

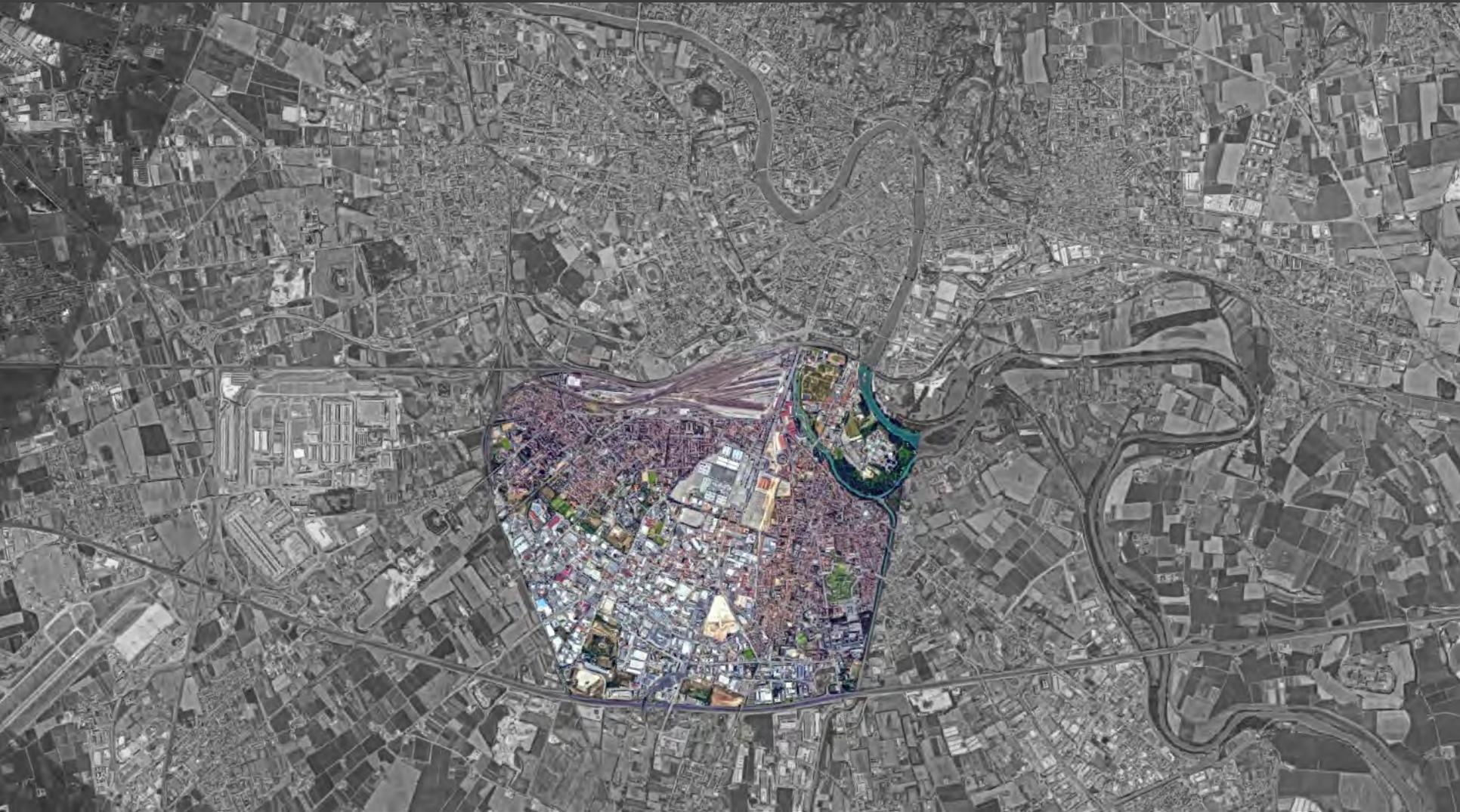


# Verona | Verona Sud



Verona | 2017

# Verona | Verona Sud



Verona | 2017

## **VERONA**

**Popolazione: 257.353 abitanti**

**Superficie: 198,92 km<sup>2</sup>**

**Periodo di sviluppo: 174 a.c. | 2019 d.c.**

## **VERONA SUD**

**Popolazione: 63.817 abitanti**

**Superficie: 71.8 km<sup>2</sup>**

**Periodo di sviluppo: 1922 d.c. | 1972 d.c.**

**Fattori che hanno condizionato lo sviluppo urbano nel  
Novecento:**

- **Mantenimento delle servitù militari (1866-1922)**

# Verona 1805



Mantenimento delle servitù militari (1866-1922)



# Verona 1866



Mantenimento delle servitù militari (1866-1922)

# Verona 1849

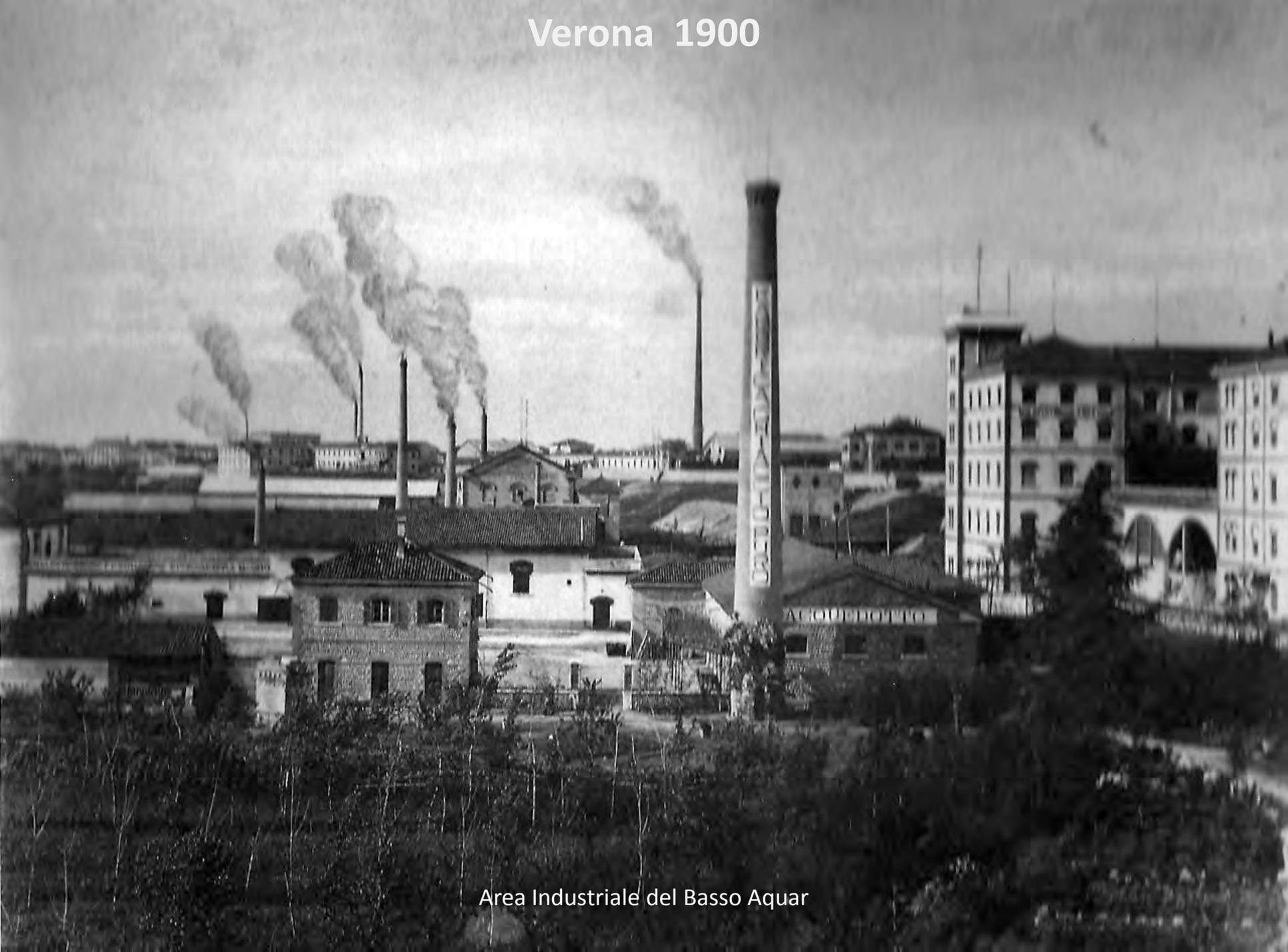


Mantenimento delle servitù militari (1866-1922)

**Fattori che hanno condizionato lo sviluppo urbano nel  
Novecento:**

- **Mantenimento delle servitù militari (1866-1922)**
- **Industrializzazione – settore tessile, agroalimentare e meccanico (1907-1950)**

Verona 1900



Area Industriale del Basso Aquar

# Verona 1907



Lanificio Tiberghien (1907)

Verona 1910



Officine Grandi Riparazioni di Porta Vescovo (1905-1910)

Verona 1924

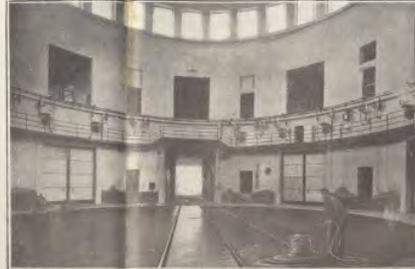


Magazzini Generali (1924-1930)

# Verona 1924



STAZIONE FRIGORIFERA DI VERONA  
Sala macchine - 1.600.000 Frigorie.



STAZIONE FRIGORIFERA DI VERONA  
La rotonda centrale con la piattaforma girevole per lo smistamento dei carri nelle gallerie frigorifere.



STAZIONE FRIGORIFERA DI VERONA  
Un salone di conservazione per frutta.



STAZIONE FRIGORIFERA DI VERONA

L'impiego del carro frigorifero per l'esportazione diretta delle frutta e delle verdure destinate ai mercati inglesi.  
Un wagone frigorifero con ghiacciaia del servizio Ferry-boats Zeebrugge-Harwich, in partenza dalla Stazione Frigorifera di Verona.

«A Vêrone vient d'être édifîée une organisation modéle, unique en son genre». HERRIOT.  
*L'Ère Nouvelle et L'Écho de Paris*, 2 Janvier 1931.

«Un grand frigorifique comportant salles de réfrigération pour les denrées emballées ou non, et couloirs de réfrigération pour les wagons déjà chargés, offre aux expéditeurs des facilités qu'ils ne rencontrent nulle part ailleurs en Europe».

*Comptes rendus des Séances de l'Académie d'Agriculture de France* à Paris. N. 9 - Séance du 5 Mars 1930, page 380.

«The recent opening of the new horticultural cold storage warehouse at Verona, draws attention to the fact that the main export traffic of Verona is directed to Germany, the Baltic States and England (via the Zeebrugge - Harwich ferry service)».

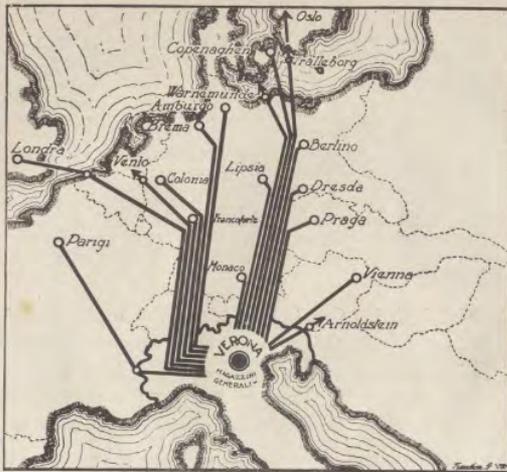
*Modern Transport*, London, August 2, 1930, N. 594.

«A refrigerating plant for fruit and vegetables destined for export, which is claimed to be the largest of its kind in Europe, was recently opened at Verona».

*Commerce Reports*, August 25, 1930, N. 34, United States Department of Commerce, Washington.

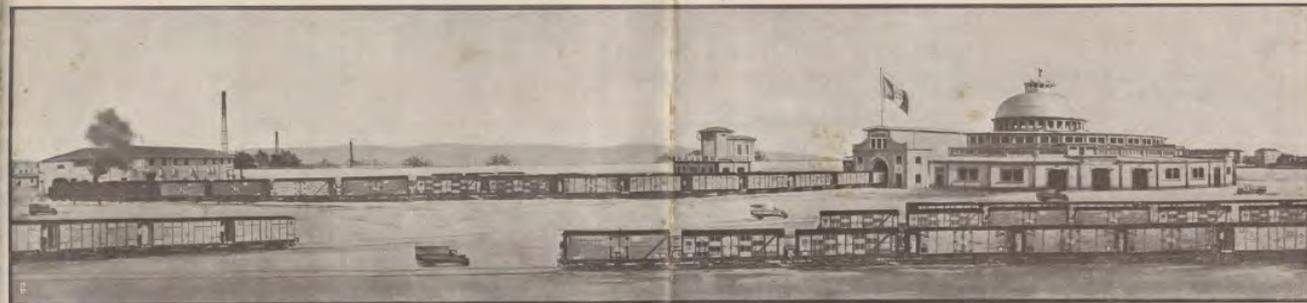
«Das in Mai d. J. in Betrieb genommene Kühlhaus wird wohl die grösste Kühlanlage auf dem Kontinent sein. Der Hauptzweck dieser Anlage ist, die Ausfuhr der italienischen Gemüse, Feld- und Obsterzeugnisse zu fördern und ihren Versand bis nach Nordstaaten Europas derart zu ermöglichen, dass die Erzeugnisse wohlhalten in die entfernt gelegenen Absatzgebiete gelangen. Es sollte weiterhin mit dieser Schöpfung das Risiko des Exporteurs (nach amerikanischem Muster) dadurch abgemindert werden.

*Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnerverwaltungen*, N. 43, Berlin, den 23 Oktober 1930.



## DARSTELLUNG DER MÄRKTE

DIE MIT GEKÜHLTEN OBST UND GEMÜSE AUS UNSEREN ANLAGEN BELIEFERT WERDEN



## LA STAZIONE FRIGORIFERA DEI MAGAZZINI GENERALI DI VERONA

DIE MODERNSTE UND GRÖSSTE ANLAGE ZUR FRISCHHALTUNG VON OBST UND GEMÜSE EUROPAS

### FASSUNGSVERMÖGEN

im Kühltunnel: 25 Waggon - in der Kühlhalle 300 Waggon

Approvo l'iniziativa dello Stabilimento Specializzato per la refrigerazione su larga scala e colla massima rapidità e mi piace che sia stata fissata una data per il funzionamento del nuovo impianto, destinato ad essere della più grande utilità per gli esportatori ortofrutticoli.

MUSSOLINI

Roma, 10 Novembre 1929 - Anno VIII.

Magazzini Generali (1924-1930)

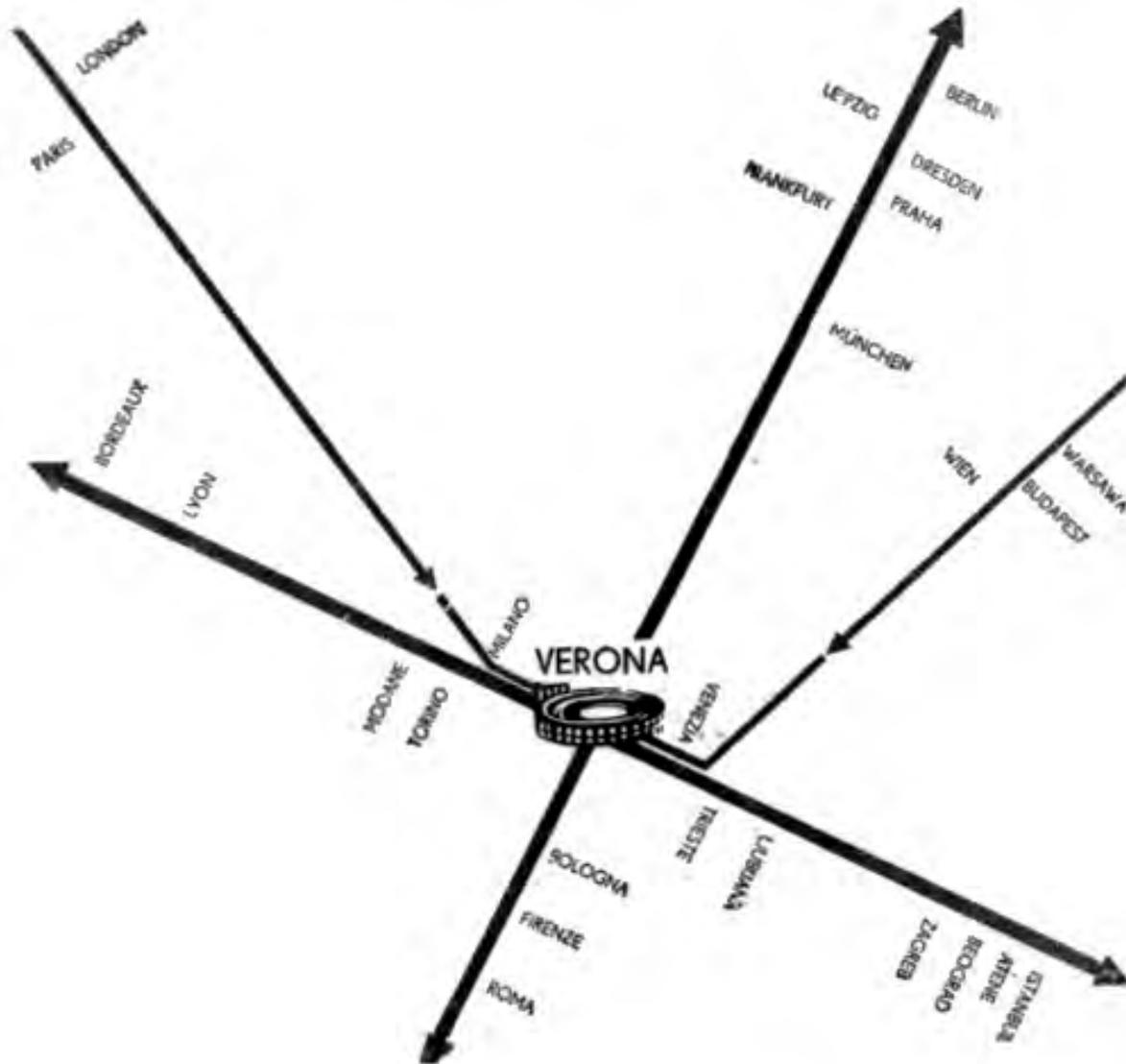
## **Fattori che hanno condizionato lo sviluppo urbano nel Novecento:**

- **Mantenimento delle servitù militari (1866-1922)**
- **Industrializzazione – settore tessile, agroalimentare e meccanico (1907-1950)**
- **Centralità rispetto all’asse ferroviario Milano-Venezia e Modena-Brennero**

# VERONA COME CENTRO FERROVIARIO

---

---





Verona 1922

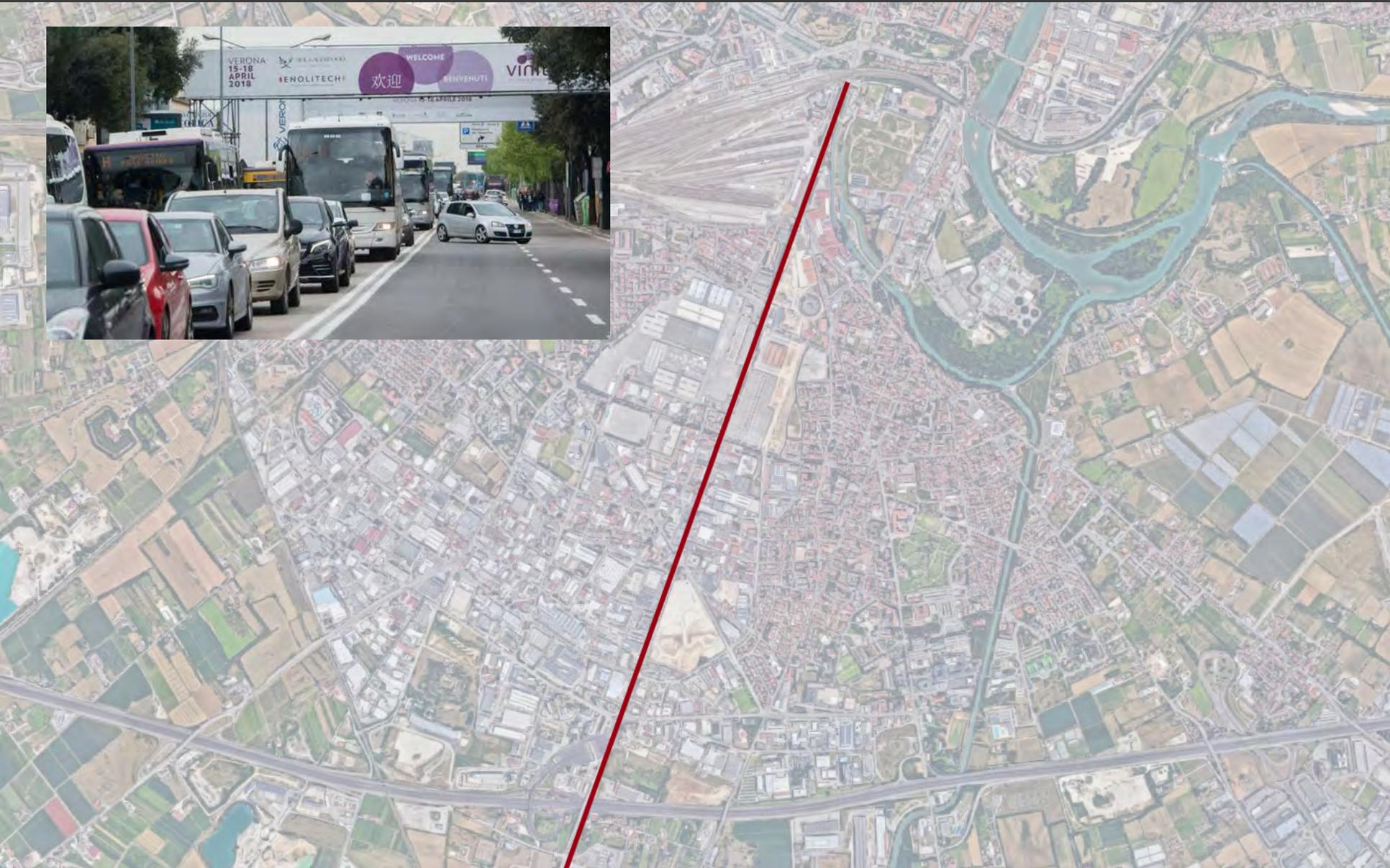


Stazione di Verona Porta Nuova (1915-1922)

# Verona Sud



# Verona Sud



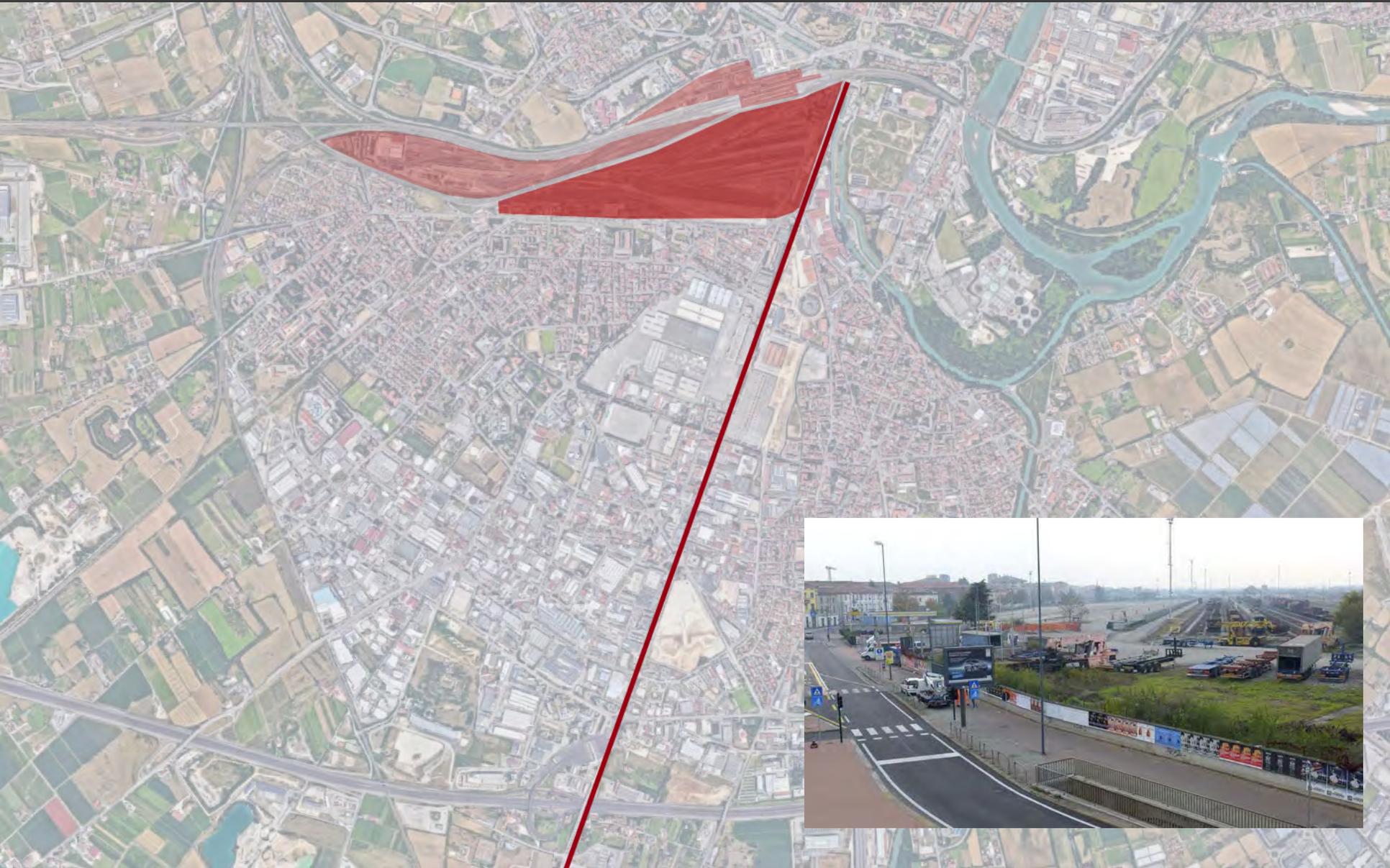
Viale Piave - Viale del Lavoro

# Verona Sud



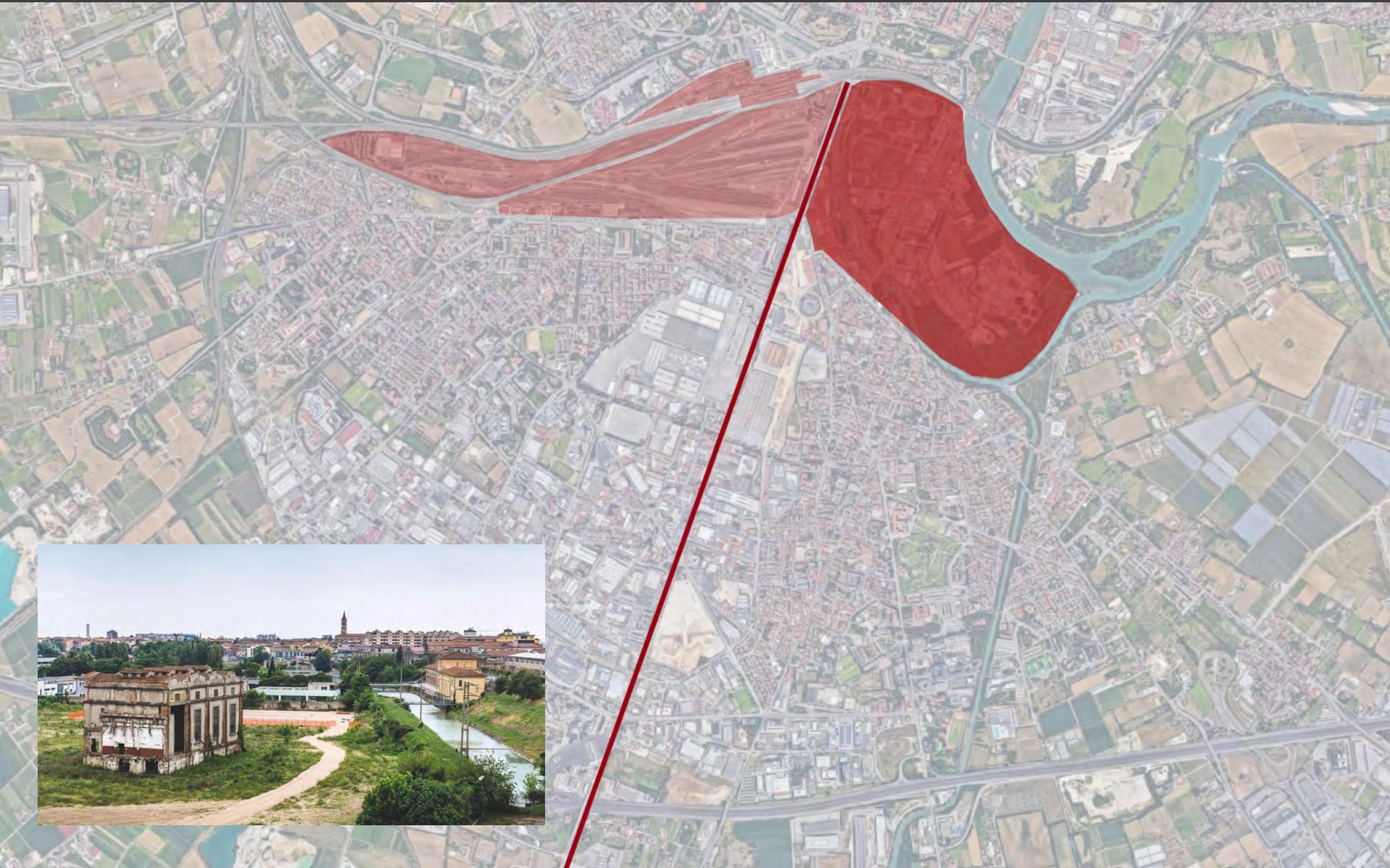
Stazione di Verona Porta Nuova

# Verona Sud



Ex-Scalo merci

# Verona Sud



Basso Acquar

# Verona Sud



Ex Manifattura Tabacchi

# Verona Sud



Ex Magazzini Generali

# Verona Sud



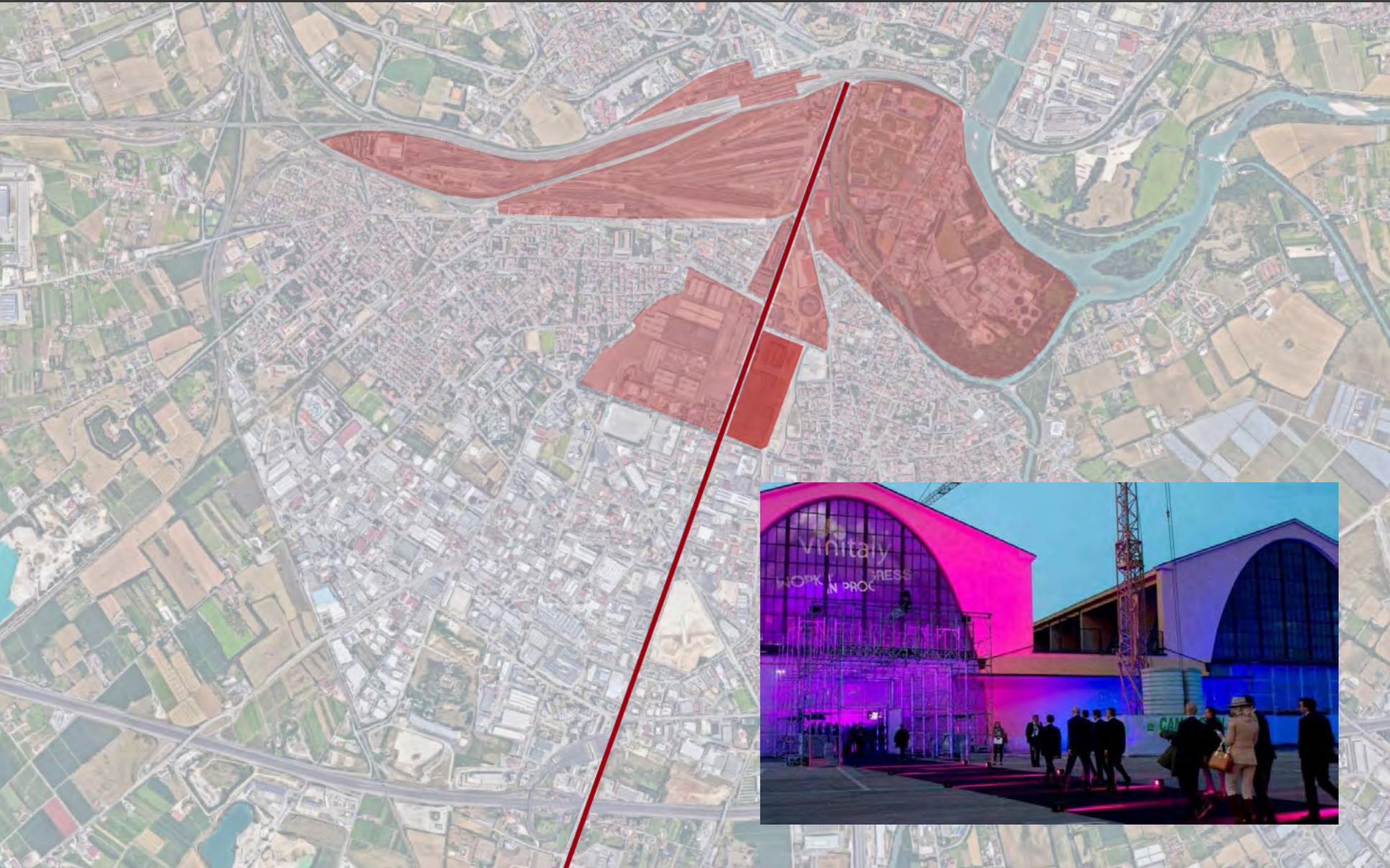
Ex Magazzini Generali

# Verona Sud



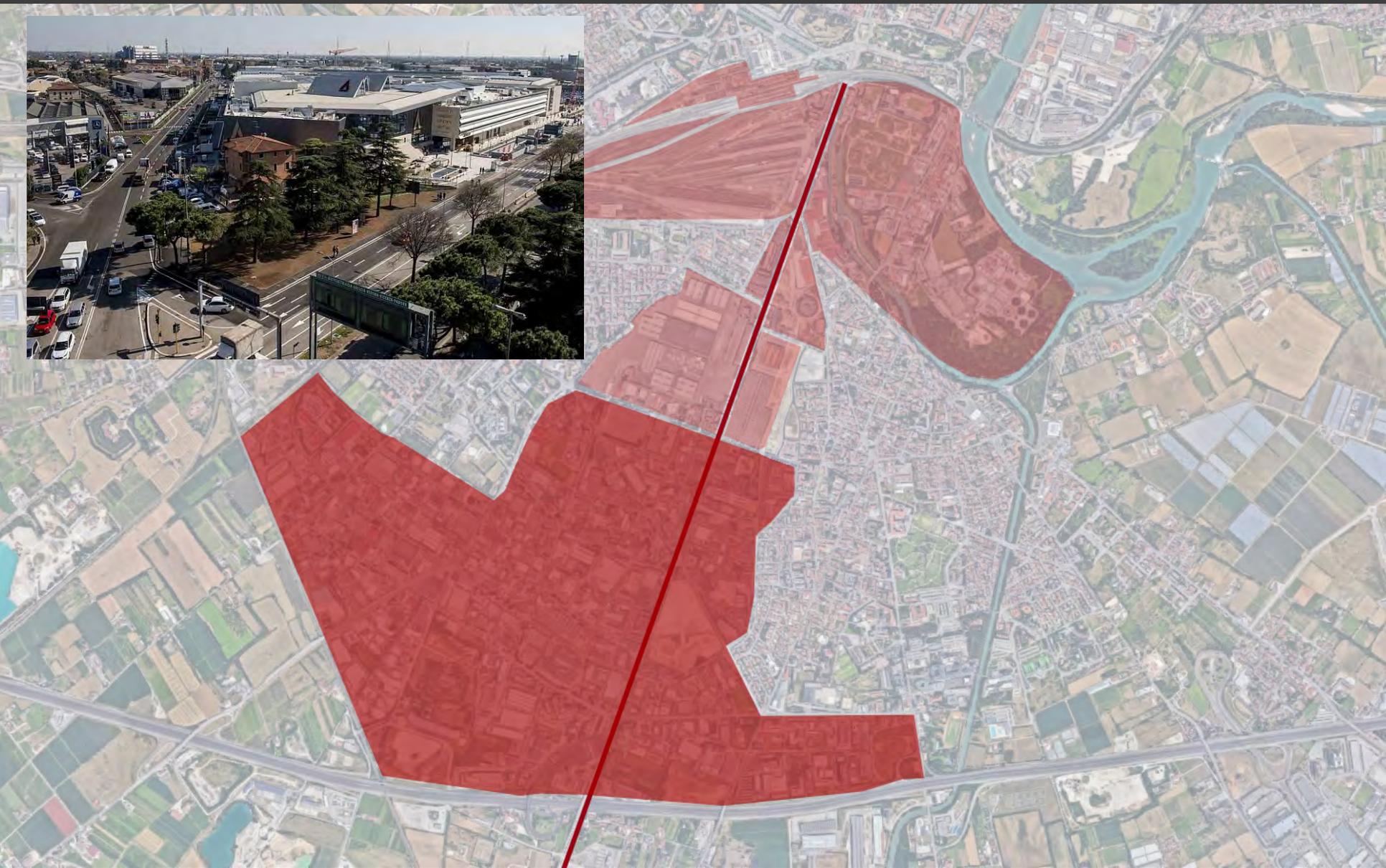
Fiera di Verona

# Verona Sud



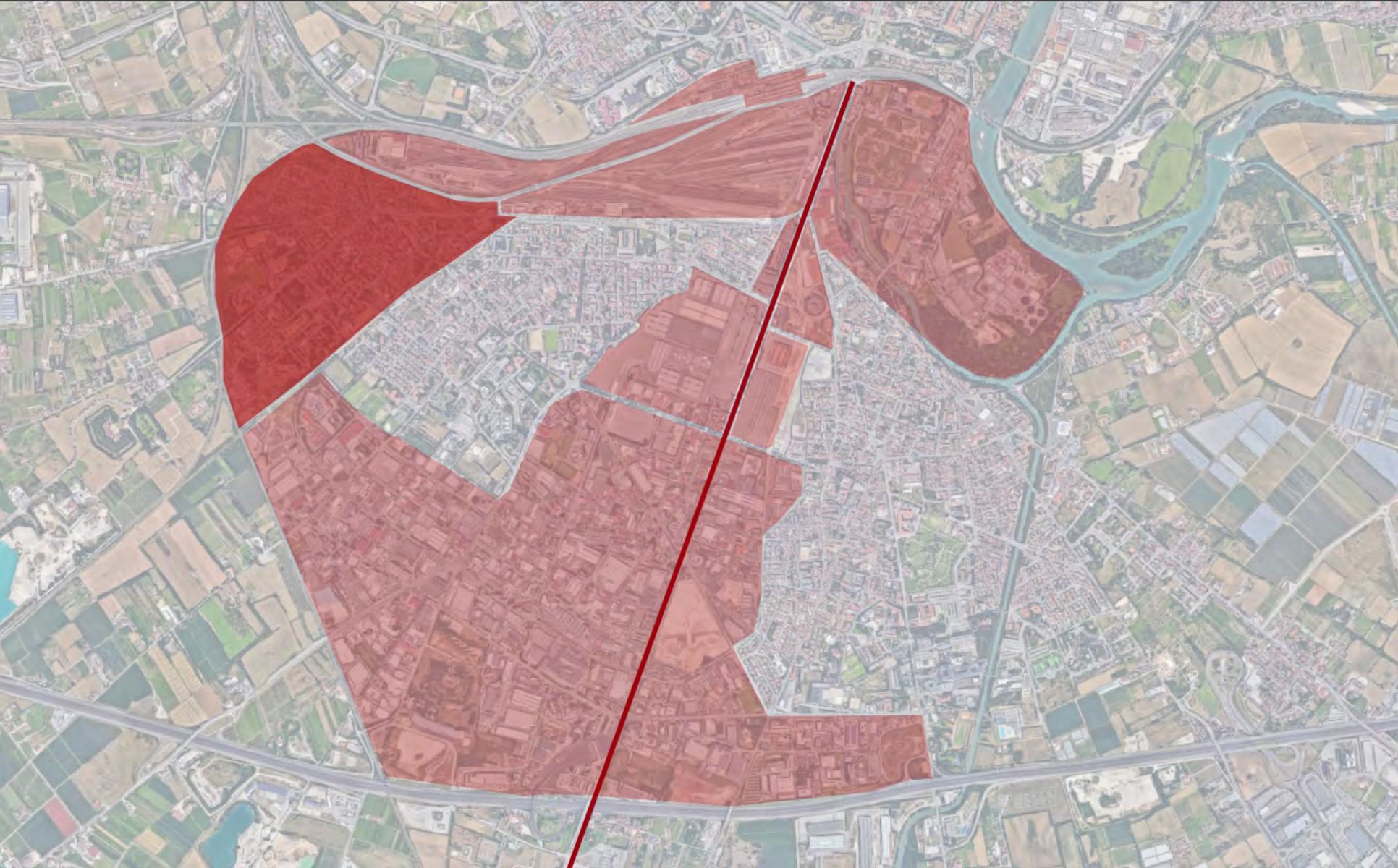
Ex Mercato Ortofrutticolo

# Verona Sud



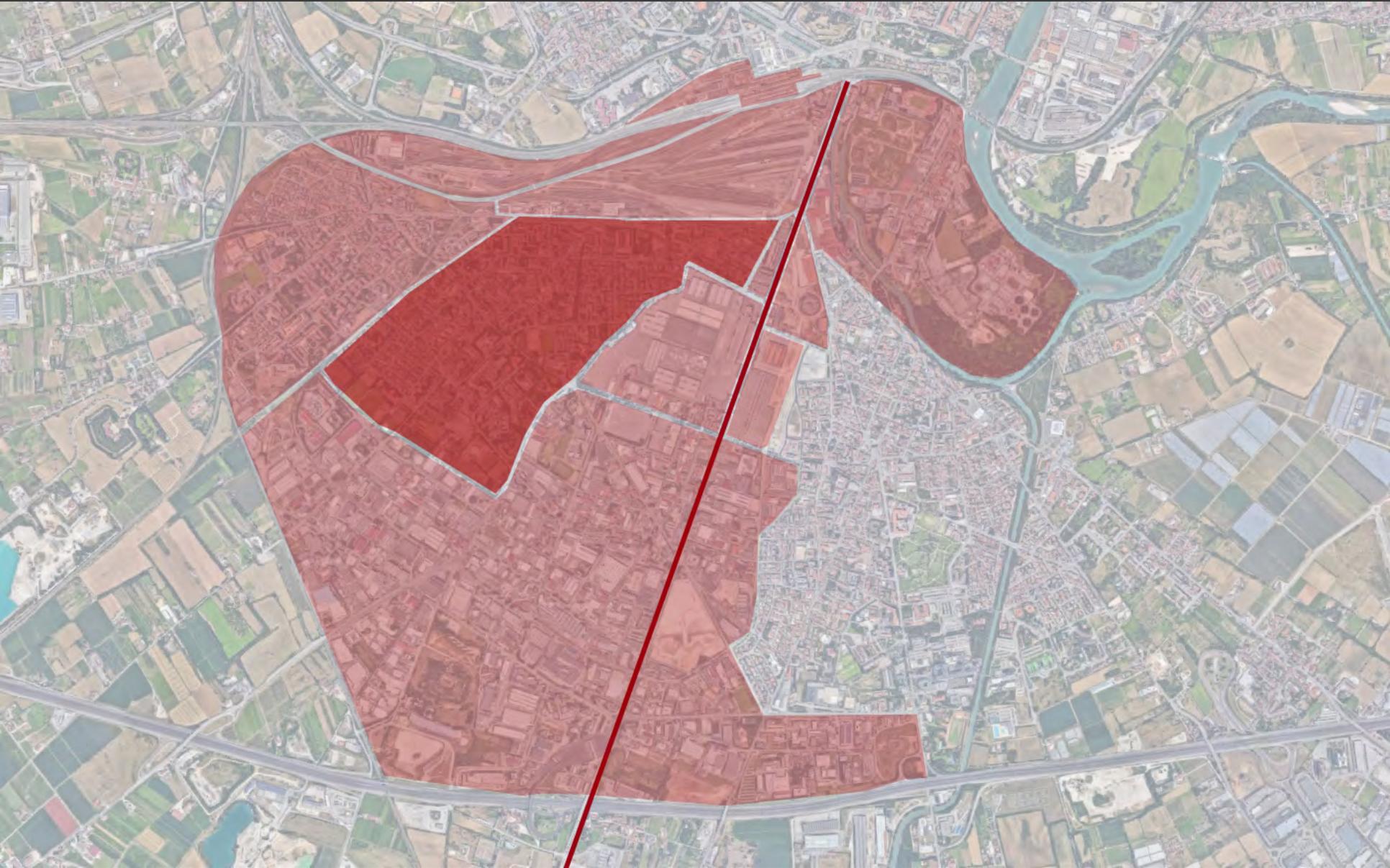
Zona Artigianale Industriale (ZAI)

# Verona Sud



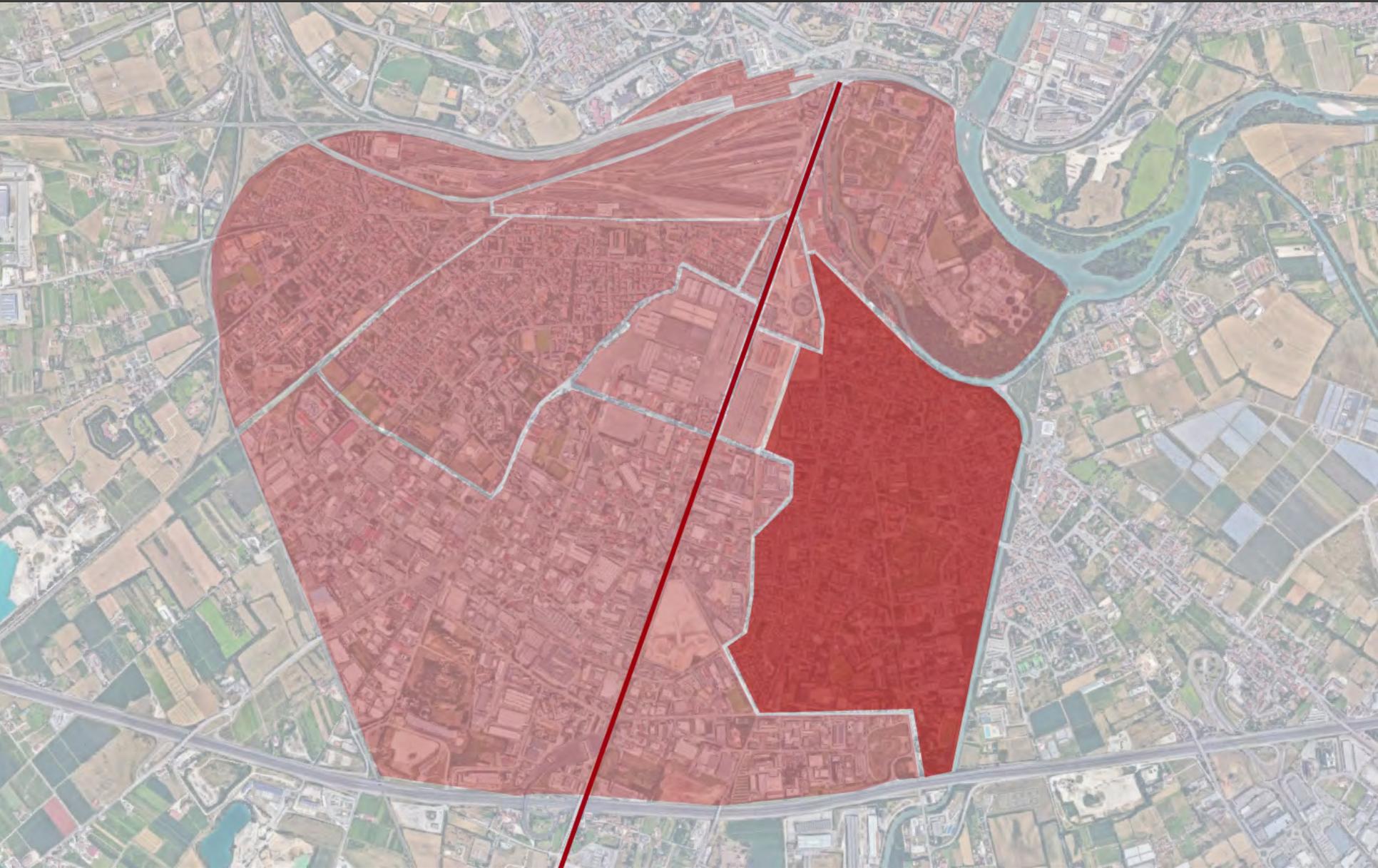
Quartiere Santa Lucia

# Verona Sud



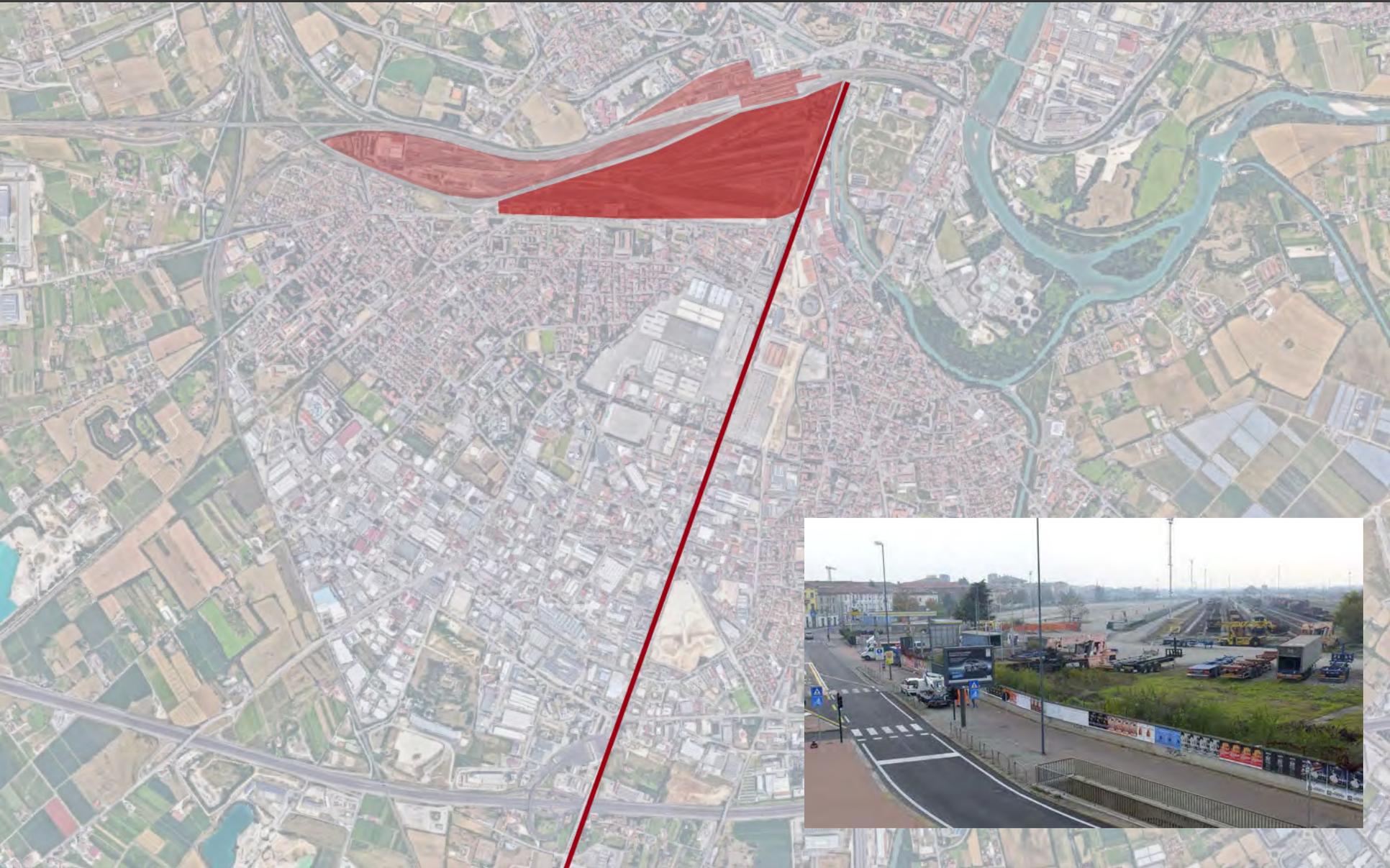
Quartiere Golosine

# Verona Sud



Quartiere Roma

# Verona Sud



Ex-Scalo merci





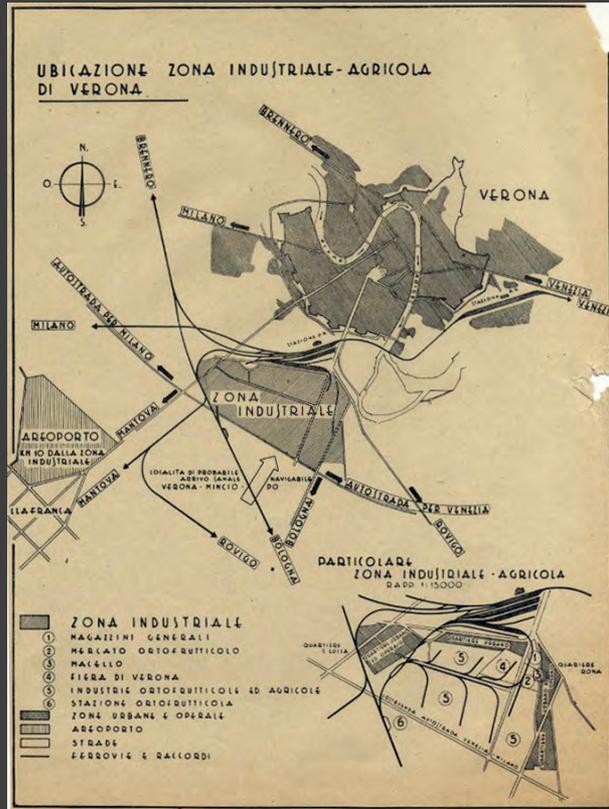
# Scalo merci Verona P.N.



Verona Porta Nuova 1945

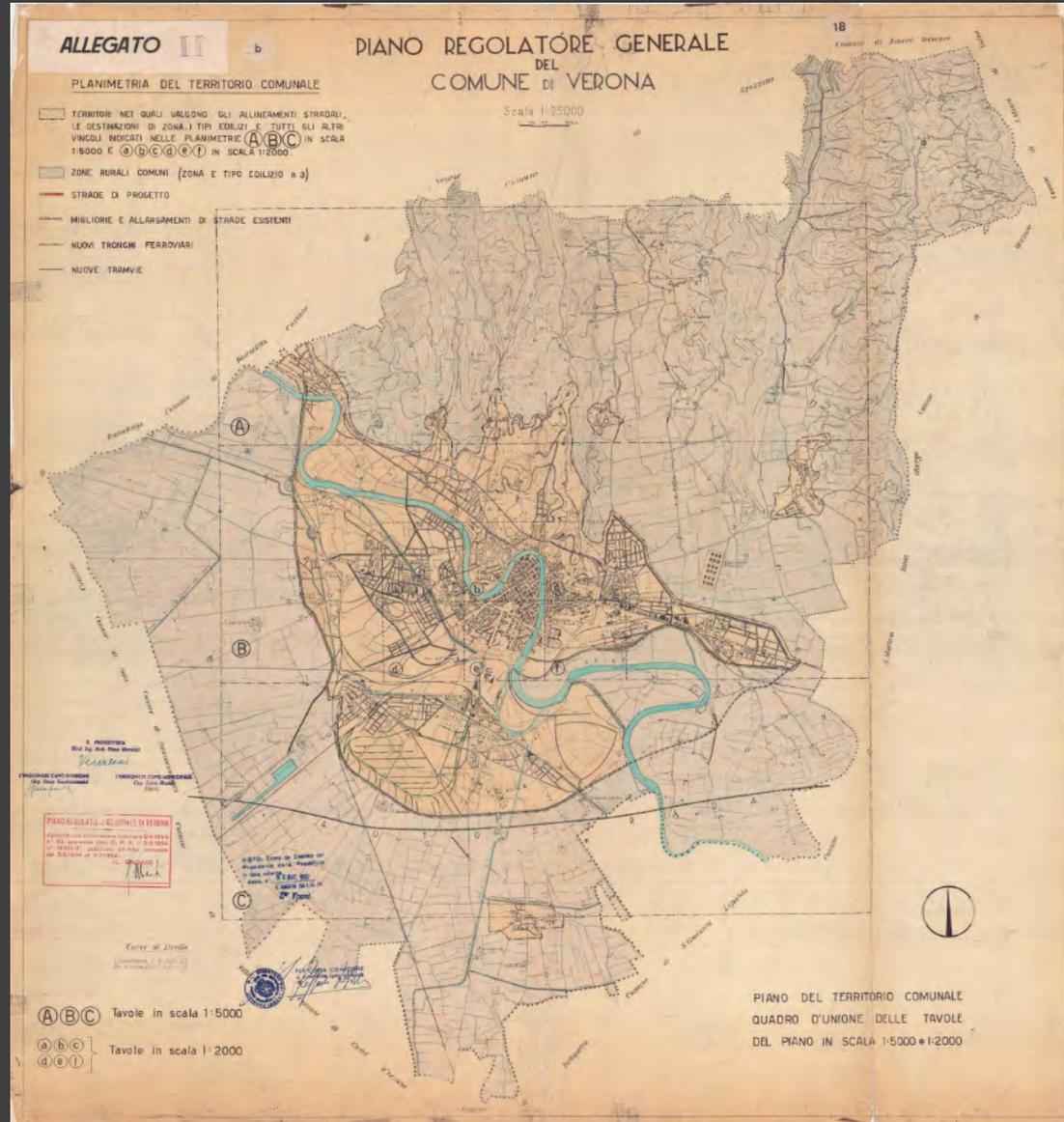


# Scalo merci Verona P.N.



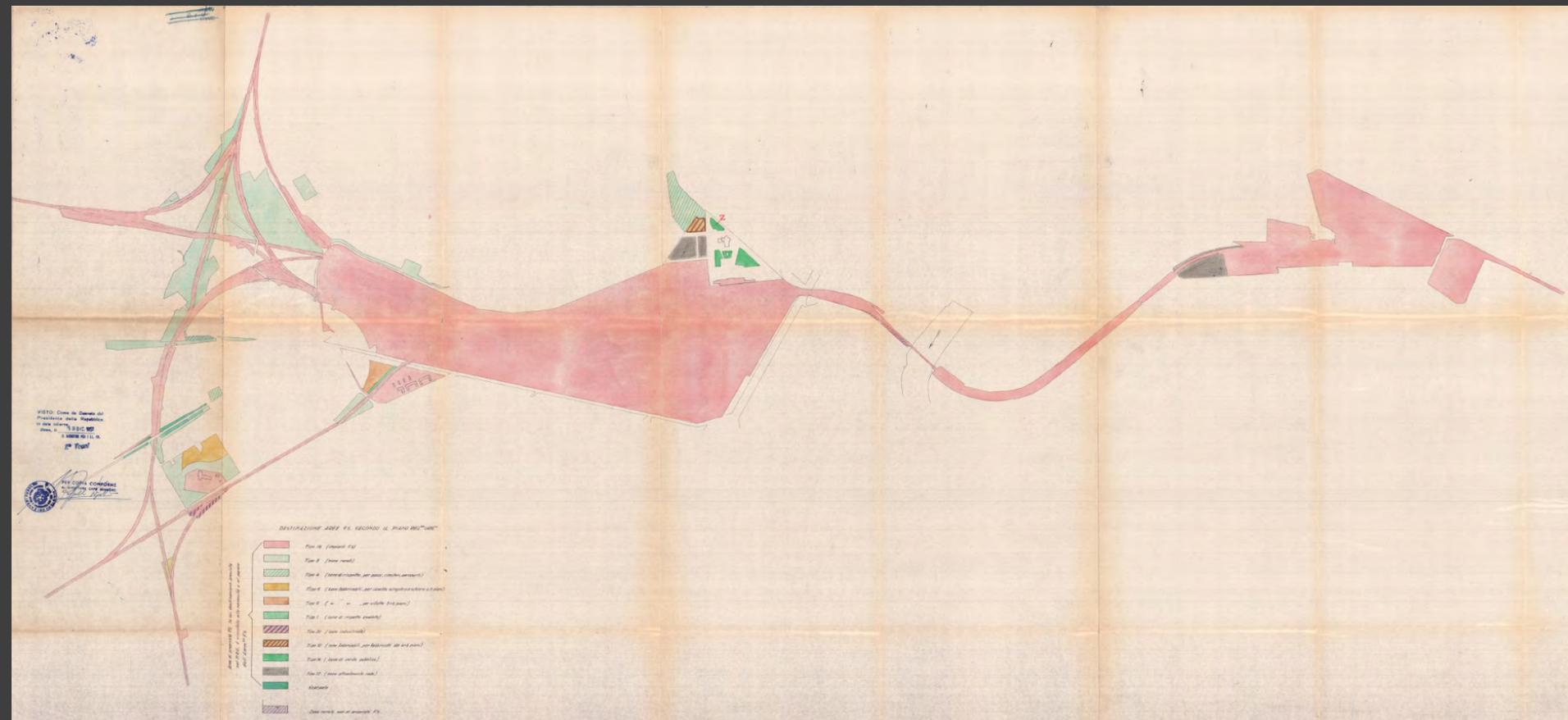
Fiera di Verona 1950

# Scalo merci Verona P.N.



Piano Regolatore Generale di Verona 1957

# Scalo merci Verona P.N.



Piano Regolatore Generale di Verona 1957

# Scalo merci Verona P.N.



Verona Porta Nuova 2016

# Scalo merci Verona P.N.



Verona Porta Nuova 2016

# Scalo merci Verona P.N.



Verona Porta Nuova 2016

# Scalo merci Verona P.N.

**Pianificazione per la riqualificazione dell'ex-scalo merci di Verona Porta Nuova**

- **Studio di Fattibilità per il Recupero delle aree degli ex Magazzini Generali dell'ex Mercato Ortofrutticolo**

Il progetto sottolineò per primo l'importanza di un recupero globale della Z.A.I. storica sulla base delle recenti trasformazione 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.

# Scalo merci Verona P.N.

## Pianificazione per la riqualificazione dell'ex-scalo merci di Verona Porta Nuova

### - **P.R.U.S.S.T. (Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile de Territorio)**

Pur non entrando nel merito della riqualificazione operativa, evidenziava come le scelte relative alla nuova edificazione andassero prese solo dopo una profonda ristrutturazione urbanistica della parte centrale della Z.A.I. storica posta in relazione alle esigenze dei quartieri limitrofi. In particolare si evidenziava la grave mancanza di verde pubblico nei quartieri di Borgo Roma, Golosine e Santa Lucia, sviluppatisi negli anni '60 secondo forme di insediamento di carattere intensivo e speculativo

# Scalo merci Verona P.N.

## Pianificazione per la riqualificazione dell'ex-scalo merci di Verona Porta Nuova

### - Variante n.282 “Gabrielli”

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 P.R.U.S.S.T.) 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).

L'area del parco ferroviario di Porta Nuova, di cui era prevista la dismissione. In particolare quest'ultimo riprendeva quanto analizzato dal P.R.U.S.S.T. circa la situazione di assoluta deficienza di verde pubblico nei quartieri meridionali, ma allo stesso tempo trasformava questo grande parco urbano in un'efficace connessione con la città storica e le principali infrastrutture di trasporto, stradali e ferroviarie (in particolare la nuova stazione dell'Alta Velocità).

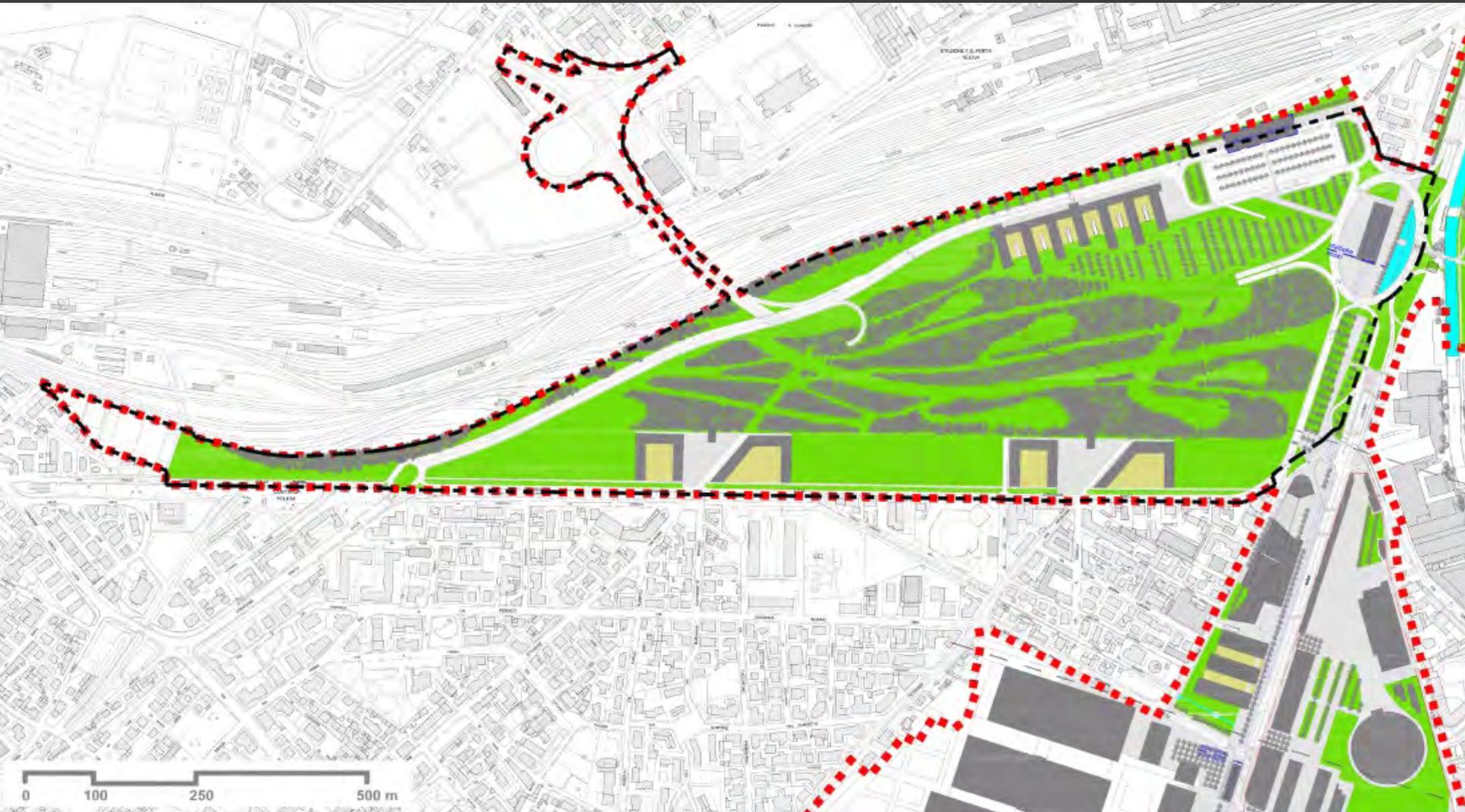
# Scalo merci Verona P.N.

## Pianificazione per la riqualificazione dell'ex-scalo merci di Verona Porta Nuova

### - Variante n.282 “Gabrielli”

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 era realizzato con un'unica grande rotonda ovale (200 m x 130 m) 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 sottostrada.

# Scalo merci Verona P.N.



# Scalo merci Verona P.N.

## Pianificazione per la riqualificazione dell'ex-scalo merci di Verona Porta Nuova

### - IL PARCO ALLO SCALO

Il progetto 'Parco allo Scalo' pone come principali obiettivi:

- inserire un cuneo verde nella città come difesa dal traffico e dall'inquinamento, cercando di mitigare le condizioni climatiche dell'area di Verona Sud;
- realizzare spazi verdi che favoriscano la protezione della salute e abbiano funzioni ricreative, sociali e di aggregazione;
- diventare parte del sistema del verde urbano, insieme al Parco delle Mura, quello dell'Adige, l'ambiente collinare e la Spianà;

# Scalo merci Verona P.N.

## Pianificazione per la riqualificazione dell'ex-scalo merci di Verona Porta Nuova

### - IL PARCO ALLO SCALO

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 del parco ferroviario.



# Scalo merci Verona P.N.



Central Park Verona

# Scalo merci Verona P.N.



Central Park Verona

# Scalo merci Verona P.N.

QUALE “PARCO” ?



Central Park Verona