alla logica relazionale di spazi aperti e costruito, anzi addirittura viene negato l'assetto originario delle corti interne e degli spazi aperti di relazione tra edifici così ben definiti: le ampie tettoie si insediano dovunque ci siano degli spazi liberi, nelle zone laterali del complesso. ... le nuove costruzioni aggiunte indiscriminatamente nelle corti interne e negli spazi liberi e di relazione fra l'edificato, provano che nessuna cura e interesse è dimostrata ormai per l'architettura del verde, che sin dalla concezione del progetto aveva prestato un'importanza fondamentale".

Come dimostrano le ortofoto ricavate da Google Earth e sotto riportate, coerentemente a quanto argomentato dall'arch. Chipperfield, gli edifici all'interno della Corte Ovest sono stati effettivamente demoliti integralmente negli anni successivi, prima del 2007,; successivamente, nel 2013, per consentire la realizzazione del nuovo parcheggio interrato, sono poi stati demoliti gli edifici impropri che insistevano nella zona S-E; gli altri edifici posti nella zona S-W, infine, sono stati demoliti recentemente nel 2021.

A dimostrazione di quanto sopra, si riportano le seguenti ortofoto:



Fig.1 – Ortofoto – Anno 2003



Fig. 2 – Ortofoto – Anno 2007



Fig. 3 – Ortofoto - Anno 2014

Gli unici edifici rimasti in situ, *“impropri”*, o come meglio li definisce l’arch. Chipperfield *“completamente estranei”* al contesto, sono quelli individuati con i numeri 23 e 24, posti all’interno della corte Est a ridosso della chiesa di san Francesco.

Non è secondario rammentare che lo stesso strumento urbanistico comunale classifica tali edifici come *“Edifici in contrasto”* (*Edifici privi di valore ... ritenuti estranei alle caratteristiche dei centri storici*).

Tali edifici residui sono, inoltre, caratterizzati, da un avanzatissimo stato di degrado, tanto che la proposta ristrutturazione, nonostante il lodevole impegno tecnico dei progettisti, è più assimilabile ad una demolizione e ricostruzione, piuttosto che ad una ristrutturazione;

Infatti, in proposito, nella specifica *“Relazione tecnica opere architettoniche”*, il progettista afferma che *“lo stato di conservazione dei pilastri interni e della copertura non ne consente il restauro, perciò si interverrà sostituendo gli elementi esistenti con geometria uguali a quelli esistenti ...”*

Va posto, inoltre, in evidenza, come i due edifici, nel nuovo progetto, vengano collegati con una tettoia vetrata, di nuovo impianto, aperta sui due lati, tale da creare uno spazio coperto ad unione degli stessi ad integrazione dell’esistente.

Nonostante che il Progettista (vedi Relazione paesaggistica – pag.58) affermi che *“L’impostazione del mercato urbano è studiata ... senza snaturare l’architettura degli edifici presenti nella corte e valorizzando le aree esterne ...”* è **doveroso osservare che la proposta di mantenere (e consolidare) gli edifici 23 e 24 pavimentando pressoché integralmente la residua area esterna della Corte Est, negando in tal modo la possibilità di realizzare nel sito una razionale ed efficace zona a verde (ricostituendo, la Corte Est originaria) contrasti non solo con la necessità di valorizzare l’ambiente costruito e la sua relazione con gli spazi aperti storici, mediante la ridefinizione omogenea del contesto originario, ma anche, paradossalmente, con gli stessi**

obiettivi che l'Amministrazione stessa si è data esplicitamente (vedi, in esteso, le conclusioni progettuali riportate alla precedente pagina 4, qui sintetizzate):

Gli interventi previsti risultano ... compatibili con la vocazione dell'area. In considerazione della tutela vigente sul complesso ai sensi del D.Lgs. 42/2004 il progetto risulta inoltre perseguire gli obiettivi del completo rispetto dei manufatti storici esistenti e della morfologia del sito, mantenendo invariate le volumetrie esistenti e il profilo geomorfologico delle aree esterne. ...

Bisogna anzi evidenziare che la realizzazione del progetto determina un effetto positivo e costituisce di fatto un miglioramento del sito... fornirà notevoli benefici sia dal punto di vista ecologico ... sia dal punto di vista sociale ed economico ...

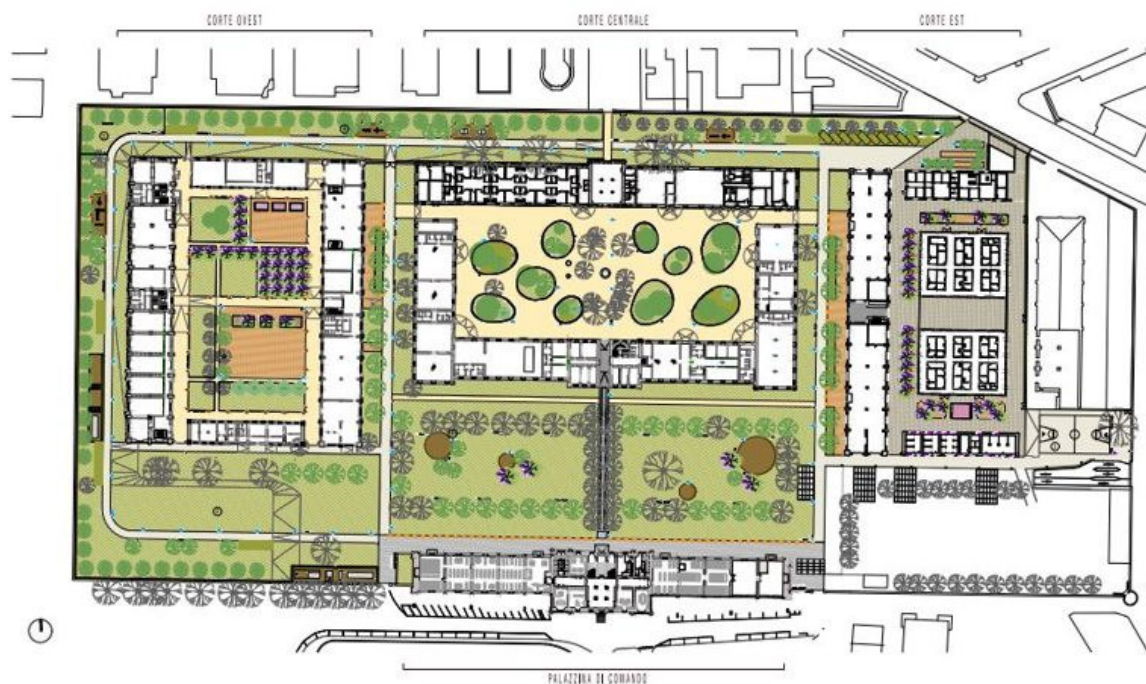
OSSERVAZIONE n. 2

Con riferimento a quanto argomentato in occasione della osservazione n. 1, si ritiene opportuno ricordare come l'assetto storico originario dell'Arsenale Asburgico comprendesse, oltre agli edifici attualmente di proprietà del Comune di Verona, anche quello, parzialmente distrutto dagli eventi della seconda guerra mondiale, restaurato poi, negli anni '80 del secolo scorso, dall'arch. Libero Cecchini, con destinazione a chiesa (parrocchia di san Francesco).

Tenuto conto di quanto sopra ed anche della funzione pubblica dell'edificio di culto, si ritiene che, in una visione unitaria di tutto il compendio, sia necessario perseguire l'obiettivo programmatico di comprendere anche l'edificio di culto in una visione urbanisticamente organica del complesso, che, per la sua dimensione (superiore ai sei ettari) e la sua ubicazione, a ridosso della città storica ed all'interno della fascia di rispetto (la cosiddetta "Buffer Zone") del Centro Storico tutelato dall'UNESCO e, pertanto, in un contesto urbanisticamente classificato "di Altissima Tutela", costituisce un elemento cardine di una possibile ed auspicabile "rigenerazione urbana".

Nella planimetria delle aree esterne sotto riportata, appare evidente come la chiesa sia, con tutta evidenza, considerato un corpo estraneo nell'assetto urbanistico del complesso, non solo per il mantenimento della recinzione lungo tutto il confine di proprietà, e quindi priva di relazione diretta con il contesto, ma addirittura relegata a quinta scenica del mercato urbano, quasi come in una riedizione "moderna" delle botteghe medievali addossate agli edifici destinati al culto.

Singolarmente, però, immediatamente a Sud della chiesa, forse accessibile dall'area della stessa e quindi così direttamente fruibile, è indicata, come parte integrante del progetto di recupero e riqualificazione dell'ex complesso asburgico, la stravagante proposta progettuale di realizzare un campo di basket, incuneato fra mercato urbano, scivolo del parcheggio interrato e confine dell'area dell'edificio di culto.



Tutto ciò premesso si osserva che la soluzione così come proposta non risponda alla necessità di concretare un restauro ed un riutilizzo del complesso dell’Arsenale, che, anziché consolidarne la storica separatezza dal contesto urbano, per motivi fisici e funzionali, ne favorisca, invece, la fruizione pubblica, facendolo evolvere da cittadella fortificata a brano vivo della città.

OSSERVAZIONE n.3

La relazione tecnica di analisi trasportistica prodotta dal Comune è basata su di uno studio elaborato dal MIC (Mobility in Chain) di Milano nel 2013, relativo ad una proposta di finanza di progetto, avanzata, all’epoca, dal Gruppo De Eccher, nella presunzione che l’impatto viabilistico della attuale proposta sia analogo a quello di circa dieci anni fa.

Tale presunzione è contestabile, quanto meno, per due ragioni.

La prima è relativa alle destinazioni d’uso di progetto.

La proposta progettuale del Gruppo De Eccher prevedeva le seguenti destinazioni d’uso (superficie lorda):

• Scuola per l’infanzia	1.083 m ²
• Spazi polifunzionali – eventi culturali	5.085 m ²
• Spazi per il sociale	2.301 m ²
• Spazi per la formazione e direzionale	6.085 m ²
• Spazi commerciali	1.975 m ²
• Spazi per Uffici	<u>3.222 m²</u>
Totale	19.752 m²

Per tali attività MIC valutava la presenza di 256 addetti/giorno e 2.914 utenti/giorno, per un totale di 3.180 persone/giorno.

Il progetto attuale prevede (sulla base di una stima approssimata da noi elaborata):

• Spazi polifunzionali	3.600 m ²
• Spazi museali	4.600 m ²
• Spazi commerciali	3.500 m ²
• Spazi ricettivi e ristorativi	2.300 m ²
• Spazi per istruzione superiore	<u>6.500 m²</u>
Totale	20.500 m ²

Le differenze fra i due totali é da addebitare, in parte preponderante, a valutazioni superficiali approssimate conseguenti alla insufficienza di disegni quotati a disposizione, nonché alla indeterminatezza delle previsioni di realizzazione ed uso di sottotetti agibili.

Peraltro, la differenza sostanziale più importante che si rileva nel confronto fra le due soluzioni è l'incremento degli spazi commerciali che sono quelli che comportano il maggior carico sia di flusso di traffico che di necessità di sosta.

Si contesta, a tal proposito, la definizione di “**mercato urbano locale**” che, nella relazione viene attribuita al mercato coperto e scoperto inserito nella Corte Est.

Infatti, in tutte le esternazioni effettuate, in vari modi, dalla Amministrazione comunale per supportare tale scelta progettuale e sottolinearne la valenza, il mercato è stato definito “**mercato urbano**”, senza ulteriori aggettivi, con funzioni plurime, di vendita e di consumo (piccoli ristoranti), a replica di esperienze attuate con successo in altre città (gli esempi più utilizzati sono sempre stati quelli di Firenze e Modena ...)

La vocazione peculiare di tale insediamento, con tutta evidenza, si prospetta essere quella di un utilizzo sia di tipo urbano che turistico.

Ciò premesso si prende atto che, comunque, nella relazione trasportistica prodotta dal Comune viene stimato che **la nuova soluzione progettuale comporterà un affollamento massimo di persone** pari a 3.782 unità, **superiore**, pertanto, nell'ordine di grandezza del 20%, **a quello stimato da MIC per il progetto De Eccher.**

La seconda constatazione è relativa agli spazi di sosta disponibili.

Infatti, per quanto riguarda la **sosta su strada**, nello Studio MIC del 2013, a seguito di un rilievo puntuale del numero di posti auto esistenti all'epoca in B.go Trento e del tasso di occupazione degli stessi nelle varie fasce orarie, era stato stimato che il numero dei posti auto “disponibili”, cumulati tra quelli a sosta non regolata e quelli a pagamento, fosse in media di circa 200.

Tale numero medio era però ridotto nella fascia mattutina fra le 10,00 e le 13, 00 (tra 97 e 136 posti, con una media di 110/115) ed a metà pomeriggio (fascia oraria 16,00-17.00) dove la disponibilità scendeva a 95 posti.

Non si ritiene che le constatazioni oggettive fatte nel 2013 siano utilizzabili “tout court” a nove anni di distanza, periodo questo che, dopo un naturale incremento progressivo, ha visto un decremento del traffico e della sosta nel periodo del cosiddetto “lockdown” ed è, ora, nuovamente in costante crescita.

Si reputa, pertanto, necessario ripetere le attività di rilievo sia della sosta che dei flussi di

traffico specifici.

Per quanto riguarda, invece l'offerta di **sosta fuori strada** lo studio MIC ha preso in considerazione il parcheggio Arsenale Ovest, in gestione ad AMT, di capienza 220 stalli e riservato ad abbonamento per lavoratori di B.go Trento, ed il parcheggio Arsenale Est, in gestione a SABA, di capienza 230 posti auto.

Il primo dei due non è più attivo e non è replicabile in quanto che era ubicato all'interno della Corte Ovest, ora non più disponibile e, comunque, non è stato preso in considerazione da MIC che ha preso atto, quindi, di una domanda di sosta inevasa per almeno 200 posti.

Anche il secondo parcheggio non esiste più, in quanto è stato realizzato ed è in funzione il parcheggio interrato (sempre gestito in concessione da SABA) ubicato nella zona S-E del complesso dell'Arsenale.

Tale nuovo parcheggio (*per la capienza del quale, nella relazione comunale si riscontra un seppur modesto errore*) ha una capienza massima di 417 posti auto, costituiti da 195 box in concessione (per un totale di 208 stalli) e 209 posti a rotazione.

Pertanto, rispetto alla consistenza di 450 posti auto disponibili nel 2013 (220 + 230), la disponibilità attuale è di 417 posti, con una conseguente, seppur modesta, riduzione, di circa 30 posti.

In realtà, a quanto si è potuto appurare, la problematica è un po' più complessa, rispetto ad una semplice operazione algebrica di confronto, in quanto, in relazione alle carenze di posti macchina in centro storico, il parcheggio all'Arsenale svolge in parte non secondaria una funzione sostitutiva a supporto di tali carenze, sia con la correlata alienazione dei box in concessione, sia con l'affitto di una frazione dei posti a rotazione, che vengono così di fatto sottratti alla fruizione pubblica.

In relazione a ciò, si ritiene corretto ipotizzare che la carenza di posti auto disponibili (nel confronto con quanto argomentato ormai circa dieci anni fa) non sia di una trentina di posti, ma, attendibilmente, dell'ordine dei 150/200.

Ciò premesso, entrando nel merito delle argomentazioni esposte nella relazione trasportistica del Comune, si espongono alcune osservazioni prioritarie:

- L'analisi dei flussi di traffico, desunta dallo studio MIC del 2013, non tiene conto delle modifiche che potrebbero essere indotte dalle possibili novazioni, quali in particolare l'attuazione di un sistema di Trasporto pubblico di massa che graverebbe sulla Via IV Novembre, con evidenti conseguenze sulla distribuzione dei flussi del traffico pubblico e privato;
- La stessa accessibilità all'area è, quindi, affrontata sulla base della situazione del 2013 (studio MIC), senza neanche prendere in esame i possibili sviluppi futuri;
- Da pag. 14 della relazione di progetto si rileva la seguente dichiarazione di carenza di dati necessari: *"Negli studi a disposizione non sono presenti informazioni sui flussi attuali (privati e TPL) riguardo alla fascia di picco pomeridiana (17.30-18.30) e riguardo alla fascia oraria coincidente con il picco di arrivi previsti in seguito al recupero dell'area oggetto di studio (14.00 - 15.00)"*.
- Le ripartizioni modali degli spostamenti vengono sviluppate tenendo conto solo delle ipotesi esposte negli studi elaborati da MIC e da Sintagma senza alcuna verifica reale al riguardo;

- I contenuti della Tab.9 (pag. 30 della relazione), relativi alla disponibilità di sosta in uno scenario futuro, sono inficiati sia dal fatto che il dimensionamento della domanda si basa sugli studi MIC del 2013 (e, quindi, quanto meno, da verificare con indagini specifiche) sia dal fatto che il dimensionamento dell'offerta si basa, oltre che sugli studi obsoleti di MIC, anche sulla disponibilità integrale dei 417 posti del nuovo parcheggio interrato, dato parzialmente non attendibile per i motivi già illustrati nella precedente pag. 16;
- Le NTO, attualmente vigenti, prevedono (Art. 13) che gli spazi commerciali del Mercato Urbano siano classificati come UT2/3, vale a dire Media Struttura di vendita alimentare, cui è annessa una valutazione di Carico Urbanistico primario Alto (CuA); ne consegue, ai sensi, del successivo art. 14, che tale struttura di vendita dovrebbe avere uno spazio dedicato di parcheggio (privato e pubblico) di almeno 14 m²/10 m²; in assenza di una precisa individuazione dello spazio di vendita, si ipotizza, in prima approssimazione, che tale superficie minima sia dell'ordine di 2.000/2.500 m²; anche tale constatazione inficia la validità dei contenuti della Tab. 9 di cui al punto precedente;
- La rilevanza nella definizione di una buona fruibilità del complesso, correttamente attribuita alla mobilità leggera (pedonale e ciclabile) è supportata da scenari di incremento di dotazioni strutturali "futuribili", tratti dal PUMS; si osserva, in proposito, che tali supporti non possono essere tenuti in considerazione nell'esame della sostenibilità dell'insediamento "Arsenale", in quanto meramente connessi a scenari futuri, da considerare come variabili indipendenti, non essendo né amministrativamente, né economicamente, in alcun modo collegati alla realizzazione delle opere di cui qui si discute il progetto;
- Le conclusioni largamente positive tratte dal Progettista in relazione alla sostenibilità degli incrementi di flusso della mobilità privata (pur se inficiate dalla labilità di una serie di dati che le supportano, come affermato precedentemente) rilevano, comunque, situazioni di sofferenza progressivamente montante, con tendenza a superare il limite massimo di accettabilità, in corrispondenza di Ponte della Vittoria e, soprattutto, di Ponte Catena. Non si ritiene accettabile che simili rilievi siano enunciati, senza la contemporanea indicazione di una o più possibili soluzioni, quanto meno di mitigazione;
- Le conclusioni, sempre positive, del Progettista, relativamente alla gestione della sosta sono inficiate dalla labilità dei dati, come già osservato.
- Le conclusioni relative alla mobilità pubblica, pur dichiaratamente incomplete, prescindono da ogni ipotesi possibile per la mobilità futura;
- Le conclusioni relative alla mobilità ciclabile segnalano, con chiarezza, la necessità di potenziamento della rete ciclabile esistente, ma, richiamando qui quanto già più sopra espresso, tale conclusione dovrebbe comportare non un semplice auspicio, ma i modi e gli impegni per la necessaria conseguente attuazione.

In conclusione, le argomentazioni sviluppate in occasione della presente osservazione comportano, a nostro modo di vedere, la necessità di approfondimenti sostanziali della tematica trasportistica, anche sulla base di indagini specifiche sul campo, e quindi, la necessità di sottoporre la progettazione alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

OSSERVAZIONE n. 4

Nella relazione di progetto di messa in sicurezza ed in quella di progetto definitivo delle aree esterne, viene proposto un intervento che non prevede asporto (se non in misura minima) di terreno inquinato.

Tale scelta progettuale è basata sostanzialmente su motivazioni di minimizzazione della spesa e sulla convinzione della sufficienza dell'intervento di messa in sicurezza proposto, così come argomentato dal geologo nella propria relazione, dove vengono elencati dettagliatamente i motivi a supporto della scelta.

Il Progettista, a sua volta, nell'adeguarsi a quanto proposto dal geologo ed a maggior supporto delle scelte operate, ha ritenuto opportuno integrarne le motivazioni (vedi precedenti pagg. 8 e 9) in particolare specificando che gli scavi, anche solo di 50 cm, avrebbero comportato l'alto rischio di perdita di reperti archeologici, che gli scavi profondi, pari ad almeno 2 m, avrebbero messo a rischio la stabilità degli edifici, oltre alla perdita delle alberature esistenti in caso di manomissioni generalizzate, e che gli interventi di messa in sicurezza permanente sarebbero stati attuati in concomitanza con la realizzazione delle reti impiantistiche e delle sistemazioni esterne, previa verifica archeologica preventiva.

Non sembra che tutte le motivazioni esposte siano pienamente condivisibili.

Sulla base delle risultanze della caratterizzazione dei terreni appare, infatti, evidente come l'inquinamento dei terreni sia massivo nel primo metro, mentre, al di sotto di tale quota, l'area interessata si riduca in frazione importante.

Al di là del problema costi, per il quale sarebbe, peraltro, opportuno produrre ipotesi di spesa ed un esame più approfondito del rapporto costi/benefici, non vi è dubbio che l'asportazione di un metro di terreno, ove necessario, costituirebbe un intervento di messa in sicurezza di maggior garanzia, anche in relazione agli interventi di manutenzione o di piantumazione negli anni futuri. Uno scavo di questo tipo non comporterebbe grossi imprevisti, connessi ai reperti archeologici, sulla base dei contenuti delle stesse relazioni di progetto (vedi, in particolare, quella relativa alla **"Valutazione di Incidenza Archeologica"** redatta dal Dott. Danilo de Amicis, che in conclusione **afferma che la possibilità di un Rischio Alto di intaccare stratigrafia archeologica sia al di sotto di 1,80 m dal piano di campagna**); d'altra parte, come detto dal Progettista, è, comunque, obbligatoria la verifica archeologica preventiva.

Né vi sarebbero con tutta evidenza rischi di tipo statico per gli edifici esistenti, sia per la modestia dello scavo, sia per le normali precauzioni tecniche da adottare, sia soprattutto per la profondità del **piano di posa delle fondazioni esistenti, posto a quota 2,80 m dal piano di campagna** (vedi Relazione storico architettonica – pag. 10) e, **pertanto, a quota di molto inferiore a quella dello scavo proposto.**

Quanto al rischio di danneggiamento delle alberature esistenti, in presenza di scavi generalizzati, si osserva come, purtroppo, fra lo stato all'anno 2014 (vedi precedente ortofoto n.3) e quello attuale, molte piante non siano più "esistenti", eliminate perché dichiarate pericolanti in assenza, peraltro, di adeguata prevenzione: sicché è possibile concludere che tale fenomeno di depauperamento del verde sia quindi avvenuto senza alcuno scavo né puntuale, né generalizzato.

Si può dunque ipotizzare che per le piante da mantenere si possa e si debba intervenire con

soluzioni mirate alla salvaguardia del patrimonio arboreo.

D'altra parte va rilevato che lo stesso progettista (vedi Relazione Aree esterne a pag.19) prevede di abbattere 40 delle 70 piante esistenti perché *"... in cattivo stato fitosanitario, con sedi di impianto non consoni al corretto sviluppo della pianta e che sono di impedimento al corretto uso dello spazio pubblico"* e di trapiantarne 18 *"... che si trovano in buono stato vegetativo ma che rappresentano un ostacolo al progetto paesaggistico ..."*

Le piante da preservare, senza spostamenti, in queste ipotesi sarebbero, dunque, 12.

In conclusione, le argomentazioni sviluppate in occasione della presente osservazione comportano, a nostro modo di vedere, la necessità di ulteriori approfondimenti della tematica "bonifica ambientale" anche acquisendo in proposito la necessaria decisione motivata della "Conferenza dei servizi" allo scopo costituita.

OSSERVAZIONE n. 5

Per quanto riguarda il Parco dell'Arsenale, già precedentemente si è rilevato che gli spazi aperti "storici" sono di circa 38.000 m², oltre a quelli corrispondenti alla copertura del parcheggio interrato, sistemato a prato e dove sono visibili i resti archeologici di un mulino romano, per un totale all'incirca di 44.000 m².

Si è rilevato, peraltro, come la dimensione reale del Parco debba essere valutata in circa 28.000 m², in quanto:

- la Corte Ovest (di superficie 5.100 m²) è interna alla Accademia Belle Arti e, per le esigenze di tale Istituto scolastico, ne è prevista, in larga parte, la pavimentazione e, comunque, in quanto, come detto, interna, è assai facile ipotizzare come, di fatto, essa sia preclusa alla normale fruizione della cittadinanza;
- la Corte Est (di superficie 4.800 m²), anche se formalmente inserita dal Progettista negli spazi "verdi", è occupata nella sua totalità dal Mercato Urbano; oltre il 50% dell'area, dagli edifici "impropri" che si intendono mantenere e consolidare, e la restante parte, dagli spazi di servizio al Mercato stesso, normalmente pavimentati.

È veramente spiacevole dover constatare che, per destinazioni d'uso che ben potrebbero aver trovato collocazione in altra zona della città o utilizzando spazi diversi interni all'ex Arsenale, l'ultima occasione per allestire un parco importante, praticamente nel Centro storico della città e, quindi, usufruibile da chiunque con facilità, venga depauperato di circa il 25% dell'area potenziale utilizzabile.

Ciò detto, fra le due corti prese in esame, particolare attenzione va posta a quella Est, dove il progetto insedia il Mercato Urbano.

Infatti, come si è già argomentato in occasione di precedenti osservazioni:

- un insediamento, quale quello prospettato, riduce sensibilmente la disponibilità di verde pubblico, limitando, quindi, anche la potenzialità ecologica del sito (vale la pena sottolineare come lo stesso progettista affermi – vedi precedente pag. 4 – che *"... il progetto fornirà notevoli benefici sia dal punto di vista ecologico (quali la*

connettività ecologica, la mitigazione dell'isola di calore urbana, il sequestro del carbonio, la cattura delle polveri sottili e di altri inquinanti aerodispersi, la protezione del territorio, etc .)

- gli edifici 23 e 24, realizzati all'incirca nel 1935, richiamando, qui, ancora una volta, quanto scritto dall'Arch. David Chipperfield, **sono "... completamente estranei alla logica relazionale di spazi aperti e costruito, anzi addirittura [con la loro presenza] viene negato l'assetto originario delle corti interne e degli spazi aperti di relazione tra edifici così ben definiti. ... le nuove costruzioni aggiunte indiscriminatamente nelle corti interne e negli spazi liberi e di relazione fra l'edificato, provano che nessuna cura e interesse è dimostrata ormai per l'architettura del verde, che sin dalla concezione del progetto aveva prestato un'importanza fondamentale".**

Ma, oltre a quanto sopra, va osservato anche, non dimenticando, peraltro, quanto già espresso in occasione della precedente osservazione n. 2, relativamente alla necessità di una progettazione urbanistica che preveda l'inserimento armonico e funzionale della chiesa di san Francesco nel contesto dell'ex Arsenale (cui l'edificio è sempre appartenuto), che la realizzazione di un mercato al coperto ed all'aperto, comprensivo, altresì, di attività di ristorazione e quindi con attività potenzialmente corrispondenti ad una frazione importante del giorno (dalla mattina presto a sera inoltrata), non è compatibile con la presenza di un edificio di culto (sede di eventi plurimi, quali messe, matrimoni, funerali, catechesi, istruzioni ecc.) ad una distanza della chiesa di circa 4 m dai confini e di circa 12 m dai fabbricati.

In relazione alle motivazioni sopra espresse, si osserva, a rafforzamento di quanto già espresso con l'osservazione n. 1, come si reputi necessario che la corte Est sia liberata dalle superfetazioni novecentesche (edifici 23 e 24), realizzando in tutta la corte un insediamento a verde dotato di molte alberature, sia come filtro tra le attività dell'Ex Arsenale e quelle della Parrocchia, sia come potenziamento del parco pubblico.

per il COMITATO ARSENALE
IL PRESIDENTE

(Italo Monaco)

INDICE

1. PREMESSA	pag. 2
2. DOCUMENTAZIONE PRODOTTA DAL COMUNE DI VERONA A SUPPORTO DELLA PROPRIA ISTANZA	pag. 4
2.1 Studio preliminare ambientale	pag. 4
2.2 Relazione tecnica di analisi trasportistica.....	pag. 5
2.3 Relazione di progetto messa in sicurezza	pag. 7
2.4 Relazione progetto definitivo aree esterne e Relazione paesaggistica	pag. 7
 OSSERVAZIONI	
OSSERVAZIONE n. 1	pag. 10
OSSERVAZIONE n.2	pag. 13
OSSERVAZIONE n.3	pag. 14
OSSERVAZIONE n. 4	pag. 18
OSSERVAZIONE n. 5	pag. 19