

VAS

Rapporto Ambientale

Allegato

11

Patrimonio edilizio



IL PRESIDENTE

Elio Mosele

IL COORDINATORE DELLA PROGETTAZIONE

Elisabetta Pellegrini

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Gianluigi Scamperle - *Capo progetto*

Giovanni Borini

Daria Ferrari

Elisabetta Gasparrini

Luca Ghidini

Aldo Sala

Graziano Scarsini

I COLLABORATORI

Serena Giuliani

Andrea Marchi

Andrea Taioli

Paolo Tertulli

I CONTRIBUTI SPECIALISTICI

Museo Civico di Storia Naturale di Verona
Alessandra Aspes, Leonardo Latella, Paola Modena,
Paolo Triberti, Adriano Zanetti, Serena Tarocco

Università di Verona - Dipartimento di Scienze Economiche
Nicola Sartor, Giovanni Tondini, Federico Perali, Gianpaolo Mariutti,
Roberto Prisco, Paola Savi, Cesare Surano, Dario Barba,
Emanuela Bullado, Nicola Tomasi, Angelo Toffaletti

Studio Nucci & Associati

Enrico Nucci, Lorena Benedetti, Alberto Cò, Alessia Canteri

Agenda 21 Consulting S.r.l.

Massimo De Marchi, Simone Dalla Libera,
Giacomo Cinotti, Chiara Fracon

Dipartimento ARPAV di Verona

Studio Legale Barel Malvestro & Associati
Bruno Barel, Mario Panzarino

adottato con D.C.P. n° 52 del 27 giugno 2013

Patrimonio edilizio

INDICE

1 - Il Sistema Insediativo	2
1.1 - Distribuzione Storica Degli Insediamenti	2
1.2 - Ruolo Strategico -Militare Di Verona	3
1.3 - Il Produttivo Industriale. Origini	4
1.4 - Tracce Della Città Liberale- Primi Decenni Del '900.....	4
1.5 - Verona: Funzioni Rare Storiche E La Zai Storica	4
1.6 - Il Decentramento Produttivo E La Formazione Di Verona Sud	5
1.7 - L'area A Valenza Metropolitana, La Città Diffusa, Le Conurbazioni	5
1.8 - Le Aree "A Valenza Metropolitana" E Le "Città Lineari".....	6
2 - Considerazioni Conclusive.....	7
2.1 - Sovrapposizione Del Sistema Insediativo Attuale A Quello Storico	7
2.2 - Linee Di Tendenza Dello Sviluppo Insediativo – Obiettivi Dei Pati	7

A cura di:

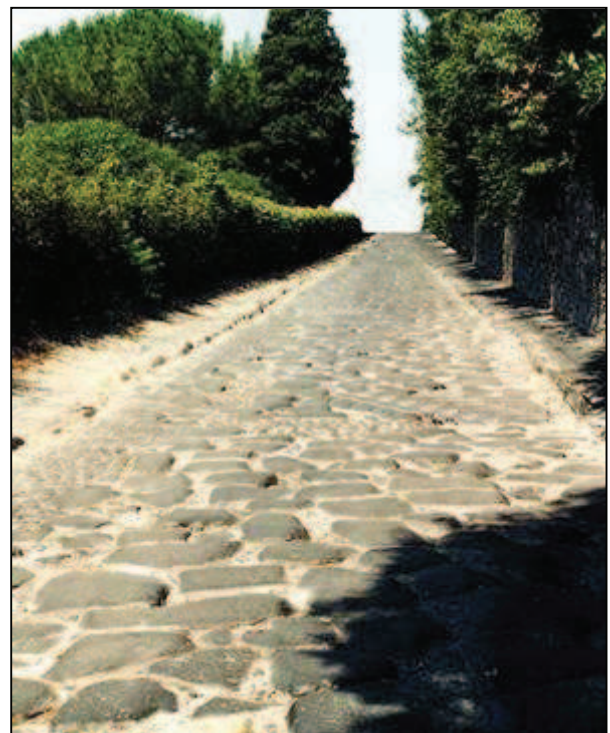
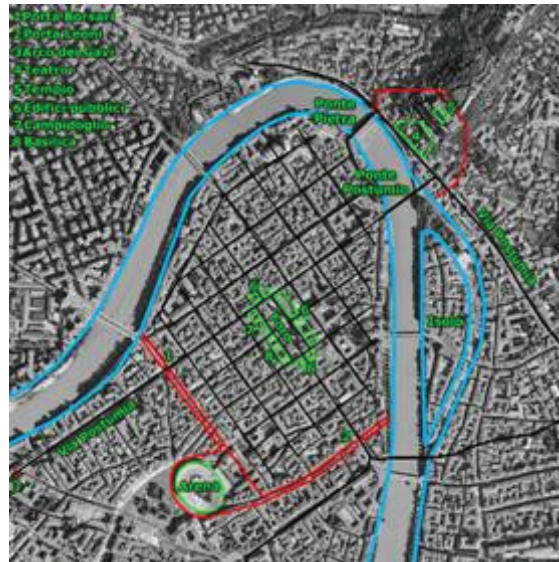
Provincia di Verona, Settore Programmazione e Pianificazione territoriale



1 - Il sistema insediativo

1.1 - Distribuzione storica degli insediamenti

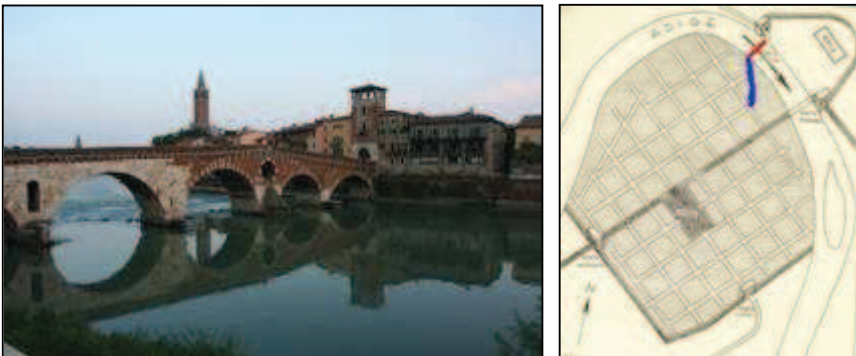
Il sistema insediativo della provincia di Verona è stato condizionato storicamente dall'assetto morfologico. La presenza a nord dei rilievi montuosi, a sud delle grandi valli e delle zone acquitrinose e di corsi fluviali anche importanti come l'Adige, divaganti liberamente nella pianura fintanto che non sono stati regimentati lungo quasi tutto il loro corso planiziale, hanno limitato la zona insediabile per lunghissimo tempo. I primi insediamenti preistorici e pre-romani sono stati prevalentemente localizzati nella zona collinare.



1.2 - Ruolo strategico -militare di Verona

Periodo romano: corridoi infrastrutturali e distribuzione territoriale a raggiera. Nel periodo romano, l'importanza delle direttrici, delle strade di comunicazione transcontinentale determinano la formazione di nuovi insediamenti e la gerarchizzazione di tutto il tessuto insediativo distribuito territorialmente lungo le principali direttrici a raggiera rispetto alla città di Verona. Altri aspetti storici¹

Verona storicamente formatasi quale Arx romano per la posizione strategica², si è evoluta quale città militare di primaria importanza durante il periodo scaligero, durante il quale la superficie di Verona all'interno delle mura era tra le più consistenti d'Europa addirittura maggiore di città quali Londra e Francoforte (addizione di Cangrande della Scala)³. Il sistema di fortificazioni scaligere, viscontee e quindi successivamente veneziane investiva non solo la città ma l'intero territorio provinciale privilegiando sempre la difesa dei confini, alcuni dei quali "naturali" quali la Valle dell'Adige, il lago di Garda stesso, le valli veronesi.



Durante il periodo austriaco, mentre si andava formando in Europa un sistema industriale (rivoluzione industriale) che ampliava le città le quali assumevano a poco a poco l'aspetto odiernamente conosciuto e la forma di "città liberale", Verona rimaneva in un certo senso "imprigionata nel proprio ruolo strategico/militare.

¹ Da "Military Verona" Comando FTASE Stratificazione storica delle strutture militari.

"Anche se le origini di Verona si perdono nella preistoria, è quasi certo che sul colle detto di S. Pietro, fu eretto un castelliere che fu trasformato in epoca romana in "Arx", con mura che scendevano fino alla riva sinistra dell'Adige a protezione dei due ponti che lo attraversavano nei pressi. E' in tale periodo che si afferma indelebilmente il carattere "militare" di questo nucleo abitato situato in una posizione geografica di eccezionale importanza strategica, laddove venivano ad incrociarsi ben tre strade consolari: la "Gallica", da Torino ad Aquileia, la "Claudia Augusta", dal Po al Danubio, la "Postumia", dalla Liguria alle terre Giulie. Al periodo romano infatti risale la prima cinta magistrale completa di ponte e di torri maestose, il "castrum" (nel rione Filippini), una caserma per gladiatori e la successiva cinta muraria, fatta erigere da Gallieno nel 265 d. C. Per contrastare le invasioni che venivano da nord, cinta che inglobava l'anfiteatro, trasformandolo così in possente fortilizio. Altri appostamenti difensivi vennero innalzati nel periodo delle invasioni: basti ricordare tra tutti i nomi di Teodorico e di Berengario. Quando al termine delle lotte contro Barbarossa, in Verona si instaurò il libero comune, a seguito dell'espansione dell'agglomerato urbano, furono erette le mura che dall'attuale Castelvecchio arrivavano fino all'Adige, cingendo a sud tutta la città. Questa alta muraglia, intervallata da quattro torri, fu poi rafforzata da Ezzelino da Romano con la costruzione sul davanti di un campo trincerato. Sotto la Signoria dei "Della Scala" fu costruita quella cinta al cui interno si organizzò gradatamente la città e che tale rimase fino agli albori del nostro secolo. Il dominio visconteo rafforzò le mura, creò la "Cittadella" militare ed eresse i castelli di S. Pietro e di S. Felice. A questo periodo (intero secolo XIV) risale la costruzione di torri civiche e private di case fortilizio, del poderoso castello di S. Martino del Quaro (Castelvecchio), dei tre ponti ancor oggi più importanti (Nuovo, delle Navi, Scaligero). Sotto il dominio veneto (1405 - 1796) furono rafforzate le mura e, architetto il Sammicheli, furono eretti potenti bastioni e splendide porte quali quelle denominate "Nuova", "del Palio" e di "San Zeno". Dopo il breve periodo napoleonico (1776 - 1814) subentrò il dominio austro ungarico che portò Verona ad assumere il ruolo di potente piazzaforte, caposaldo principale del noto quadrilatero (Verona, Legnago, Mantova, Peschiera). Rafforzati i bastioni, nel corso di 52 anni di dominazione, gli austriaci costruirono 25 caserme, due ospedali militari, un panificio (S. Marta), un arsenale di artiglieria e, fuori dalla cinta magistrale, ben trenta forti, in buona parte tutt'ora esistenti. Sottoponendo larga parte del territorio veronese a servitù militare (tra cui la Spianà), per un vasto perimetro, i forti erano organizzati in due cinte, estese dalla pianura alla collina ed erano collegati fra di loro.

² Da "Storia della città di Leonardo Benevolo Roma la città e l'impero mondiale.

Milano 133 ha; Bologna 83 ha; Torino 47 ha; Verona 45 ha; Aosta 41 ha; Rimini 34 ha; Firenze 22 ha; Pola 16 ha; Fuori d'Italia si trovano città nuove anche più grandi: Leptis Magna 400 ha; Treviri 285 ha; Nimes 220 ha; Vienna 200 ha; Londra e Lione 140 ha; Colonia 100 ha; Cadice 80 ha; Parigi 55 ha.

³ Da "Storia della Città" di Leonardo Benevolo Secoli XIII-XIV, Le città europee del Medioevo.

Venezia città e isole contigue: 600 ha; Milano nelle mura viscontee del sec. XV: 580 ha; Gand nelle mura del sec. XIV 570 ha; Colonia nelle mura del 1180 560 ha; Firenze nelle mura del 1284 480 ha; Padova nelle mura venete del sec XV 450 ha; Parigi nelle mura di Carlo V del 1370 440 ha; Bruxelles nelle mura del 1357 415 ha; Bologna nelle mura del sec XIII 400; Lovanio nelle mura del 1357 395; Verona nelle mura scaligere del sec XIV 380 ha; Bruges nelle mura del 1297 360 ha; Piacenza nelle mura del sec XIV 290; Napoli nelle mura aragonesi del sec XIV 200 ha; Barcellona nelle mura del 1350 200 ha; Siena nelle mura del sec XIV 180 ha; Lubeca nelle mura del sec XIII 180 ha; Londra nelle mura romane restaurate nel medioevo 160 ha; Norimberga nelle mura del 1320 160 ha; Malines nelle mura del sec XIV 160; Francoforte sul Meno nelle mura del 1333 150 ha; Avignone nelle mura del 1356 140 ha

E' infatti in questo periodo che Verona capitale del quadrilatero austroungarico, assume un carattere preminentemente strategico militare che le impedisce di far evolvere il potente sistema produttivo che si era sviluppato durante il periodo comunale e scaligero e di assumere la "forma" di città liberale.

1.3 - Il produttivo industriale. Origini

Il produttivo industriale di Verona, ha tratto origine dalla creazione della ferrovia Venezia Milano e fin dalle sue origini sono state chiare le sue connessioni:

con il sistema produttivo europeo (investitori esteri vedi Tiberghien);

con la vocazione polare e nodale rispetto alle città regionali della pianura padana che fanno qui sviluppare rami produttivi "rari" e specializzati (quali le Cartiere Fedrigoni);

con la vocazione agroalimentare provinciale (sistema agroindustriale composto di zuccherifici, manifatture tabacchi, che si innestano sul sistema produttivo storico di pile e malghe rafforzato da ingenti opere di bonifica).

1.4 - Tracce della città liberale- primi decenni del '900.

Le origini endogene ed esogene del sistema produttivo veronese ha determinato in provincia un sistema differenziato, non settoriale, caratterizzato dalla presenza di industrie tessili, manifatturiere, agroalimentari.

Queste nuove attività hanno prodotto sia in città che nelle zone rurali profondi mutamenti.

In città il sistema produttivo veniva rafforzato con la costruzione di canali (Milani e Camuzzoni): sorge la prima zona industriale a ridosso degli stessi nei primi decenni del '900; la città si amplia e sorgono i primi quartieri operai (S. Michele e Borgo Venezia Porto S. Pancrazio) ed i primi insediamenti borghesi (Borgo Trento Valdonega); si forma parallelamente alla ferrovia la cosiddetta "circonvallazione esterna" corredata di insediamenti con tipologia a villini e funzioni importanti lungo il suo tracciato. La Verona dei primi del secolo scorso (in ritardo quindi sulle altre città di rilievo produttivo in Europa ed in Italia) assume l'aspetto di "città giardino" tutto intorno alle mura veneziane ed austriache, non solo per la diffusa presenza di interi quartieri disegnati sul modello urbanistico di tale tipologia di città (Borgo Trento Valdonega Porto S. Pancrazio) e per la presenza di "fabbriche" ma anche per la presenza di viali alberati contenenti linee di trasporto "metropolitano" su ferro (tram).

Se Verona, pur soggetta ad un consistente aumento demografico in quei decenni non ha subito le drammatiche conseguenze della rivoluzione industriale con l'accentramento urbano è stato grazie al ruolo assunto anche dai poli medi provinciali che hanno sviluppato proprie attività produttive quali il calzaturiero (zona Bussolengo) la lavorazione del marmo (zona S. Ambrogio) o funzioni più chiaramente legate all'agroindustriale quali Isola della Scala, Legnago, Cologna Veneta. In questo periodo vengono bonificate valli e costruiti canali a scopo irriguo. Mentre alcuni centri assumono importanti funzioni terziarie a causa dello sviluppo produttivo che aveva determinato una contenuta crescita demografica, le corti rurali si rinnovano e divengono vere e proprie fucine produttive/agroalimentari e gareggiano con i centri per "importanza" demografica e presenza di forza/lavoro. In questo periodo resta invariato pur se modificato il rapporto città/campagna. Storicamente infatti il sistema produttivo ed insediativo veronese era costituito da centri di dimensioni limitate, da una città fortemente accentrata, e da un mosaico ricchissimo e polverizzato sul territorio di ville e corti che gestivano la produzione agricola ed erano dotate di un consistente peso demografico. Alle pile ed alle malghe si affiancano gli zuccherifici, le manifatture tabacchi, ma le corti si arricchiscono di essicatoi, stalle, cantine, ecc.

1.5 - Verona: funzioni rare storiche e la Zai storica

Nel quadro strategico assunto dalla pianura padana nel dopoguerra, in conseguenza delle nuove opportunità offerte dal mercato per lo sviluppo del produttivo, la risposta di Verona è stata la costituzione del Consorzio ZAI (Zona Agricola Industriale), istituito con decreto Nr. 579 del 24/4/1948 quale Ente Pubblico Economico (Provincia, Comune, CCAA), preposto alla realizzazione ed alla gestione dell'ampia area (circa 690 ha) del

territorio comunale di Verona situata a Sud della Città, oggi denominata "ZAI Storica" destinata originariamente a zona agricolo-industriale. Tale area, localizzata in posizione strategica rispetto alle ferrovie (connessa a nord con lo Scalo Merci di Verona Porta Nuova e ad ovest delimitata dalla ferrovia Verona-Bologna, aperta originariamente verso la pianura, con la quale manteneva forti collegamenti per la presenza di numerose stazioni verso Verona, ha attirato un consistente numero di aziende per l'ampia disponibilità di spazi fino a raggiungere un totale di 20.000 addetti. Adiacente ad alcune delle funzioni rare nel quadro delle città regionali dell'intorno interprovinciale quali:

- la Fiera Internazionale dell'Agricoltura trasferita in quella zona dalla sede storica di Via del Pontiere in zona Cittadella nei primi anni '50,
- il Mercato Ortofrutticolo,
- i Magazzini Generali o Mercati Generali Cittadini: 40.000 mq di magazzini serviti da dogane e collegati alle F.S, connotati da alcuni elementi di pregio storico quali la cupola degli ex Magazzini Generali, sono testimonianze del disegno strategico/economico/infrastrutturale e di conseguenza urbano che Verona si è data a partire dagli anni '20
- altre funzioni di rilievo quali il macello, il foro boario e soprattutto un insieme di industrie che nel complesso hanno occupato nel passato fino a 20.000 addetti.

Queste strutture hanno fortemente contribuito a determinare le prime linee di sviluppo della ZAI storica, la cui destinazione funzionale indicata in un provvedimento legislativo, è stata prontamente recepita dallo strumento urbanistico della città (piano Marconi). Delimitata oggi a Sud dal tracciato dell'Autostrada Serenissima, mantiene la principale assialità lungo una direttrice Nord-Sud (Viale del Lavoro) che connette il casello autostradale della "Serenissima" (Verona sud) alla Stazione Ferroviaria di Porta Nuova.

La ZAI storica occupa la parte sud tra dette aree ed il casello autostradale.

1.6 - Il decentramento produttivo e la formazione di Verona Sud

Il disegno strategico/infrastrutturale così concepito ha fortemente contribuito alla formazione di un quadro insediativo provinciale ed urbano la cui fisionomia permane fino alla metà degli settanta con le seguenti caratteristiche, schematicamente riportate anche per quanto riguarda l'evoluzione temporale:

accentramento della maggior parte del produttivo urbano nella Zai storica;

difficoltà di rapporto fra Zai Storica e centro storico ed altri quartieri veronesi per la presenza della barriera ferroviaria;

trasferimento della popolazione (dal centro storico a Verona sud) formazione di quartieri residenziali denominati successivamente Verona Sud;

difficoltà di rapporto fra Zai storica e centri provinciali anche a causa della presenza dell'autostrada;

formazione di zone artigianali produttive decentrate in area urbana e nei poli di rilevanza provinciale soprattutto lungo il corridoio est/ovest (Venezia Milano) ad effetto della presenza di caselli autostradali;

accrescimento dei quartieri periferici della città (Borgo Venezia, S. Michele, Borgo Milano) e della provincia (S. Bonifacio, Peschiera, Legnago, S. Giovanni Lupatoto ecc) anche ad effetto del trasferimento consistente della popolazione dalla montagna e dalle zone rurali;

accrescimento delle funzioni terziarie di Verona (banche, ecc) spopolamento del centro storico cittadino; saturazione della Zai storica.

1.7 - L'area a valenza metropolitana, la città diffusa, le conurbazioni

Il trasferimento per motivi logistici ed infrastrutturali delle principali funzioni/strutture rare sul territorio interprovinciale/interregionale e nello stesso tempo la concretizzazione del passaggio da produzione a ciclo chiuso a modello a rete, unito ad altri fattori, comporta un profondo mutamento del sistema insediativo del veronese:

- trascinamento della città verso i comuni contermini (Castel d'Azzano, Valpolicella) formazione dell'hinterland veronese;

- congestione dell'asse Viale del Lavoro;
- specializzazione dei centri provinciali in settori produttivi anche legati all'agroalimentare o a produzioni specifiche;
- sviluppo del turismo;
- formazione di centri urbano-rurali lungo la statale 11 e 10 e accrescimento dei poli medi provinciali;
- polarizzazione di ambiti subprovinciali su poli terziari di livello provinciale e necessità di raccordo progettuale per la fruizione dei servizi.
- modificazione della struttura distributivo-commerciale e nascita dei centri commerciali decentrati rispetto all'urbano.

Mentre a Verona città si accentua il fenomeno della dismissione di aree strategiche quali i Magazzini Generali, lo Scalo Mercè⁴, e con esso si pone il problema del futuro di Verona Sud e della Zai Storica, passata da sistema prevalentemente dedicata al produttivo ad area a vocazione preminentemente distributivo commerciale, il sistema insediativo-produttivo del veronese, evolve un sistema di aree strategiche contornate da aree produttive di livello provinciale, sistemi urbani continui quali aree a valenza metropolitana e "città lineari".

1.8 - Le aree "a valenza metropolitana" e le "città lineari"

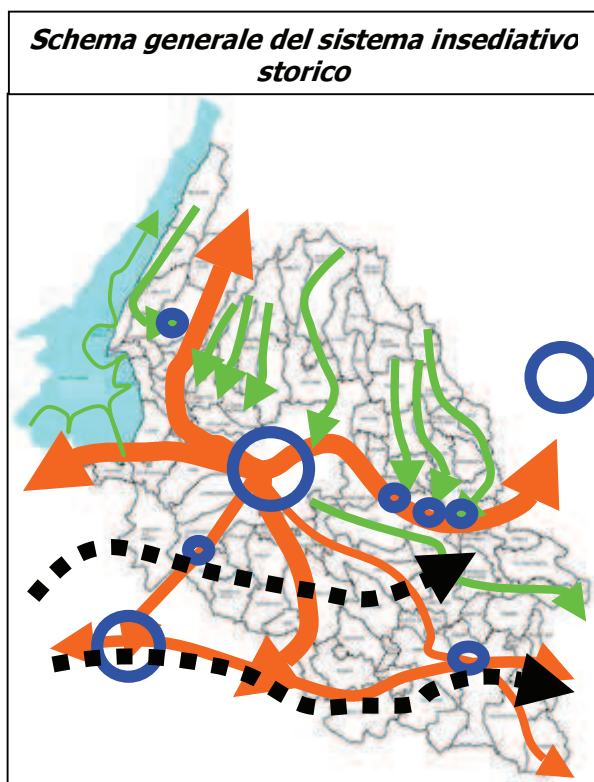
Gli ambiti con presenza di conglomerazioni urbane o lineari osservate sul territorio provinciale fisicamente presenti sono:

- gli spazi insediativi a sud dell'autostrada Serenissima da Villafranca a S. Giovanni Lupatoto;
- gli insediamenti allocati lungo la strada della Valpolicella, con diramazioni verso Fumane Negrar a continuo urbano-rurale con gli insediamenti di Verona città;
- gli insediamenti allocati lungo la statale 11 da Verona S. Martino a S. Bonifacio ad oltre il confine provinciale e le diramazioni nelle valli Squaranto, Illasi, Alpone;
- gli insediamenti allocati lungo la statale 11 da Peschiera a Castelnuovo D.G con alcune soluzioni di continuità ed una forte presenza di diffusione degli insediamenti;
- il nastro insediativo lungo la statale per il Brennero da Affi-Volargne-Caprino a Verona;
- gli insediamenti allocati lungo la statale 10 da Legnago a Nogara con alcune soluzioni continuità e diramazioni verso Bovolone Oppeano;
- gli insediamenti allocati sulla direttrice Pescantina Bussolengo Sona Villafranca Mozzecane con forte presenza di diffusione degli insediamenti ed alcune soluzioni di continuità;
- gli insediamenti turistico residenziali di costa del basso Garda.

⁴ Attualmente sono dismesse le aree degli ex Magazzini Generali e stanno per essere dismesse anche le aree dello Scalo Mercè e del Mercato Ortofrutticolo. Baricentriche rispetto agli insediamenti produttivi e residenziali, da esse potrà scaturire un processo di ridisegno globale della città, attraverso il quale si potrà incernierare Verona sud a Verona, con una rivisitazione sia della maglia viabilistica che delle funzioni direzionali, residenziali, di servizio che in esse andranno dislocate. Esse rivestono un ruolo strategico provinciale ed interprovinciale che potrà essere potenziato con interventi infrastrutturali che permettano l'intermodalità (metropolitana di superficie, Sistema Ferroviario Metropolitan Padano, Sistema Ferroviario Metropolitan Veneto, ecc.). Allo stesso tempo potranno fornire ai quartieri contermini anche quei servizi dei quali sono stati finora sottodotati (verde, attrezzature, ecc.). Gli ambiti territoriali di queste aree risultano pertanto caratterizzati da una forte necessità di ristrutturazione e di ricomposizione alla scala urbana. Tali necessità assumono però anche preminente ed eccezionale importanza all'interno di un contesto complessivamente provinciale, in funzione particolarmente del ruolo che queste aree rappresentano con riferimento all'intero sistema produttivo nella dimensione provinciale anche per il rango che, per la particolare collocazione fisica di questa porzione di città in riferimento alla rete infrastrutturale provinciale ed allo stesso centro storico cittadino, esse vengono ad acquisire sia nei rapporti con il territorio della città sia per gli stessi equilibri più specificatamente urbanistici di Verona tutta.

2 - CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

2.1 - Sovrapposizione del sistema insediativo attuale a quello storico



Le strade romane e la configurazione stessa dei confini dell'impero romano, hanno attribuito al territorio veronese una particolarità strategica che lo ha contraddistinto nei secoli definendo il ruolo ed il rango degli insediamenti in due corridoi principali (nord sud ed est ovest) che si incrociano nella città capoluogo.

La diffusione e la tracimazione del sistema insediativo storico ha riguardato in linea di massima le zone correlate ai corridoi 1 e 5. Infatti ad oggi in il sistema insediativo veronese costituisce un'anomalia rispetto alla distribuzione territoriale storicamente diffusa del Veneto. La città di Verona è fortemente accentrata rispetto alle altre del Veneto e la differenza dimensionale fra la città ed i centri maggiori della provincia è tutt'ora notevole (Verona circa 250.000 abitanti; Villafranca e Legnago circa 30.000 e 20.000). Sulla direttrice est ovest si sono sviluppati i centri in corrispondenza di ogni valle e in rapporto anche con vaste porzioni della pianura. Una eccezione è rappresentata dalla Valpolicella che storicamente aveva le corti le ville e le contrade con un

“peso” demografico ed insediativo maggiore rispetto agli stessi centri lungo la strada principale. Territorio tipicamente agricolo si è andato via via urbanizzando in rapporto all'avvicinamento con la città ed alle industrie sul corridoio della Valdadige. Questa, a nord della chiusa di Ceraino, anche se interessata da uno dei corridoi principali d'Italia, è rimasta in larga misura integra fino alla creazione dell'autostrada grazie alla sua morfologia profondamente ristretta. I villaggi che si trovano in quei luoghi sono ancora identificabili con l'assetto storico che non ha subito profonde modifiche.

La saturazione insediativa, soprattutto sul corridoio 5, l'internazionalizzazione stanno determinando la formazione di nuove infrastrutture lungo nuovi corridoi (quali il corridoio Tirreno Brennero) o corridoi finora secondari per i quali è previsto il rafforzamento attraverso la realizzazione di infrastrutture quali la Nogara - mare

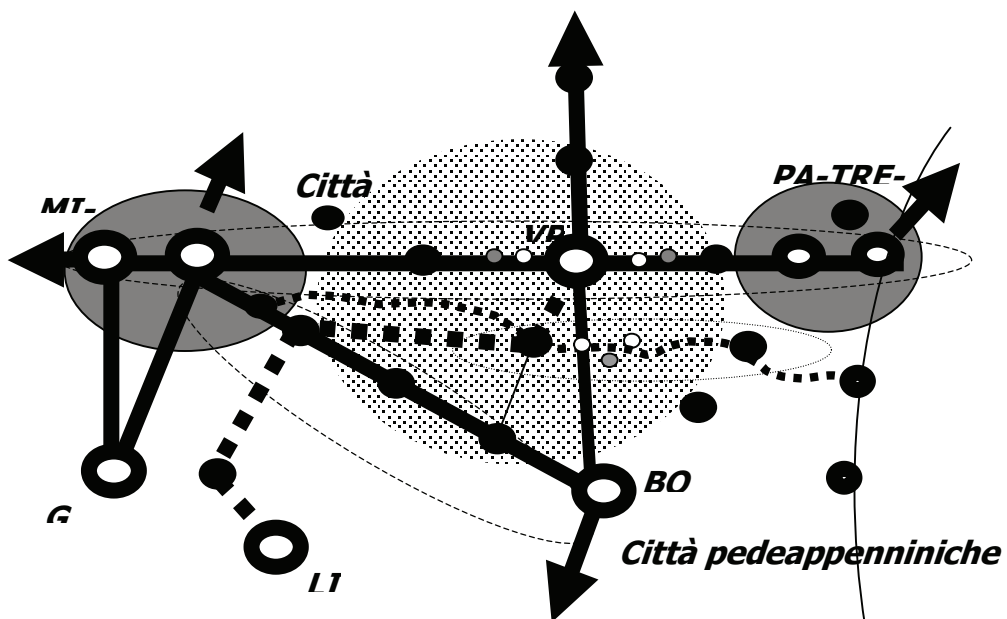
Le Valli Grandi sono l'ambito della provincia di Verona più a sud ancora integro nonostante la loro vicinanza con il corridoio medio padano.

2.2 - Linee di tendenza dello sviluppo insediativo – Obiettivi dei PATI

Il quadro insediativo complessivo della provincia di Verona sembra essere sempre più composto da sistemi lineari di livello provinciale ed interregionale che abbisognano di linee progettuali ordinate secondo la loro estensione territoriale.

L'area metropolitana di Verona, costituita da Verona ed i comuni contermini, il sistema insediativo da Peschiera a Vicenza, quello da Verona a Mantova (corridoio TIBRE) sono ormai poco distinguibili e tenderanno ad essere sempre più organicamente collegati ai sistemi del corridoio medio padano generando necessità sempre maggiori di coordinamento spaziale, infrastrutturale, di servizi.

In rapporto a questo quadro, la rete ecologica è intesa come elemento qualificante il territorio e come elemento di identificazione e di distinzione delle varie zone.



A questo riguardo con il PTCP si perseguono i seguenti obiettivi anche attraverso la predisposizione di PATI tematici o generali:

- limitare lo sviluppo insediativo nelle zone tipiche dal punto di vista morfologico storico ed agrario;
- qualificare lo spazio urbano della Verona metropolitana e degli ambiti di città lineare identificando i luoghi principali della rete ecologica;
- qualificare lo spazio agrario attraverso misure di contenimento degli insediamenti sia di carattere residenziale che produttivo;
- caratterizzare secondo la loro identità anche architettonica i sub ambiti territoriali.