



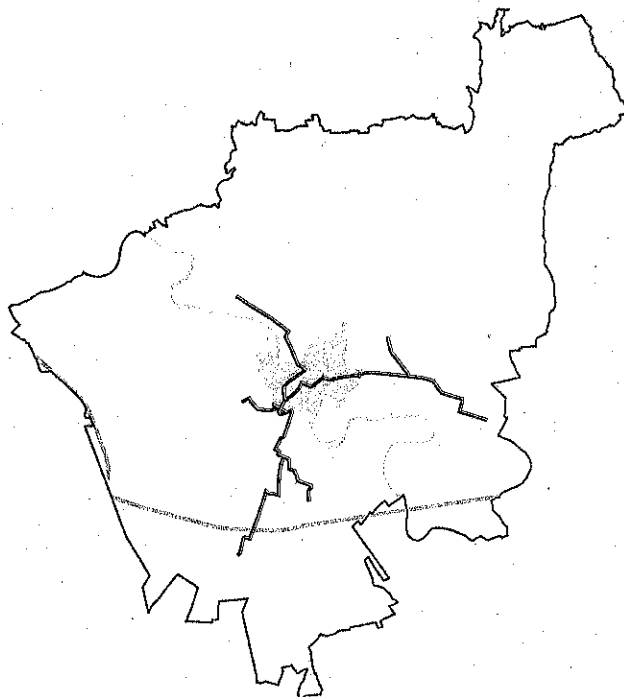
**Comune
di Verona**

Coordinamento Progettazione Urbanistica
Qualità Urbana

P.I.

**VARIANTE URBANISTICA PER LA REALIZZAZIONE DI UN
SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO DI TIPO FILOVIARIO
PER LA CITTA' DI VERONA
Accordo di Programma**

**VARIANTE
N. 9**



Sindaco
Flavio Tosi

Assessore
all'Urbanistica
Francesco Marchi

Direttore Area
Gestione del Territorio
Giorgio Zanoni

RELAZIONE TECNICA

**dicembre 2013
agg. aprile 2014**

**Il Responsabile del
Procedimento e
Progettista**

Arch. Paolo Boninsegna
Paolo Boninsegna

**Il Responsabile
Amministrativo**

Dott.ssa Donatella
Fragiacomo

**Coordinamento e
relazione tecnica**

Dott. Stefano Menini

Elaborato Grafico

Dott. R. Cimmino
Pian. Terr. G. Bianchi
Arch. A. Zenatto
Arch. E. Zorzone

Allegato alla deliberazione di Consiglio

n. 45 del 23/07/2014

data 30/07/2014

IL SEGRETARIO GENERALE...
(*Avv. Cristina Pratizzoli*)

Variante n. 09 al P.I. – relazione tecnica

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'L' followed by a cursive flourish.

INDICE

PREMESSA

PARTE PROGETTUALE - descrizione

Descrizione tracciato

Piattaforma stradale

Tipologia Veicolo

Sistema di alimentazione

Sottostazioni elettriche (SSE)

Principali opere d'arte

Sottopasso via Città di Nimes

V.le delle Nazioni

Sottopasso deposito

Galleria pedonale di via S. Paolo

Deposito

PARTE URBANISTICA - analisi piani urbanistici

P.T.R.C. - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

P.T.C.P. - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

P.A.T. - Piano di Assetto del Territorio

P.I. - Piano degli Interventi

Disposizioni urbanistiche dell'ambito di intervento

Tavola n.1 - Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale

Tavola n.2.1 - Tutela del Paesaggio

Tavola n.2.2 - Unità di Paesaggio

Tavola n.3.1 - Rete ecologica - Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ambientale

Tavola n.3.2 - Rete ecologica - Zonizzazione degli ambiti

Tavola 4 - Disciplina Regolativa

Tavola n.5 - Disciplina Operativa

Tavola n. 4A/2 Centri storici e Corti rurali - Centro storico Maggiore

PARTE URBANISTICA - Piano degli Interventi - variante urbanistica

Annotazione sulle varianti inerenti il tracciato e sottostazioni elettriche (SSE)

Annotazione sulle varianti inerenti le schede norma

Annotazione sulle varianti inerenti l' ambito di Verona sud - Loc. Genovesa

Annotazione all'elaborato grafico

Cambi di destinazione d'uso - modifiche grafiche

schede da 1 a 19

PREMESSA

Il sistema di trasporto pubblico di massa per la città di Verona, è argomento di discussione da oltre vent'anni, infatti il primo progetto di metropolitana leggera risale al 1992. Nel corso del tempo si sono succeduti più progetti, i quali, di volta in volta consideravano tracciati, percorrenze e sistemi di trasporto. Alla fine degli anni '90 ha preso corpo il progetto di metropolitana leggera di superficie, la c.d. tranvia. Nei primi anni del 2000, in concomitanza con i grandi studi urbanistici sulla riqualificazione di Verona Sud, è stata valutata una linea di trasporto pubblico di massa che dal parcheggio scambiatore di Verona sud collegasse direttamente la fiera e quindi il centro di Verona, rimanendo comunque integrato al sistema tradizionale dei bus di linea.

A seguito di mutate esigenze di trasporto e dell'evoluzione dei sistemi di trazione si è giunti ora allo sviluppo del progetto di un sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario, che utilizzando liberamente la sede stradale esistente, si slega da un sistema vincolato a binari.

Dopo un complesso e lungo iter procedurale, nel 2010 l'Azienda Mobilità Trasporti S.p.A. di Verona, ha emanato il bando di gara n. 02/2010 relativo alla "Procedura ristretta per l'appalto per la progettazione esecutiva, l'esecuzione dei lavori e la fornitura dei veicoli per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario per la città di Verona". L'opera è in parte finanziata dal Ministero dei Trasporti, con finanziamenti di cui alla L. 211/1992 ed in parte con mutuo.

In data 25/10/2011 l' A.T.I., il cui capogruppo è il Consorzio Cooperative Costruzioni, è risultata aggiudicataria dell'appalto sopracitato.

Il progetto definitivo così depositato in sede d'offerta è stato presentato agli Enti territoriali preposti al rilascio degli atti autorizzativi, alle Aziende di distribuzione dei sottoservizi interferenti ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di attivare le procedure di controllo e conformità ed acquisire le accettazioni, i necessari nulla osta ed autorizzazioni.

Nel corso dell'iter approvativo dell'opera, AMT, quale stazione appaltante, ha indetto conferenza di servizi alla al fine di acquisire eventuali osservazioni e prescrizioni degli enti territorialmente competenti e le società di servizi interessate.

Il progetto definitivo di offerta è stato così adeguato sulla base delle prescrizioni ed indicazioni pervenute in sede di CdS, al fine di addivenire all'approvazione del progetto definitivo e poter dare così avvio alla progettazione esecutiva.

Il progetto definitivo adeguato è stato approvato, in via tecnica, dal Consiglio di Amministrazione di AMT nella seduta di venerdì 13 dicembre 2013.

Le opere previste dal progetto sono parzialmente conformi alle previsioni urbanistiche date dal Piano degli Interventi, pertanto è necessario procedere con specifica variante urbanistica alla quale fanno riferimento i presenti elaborati.

La valutazione urbanistica e la conseguente variante al Piano degli Interventi, è stata redatta in base al progetto definitivo di offerta e successive integrazioni come di seguito specificato:

- PROGETTO DEFINITIVO consegna del 22.07.2013 con nota P.G. 199735;
- PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO consegna del 12.12.2013 con nota P.G. 342633;
- PROGETTO ADEGUATO consegna del 18.12.2013 con nota P.G. 349197.

PARTE PROGETTUALE - descrizione

Descrizione del tracciato¹

Il sistema di trasporto pubblico si sviluppa su 4 linee filoviarie distribuite su due assi principali, disposti da nord a sud e da ovest verso est della città e così individuate:

Asse Est - Ovest

Linea 1A, S. Michele - Stazione, lunghezza 8 Km.

Linea 1B, Rondò dalla Corte - Stadio, lunghezza 8 Km.

Asse Nord - Sud

Linea 2A, Borgo Roma - Cà di Cozzi, lunghezza 9,7 km.

Linea 2B, Borgo Trento - Verona Sud, lunghezza 8,5 km.

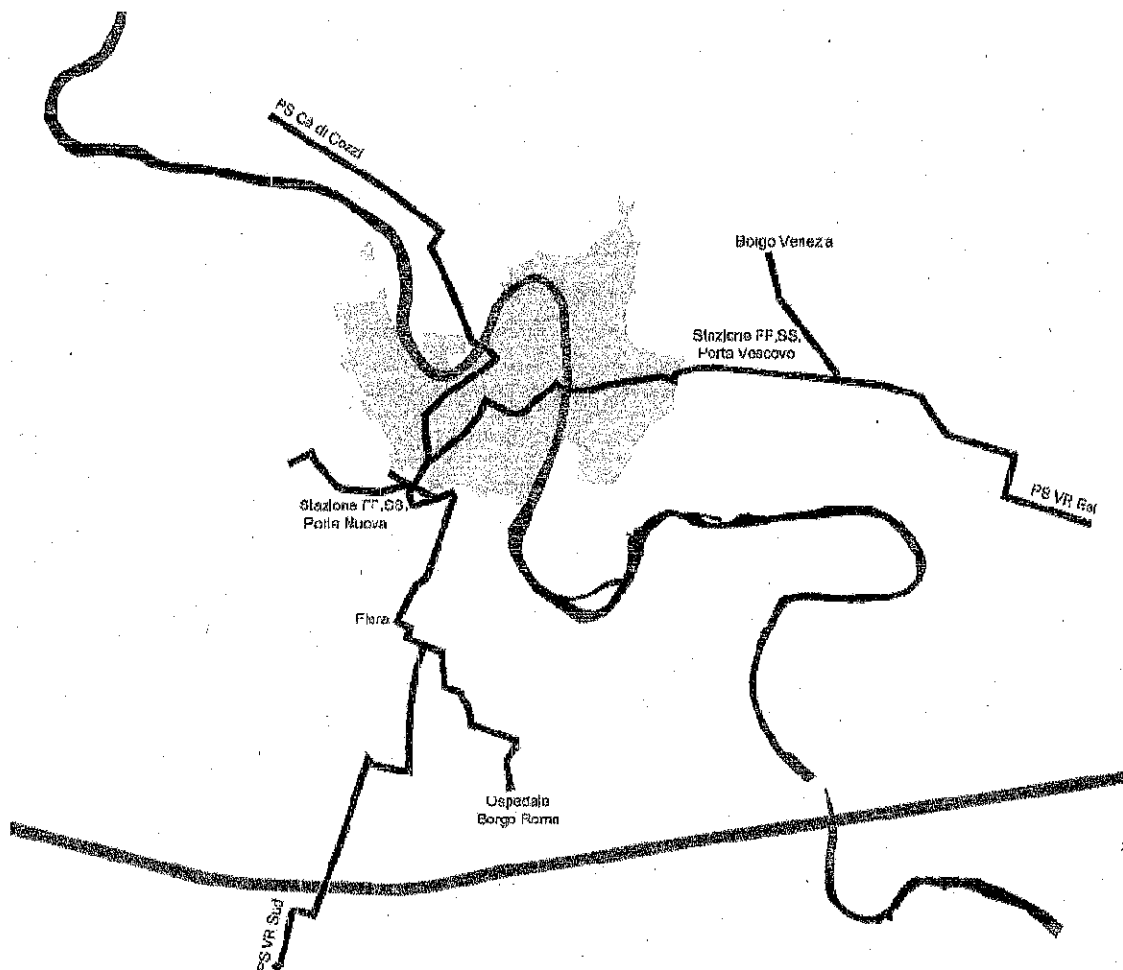
Lo sviluppo totale della rete è pari a 34,2 Km.

Su ciascuno di questi itinerari il percorso si sviluppa interessando la circolazione della maglia urbana, di cui si prevede la riorganizzazione funzionale.

Considerato che il progetto prevede l'utilizzo di un veicolo a trazione elettrica integrato con un sistema per la marcia autonoma, il tracciato parte è elettrificato e parte non elettrificato. Il tracciato non elettrificato interessa la parte del centro storico di Verona ed zone urbane ad esso adiacenti.

¹ tratto dall'aggiornamento del progetto definitivo dell'opera - Parte generale relazione tecnica

u



quadro schematico percorso filoviario

Piattaforma stradale²

I nuovi mezzi viaggeranno su sede stradale, in via prioritaria riservata al trasporto pubblico, senza limitare, per quanto possibile, l'attuale circolazione privata. Questa scelta permette di ottimizzare la funzionalità nuovo sistema di trasporto, sfruttare al meglio le potenzialità del veicolo filoviario ed agevolando la circolazione veicolare.

Vista l'eterogeneità delle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade interessate dal nuovo trasporto pubblico, sono state previste 18 sezioni stradali tipologiche, fra elettrificate e non, che accorpino tutta la casistica prevista dal progetto.

Per le corsie a servizio del trasporto pubblico è previsto il rifacimento dell'intero pacchetto stradale.

² tratto dall'aggiornamento del progetto definitivo dell'opera - Parte generale relazione tecnica

Tipologia Veicolo³

Il veicolo è un filobus snodato urbano da 18 m a tre assi con tre porte, a pianale integralmente ribassato, dotato di motogeneratore, idoneo per effettuare il servizio pubblico di linea anche in modalità di marcia alternativa, con per la possibilità di recupero dell'energia durante la frenatura con sistemi di accumulo dell'energia.

Il gruppo per la marcia autonoma ausiliaria è un sistema integrato per la marcia specificatamente sviluppato per la sua applicazione su veicoli filoviari.

Il generatore elettrico, è concepito e costruito per l'alimentazione elettrica di filobus in caso di servizio in mancanza di linea aerea di contatto.

La costruzione modulare del veicolo rende possibile ottenere veicoli con dimensioni diverse fino a una lunghezza massima di 26 m.

Sistema di alimentazione⁴

La distribuzione dell'energia elettrica lungo l'intera tratta elettrificata avviene per mezzo di una linea di contatto aerea destinata a funzionare a 750 V c.c., costituita da un sistema bifilare per ogni senso di marcia. Il sistema di conversione e alimentazione della Linea di Contatto è garantito da idonee sotto stazioni elettriche (SSE).

L'impianto filoviario verrà realizzato con sistema di sospensione elastica di tipo autocompensato. In funzione delle diverse tipologie, le strutture di sostegno saranno realizzate con palo singolo equipaggiato da mensola e trasversale di supporto in acciaio inox.

Sottostazioni elettriche (SSE)⁵

Le sottostazioni elettriche, sono piccoli edifici, dislocate lungo il percorso del filobus, sono in superficie fuori terra, ad eccezione di 3 SSE che saranno interrate.

Lungo il tracciato sono stati individuati tredici punti dove localizzare una sottostazione di alimentazione, comprese due sottostazioni dedicate per alimentare l'eventuale estensione dell'elettrificazione verso il centro. Il posizionamento delle sottostazioni sono indicate in apposito elaborato grafico.

³ tratto da Progetto definitivo - Relazione tecnica Veicolo

⁴ tratto da Progetto definitivo - Relazione Tecnica - linea di contatto

⁵ tratto da Progetto definitivo - Relazione Tecnica - linea di alimentazione

Ogni stazione fornisce l'alimentazione di 750Vc.c. all'impianto filoviario, a sua volta le SSE ricevono l'alimentazione di ingresso dalla rete elettrica di AGSM Verona in media tensione a 10/15 Kv.

Principali opere d'arte⁶

Sottopasso Via Città di Nimes

L'intersezione semaforizzata fra P.le XXV Aprile e V.le dal Cero crea una notevole criticità al passaggio filobus nella direzione centro storico-stazione, in quanto obbliga il filobus ad uno stop forzato, che si ripercuote sulla fluidità del sistema. Al fine di eliminare l'interferenza con V.le Luciano dal Cero, nel tratto stradale tra via città di Nimes ed il Piazzale XXV Aprile si prevede la realizzazione di un sottopasso, con 2 corsie per senso di marcia e rampe laterali, eliminando in tal modo l'interferenza con via dal Cero. Di fatto questa opera permette il collegamento dei sottopassi esistenti ed una percorrenza diretta della c.d. "circonvallazione interna". Eliminando l'attuale incrocio con elevati volumi di traffico, il filobus avrà un accesso più immediato alla stazione.

Il sottopasso sarà realizzato in galleria artificiale di lunghezza pari a 50 m.

V.le delle Nazioni

In V.le delle Nazioni, al fine di adeguare le corsie, sarà eseguito la demolizione parziale di un diaframma nel sottopasso e realizzazione di muri di sostegno in c.a..

Sottopasso deposito

Infine nell'area della Genovesa, per rendere compatibile il progetto filobus con la realizzazione del parcheggio scambiatore, sarà realizzato un sottopasso per l'accesso al deposito che sarà in area adiacente alla linea ferroviaria VR-BO, in prossimità di strada Cà Brusà.

Galleria pedonale di Via S. Paolo

Per superare la criticità nella parte centrale di Via S. Paolo, dovuta alla sua ridotta larghezza, nel progetto è prevista la realizzazione di una galleria pedonale, lunga circa 25 m. sul lato sinistro direzione centro. Con questa soluzione si riducono sensibilmente i disagi alla circolazione grazie alla diminuzione del percorso da affrontare in senso unico alternato (dai 120 m. necessari a 45 m. circa con la realizzazione del passaggio). Sarà quindi possibile

⁶ tratto dall'aggiornamento del progetto definitivo dell'opera - Parte generale relazione tecnica
galleria pedonale di Via S. Paolo - Progetto architettonico

inserire adeguati marciapiedi, per il passaggio di pedoni e degli utenti di ridotte capacità motorie, migliorando così notevolmente l'attuale situazione.

Deposito⁷

La localizzazione del deposito è stata individuata nell'area posta a sud del casello autostradale di Verona sulla A4, in loc. La Genovesa, in un'area a forma triangolare adiacente alla linea ferroviaria Verona-Bologna.

Nell'ambito di questa area sono state previste tutte le funzioni tecniche e logistiche funzionali all'intero sistema:

- parcheggio coperto filobus di 53 posti;
- parcheggio scoperto auto di 340 posti;
- impianto rifornimento carburante;
- impianti tecnologici;
- impianto di lavaggio mezzi;
- uffici direzionali e relativi parcheggi a servizio;
- officina e magazzini;
- aree di manovra e viabilità.

L'intera area copre una superficie di 105.800 mq. Per l'ampliamento della struttura, è stata individuata un'area di 72.500 mq posta in adiacenza a quella del deposito, nella parte sud-est.

Il compendio dell'area a deposito si inserisce in un quadro progettuale molto ampio che prevede il parziale ribaltamento del casello di Verona sud e la realizzazione di un parcheggio scambiatore a servizio della città e della fiera di Verona.

⁷ Tratto da Progetto definitivo ed aggiornamento - Progetto architettonico

PARTE URBANISTICA - analisi piani urbanistici

Il sistema di trasporto pubblico di massa è sempre stato un elemento portante in tutti gli studi urbanistici, in quanto è strettamente correlato ad una pianificazione territoriale sostenibile.

Il primo progetto di trasporto pubblico di massa, quale la tranvia, è stato recepito formalmente nello strumento urbanistico nel 2002 con la variante n. 195 al Piano Regolatore Generale.

Successivamente i nuovi piani urbanistici, conseguenti alla nuova legge regionale n. 11/2004, come il Piano di Assetto del Territorio ed il Piano degli Interventi, hanno preso in considerazione ed introdotto nelle loro previsioni le linee fondamentali del servizio di trasporto pubblico.

Al fine di valutare le ricadute urbanistiche delle opere in progetto, determinare eventuali elementi incongruenti o difformi ai Piani di riferimento ed individuare eventuali punti di variante, è stato raffrontato il progetto con le previsioni dei piani urbanistici a livello comunale e quelli sovraordinati.

P.T.R.C. – Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Con deliberazione di Giunta Regionale n.372 del 17.02.2009 è stato adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, attualmente in salvaguardia secondo le disposizioni della L.R. 11/2004. Successivamente, con delibera della Giunta Regionale n. 427 del 04.04.2013, è stata adottata la variante parziale al PTRC. La nuova legge urbanistica regionale affida al PTRC un ruolo prevalente di coordinamento ed indirizzo, indicando obiettivi, criteri e strategie. Dal punto di vista urbanistico si ritiene che il progetto filobus soddisfi le azioni previste dal PTRC al titolo V⁸ relativo alla mobilità, con particolare rilievo verso alcune linee principali d'azione relative all'interscambio ferro-gomma fra servizi pubblici, ad un'offerta basata sull'utilizzo integrato dei mezzi pubblici ed alla connessione funzionale dei parcheggi scambiatori.

In particolare si evidenzia che l'art. 38 delle NTA⁹, relative alle aree afferenti i caselli autostradali, agli accessi alle superstrade ed alle stazioni SMFR, prevedeva l'attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici solo previo accordo con la Regione. Ora tale previsione normativa non si applica fino all'approvazione del PTRC, così come sancito dalla LEGGE

⁸ Allegato B4 DGR n. 427/2013 Norme Tecniche

⁹ Allegato B4 alla Dgr n. 427 del 10/04/2013

REGIONALE 29 novembre 2013, n. 32 il cui art. 19 - Disposizioni transitorie in materia di Piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC) recita:

1. Dall'entrata in vigore della presente legge e sino all'approvazione del PTRC, adottato dalla Giunta regionale con la deliberazione n. 427 del 10 aprile 2013 pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto del 3 maggio 2010, n. 39 e, comunque, sino alla scadenza delle misure di salvaguardia previste dall'articolo 29 della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11, non si applicano le disposizioni dell'articolo 38 delle norme tecniche di cui all'allegato B4 del PTRC medesimo P.T.C.P. - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

P.T.C.P. – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Con deliberazione della Giunta Provinciale n. 52 del 27 giugno 2013 è stato adottato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), piano in salvaguardia secondo le disposizioni della L.R. 11/2004. Tale piano prende in considerazione il sistema di trasporto pubblico previsto per la città, con l'individuazione della linea filoviaria di progetto di cui all'elaborato 4 a-b sistema insediativo e infrastrutturale.

Anche in questo caso, dal punto di vista urbanistico, si ritiene che il progetto filobus soddisfi le azioni previste dal PTCP ed in particolare nel titolo 7 delle Norme Tecniche relativo al sistema di trasporto pubblico, dove "...favorisce il trasporto pubblico locale (TPL) come sistema tipico per gli spostamenti di persone e persegue la disincentivazione dell'utilizzo del mezzo motorizzato privato quale modalità di spostamento contrastante con le finalità della fluidità e sicurezza degli spostamenti e della salubrità dell'ambiente."¹⁰

P.A.T. – Piano d'Assetto del Territorio

La scelta strategica del P.A.T.¹¹, per soddisfare la crescente domanda di mobilità, come fattore per la sostenibilità e competitività della sua area metropolitana, è quella di affiancare all'attuale mobilità privata su gomma, un efficace sistema di Trasporto Rapido di Massa (TRM)¹². A riguardo il P.A.T. inserisce nelle proprie previsioni urbanistiche un sistema di trasporto pubblico mediante un collegamento est-ovest e nord-sud della città, con una linea di trasporto a maggior capacità/frequenza fra il parcheggio di Verona sud-Fiera-Centro,

¹⁰ PTCP - Norme tecniche art. 84 - Obiettivi

¹¹ approvato con D.G.R.V. n. 4148 del 18 dicembre 2007

¹² P.A.T. Relazione generale cap. 6 Mobilità.

proprio per soddisfare la maggior domanda di servizio in funzione agli eventi fieristici e di maggior richiamo di pubblico.

Il PAT definisce mediante apposita grafia l'azione strategica del tracciato di progetto come indicazione territoriale per la pianificazione di livello inferiore.

Il sistema di trasporto pubblico trova specifico riscontro nel P.A.T. nella tav. 4– Carta della trasformabilità, nella grafia indicata come:

- linea forte di trasporto pubblico - tratta parcheggio scambiatore di Verona sud e centro storico maggiore;

- tramvia linea est- ovest Madonna di Campagna - Stadio, linea centro storico - frazione di Parona.

Alla luce di quanto sopra riportato la funzione del trasporto pubblico previsto dal progetto filobus risulta corrispondente alle strategie delineate dal Piano di Assetto del Territorio.

P.I. – Piano degli Interventi

Il Piano degli Interventi è stato approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 91 del 23 dicembre 2011.

L'opera è stata inserita nelle previsioni del P.I. nella disciplina programmatica, tav. 6 Tavola Programmatica - Viabilità Programmata - opera n. 303 progetto filobus. Le previsioni programmatiche non hanno valore conformativo.

Considerato che alla data dell'approvazione del P.I., il progetto filobus era ancora in fase di redazione e stava seguendo il suo iter formativo, l'opera non è stata inserita nella disciplina Regolativa ed Operativa.

Per una valutazione urbanistica, si è proceduto a sovrapporre il progetto del filobus con le tavole grafiche del Piano degli Interventi in modo da valutare l'incidenza delle aree impegnate dall'infrastruttura sulle previsioni urbanistiche, ed individuare tutti i punti dove il progetto non è in linea con le previsioni del P.I..

L'ambito di intervento del sistema filoviario è interessato nel P.I. nelle tavole grafiche e norme tecniche del P.I., come di seguito elencato.

Disposizioni urbanistiche dell'ambito di intervento

- **nella Tavola n.1 – Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale**

- Art. 26 - Disposizioni generali sulle fasce di rispetto.
- Art. 27 - Beni paesistici sottoposti a tutela ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.
- Art. 31 - Vincolo sismico classe 3;
- Art. 32 - Ambiti d'interesse paesaggistico ambientale del PAQE
- Art. 36 - Area sottoposta a tutela dall'UNESCO quale Patrimonio Culturale dell'Umanità;
- Art. 37 - Strade Romane;
- Art. 36 - Area sottoposta a tutela dell'UNESCO - zona cuscinetto;
- Art. 39 - Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica: fascia di ricarica degli acquiferi, fiume Adige ed altri corsi d'acqua pubblici, risorgive, laghetti, acque pubbliche in genere e vegetazione ripariale.
- Art. 43 - Tutela della vulnerabilità intrinseca degli acquiferi:
A) unità delle aree di pianura e di fondovalle;
- Art. 43 - Tutela della vulnerabilità intrinseca degli acquiferi:
B) unità delle aree collinari con substrato roccioso;
- Art. 50 – Metanodotti;
- Art. 51 - Risorse idropotabili;
- Art. 52 - Infrastrutture della mobilità: aeroporti;
- Art. 52 - Infrastrutture della mobilità: infrastrutture della mobilità;
- Art. 52 - Infrastrutture della mobilità: ferrovie;
- Art. 54 - Elettrodotti;
- Art. 55 - Impianti generanti campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici.

• **nella Tavola n.2.1 – Tutela del Paesaggio**

- Art. 36 - Area sottoposta a tutela dall'UNESCO quale Patrimonio Culturale dell'Umanità;
- Art. 57 - Tutela del paesaggio, pertinenze scoperte, contesti figurativi, cime, crinali e con visuali (vedute): Unità di paesaggio 1: ambito pianiziale del fiume Adige;
- Art. 57 - Tutela del paesaggio, pertinenze scoperte, contesti figurativi, cime, crinali e con visuali (vedute): Unità di paesaggio 2: ambito pianiziale dell'acquifero indifferenziato;
- Art. 57 - Tutela del paesaggio, pertinenze scoperte, contesti figurativi, cime, crinali e con visuali (vedute): Reti idrauliche storiche e canali storici;
- Art. 57 - Tutela del paesaggio, pertinenze scoperte, contesti figurativi, cime, crinali e con visuali (vedute): Unità di paesaggio 5: ambito della pianura valliva;



- Art. 57 - *Tutela del paesaggio, pertinenze scoperte, contesti figurativi, cime, crinali e con visuali (vedute): tutela paesaggio storico;*

- Art. 176 – *Viabilità di progetto.*

- **nella Tavola n.2.2 – Unità di Paesaggio**

- Art. 36 - *Area sottoposta a tutela dall'UNESCO quale Patrimonio Culturale dell'Umanità;*

- Art. 57 - *Tutela del paesaggio, pertinenze scoperte, contesti figurativi, cime, crinali e con visuali (vedute): Unità di paesaggio 1: ambito pianiziale del fiume Adige;*

- Art. 57 - *Tutela del paesaggio, pertinenze scoperte, contesti figurativi, cime, crinali e con visuali (vedute): Unità di paesaggio 2: ambito pianiziale dell'acquifero indifferenziato;*

- Art. 57 - *Tutela del paesaggio, pertinenze scoperte, contesti figurativi, cime, crinali e con visuali (vedute): Unità di paesaggio 5: ambito della pianura valliva;*

- Art. 81 – *Obiettivi ed articolazione della città storica centrale;*

- Art. 135 - *Ambito del parco delle mura magistrali.*

- **nella Tavola n.3.1 – Rete ecologica - Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ambientale**

- Art. 58 - *Rete ecologica: disposizioni operative per la tutela della natura, la salvaguardia ed il potenziamento della diversità biologica, la riqualificazione del territorio, nonché per l'equilibrio tra spazi naturali e contesto antropizzato.*

- **nella Tavola n.3.2 – Rete ecologica – Zonizzazione degli ambiti**

- Art. 60 - *Corridoi ecologici;*

- Art. 62 - *Aree di connessione naturalistica e di ammortizzazione della frangia urbana;*

- Art. 64. - *Ambito dei parchi.*

- **nella Tavola n. 4 – Disciplina Regolativa**

- **nella Tavola n. 5 – Disciplina Operativa**

SISTEMA DEI PARCHI E DEL TERRITORIO AGRICOLO

Territorio agricolo:

- Art. 142 - *Sub ambito agricolo di ammortizzazione e transizione;*

- Art. 143 - *Sub ambito agricolo di area di mitigazione;*

SISTEMA DEI SERVIZI

- Art. 115 – Repertorio normativo Sez. 10: Categoria 95

Verde ed attrezzature pubbliche o di uso pubblico

- Art. 122 - Lett. P. Aree per la sosta
- Art. 122 - Lett. V. Aree per verde pubblico, verde attrezzato e orti urbani
- Art. 123 - Lett. A Art. 124 Lett. A Attrezzature di interesse generale;
- Art. 123 - Lett. V. 124 Lett. V. Parchi Pubblici;
- Art. 124 - Lett. K. Attrezzature di interesse generale

Servizi privati di interesse collettivo e generale non convenzionati

- Art. 128 - Parcheggi ed attrezzature per il tempo libero, rimesse di veicoli;

SISTEMA INSEDIATIVO

La città storica

SISTEMA INSEDIATIVO

La città storica

- Art. 81 - Centro storico maggiore;
- Art. 135 - Ambito del parco delle mura magistrali.

La Città esistente

- Art. 104 - TCb – tessuto con edificazione mista-funzionale;
- Art. 105 - TCc – tessuto con dominante edificazione isolati su lotto;
- Art. 110 - Tessuto per attività integrata;
- Art. 113 - Delimitazione della ZAI storica – Ambito ;
- Art. 181 - PEEP vigenti;
- Art. 181 - PUA vigenti ed ACCORDI di programma:
 - Residenziale;
 - Produttivo/Terziario/Commerciale;

Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici

- Art. 182. Progetti di opere pubbliche o di pubblica utilità già approvati o inseriti nella programmazione delle OO.PP.;
- Art. 26. Fasce di rispetto stradale;

- *Art. 123. Magnele;*
- *Sede stradale.*

Fasce di rispetto e corsi d'acqua

- *Art. 39 - Fasce vegetate lungo le ripe ed i terrazzamenti alluvionali;*

- ***Nella Tavola n. 4A/2 Centri storici e Corti rurali - Centro storico Maggiore***

Disposizioni per la qualità urbana ed edilizia.

- *Art. 83 - Città storica centrale: disciplina funzionale;*
- *Art 115 - Aree a servizi - rep. norm. Sez. 10 - Categoria/Tipo: n°95 Area Parcheggio.*

Per la maggior parte del tracciato del filobus, la destinazione urbanistica idonea risulta essere sede stradale, salvo alcune strutture funzionali al sistema che hanno specifiche destinazioni già individuate dal P.I..

Dalla sovrapposizione del progetto con la cartografia del Piano degli Interventi, risulta che la maggior parte dell'intervento ricade su sede stradale. Tuttavia molti interventi puntuali previsti dal progetto, come alcuni tratti del tracciato, la realizzazione del sottopasso pedonale di Via S. Paolo, alcune piattaforme di fermata, allargamenti stradali, il deposito, ecc... ricadono in aree urbanisticamente non conformi alla destinazione d'uso prevista dal progetto. Le aree non idonee aventi necessità di adeguamento, sono rappresentate nell'elaborato grafico allegato alla presente relazione.

In definitiva, dal punto di vista urbanistico, dall'analisi delle destinazioni d'uso del Piano degli Interventi, le opere previste dal progetto sono parzialmente difformi alle previsioni del P.I., pertanto è necessario procedere a specifica variante urbanistica a cui fanno riferimento i presenti elaborati.

PARTE URBANISTICA - Piano degli Interventi - variante urbanistica

La variante urbanistica ha la finalità di adeguare il Piano degli Interventi alle opere previste dal progetto definitivo del filobus. Per le parti/aree non compatibili, si opera sulle destinazioni d'uso previste dal P.I., assegnando alle aree le corrette zonizzazioni.

Per l'individuazione delle aree a variante, si è fatto riferimento al progetto definitivo dell'opera ed agli elaborati progettuali citati in premessa.

I punti di variante riguardano alcuni punti di passaggio della linea filobus, le sottostazioni elettriche, l'ambito di Verona sud, dove andrà localizzato il deposito, il passaggio pedonale di Via S. Paolo ed alcune schede norma.

Annotazione sulle varianti inerenti il tracciato e sottostazioni elettriche (SSE)

Le varianti riguardano diversi punti distribuiti su tutto il percorso, sia per la linea nord sud sia per la linea est-ovest. Riguardano principalmente la tav. 4 - disciplina regolativa e la tav. 5 - disciplina operativa. In alcuni casi le varianti incidono anche sulle previsioni urbanistiche della tavola del paesaggio, quella della rete ecologica e quella dei centri storici con conseguente modifica delle singole zonizzazioni.

In particolare, per le aree occupate dalle sottostazioni elettriche, sia interrate che fuori terra, è stata assegnata a loro una specifica destinazione d'uso già prevista dalle N.T.O. del P.I. (art. 124 lett. K) ed con specifica grafia nelle tavv. 4 e 5 alla voce "sistema dei servizi".

Annotazione sulle varianti inerenti le schede norma

Il percorso del filobus interseca, ambiti soggetti a scheda norma con accordi, ai sensi dell'art. 6 della L.R. 11/2004, individuati nella tav. 5 disciplina operativa. Le schede norma sono rappresentate nel documento "schede norma", parte integrante del P.I. e sono quelle individuate con i seguenti numeri di repertorio:

n. 208 Quartiere Quinzano

ubicazione: Via Cà di Cozzi, interessata dalla rotatoria all'incrocio di Via Cà di Cozzi con V.le Caduti del Lavoro.

La rotatoria ricade in ambito privato adiacente ad un intervento di riqualificazione urbanistica e infrastrutturale identificato nel PI Operativo con la scheda norma repertorio n. 208. L'ambito della scheda prevede da una parte un'intervento residenziale dall'altra una riforestazione.

Il progetto non incide direttamente sull'ambito della scheda, tuttavia, considerato che l'area interessata dalla rotatoria sarà assoggettata a vincolo preordinato all'esproprio ed è in adiacenza agli ambiti di intervento, si ritiene opportuno aggiornare la parte grafica della scheda norma dando indicazione del progetto filoviario.

n. 402 - Quartiere di S. Michele

ubicazione: prossimità di via Dolomiti, interessata dall'attestazione della linea 1 A ovest-est.

Il loop di inversione terminale della linea che si attesta a Verona Est ricade in ambito privato interessato da un intervento di riqualificazione urbanistica e infrastrutturale identificato nel PI Operativo con la scheda norma n.402. Il contenuto di tale accordo è stato valutato dalla Giunta Comunale che, con propria delibera n.249 del 08-08-2013, ne ha approvato il testo definitivo in previsione del successivo perfezionamento mediante stipula notarile.

L'accordo è altresì corredato da uno schema di approfondimento della proposta viabilistica che ha compiutamente recepito il progetto filoviario, rendendo compatibili le previsioni progettuali della scheda norma rispetto ai contenuti del progetto filoviario.

n. 34-35 - Quartiere Borgo Roma

ubicazione: ex manifattura tabacchi - V.le della Fiera, interessata dal tracciato filobus e sistemazione stradale di Via Scopoli.

L'ambito oggetto della manifestazione d'interesse comprende il complesso degli immobili costituenti la ex Manifattura Tabacchi.

Il tracciato filobus interessa la scheda norma nella parte posta all'incrocio tra via Scopoli e V.le della Fiera nel punto in cui il progetto filoviario prevede la realizzazione di una rotatoria. A riguardo la proposta di riqualificazione urbanistica della scheda norma, ha previsto la rotatoria sopracitata integrata ad una sistemazione viaria dell'intero ambito di intervento, rendendo pertanto compatibile il progetto di riqualificazione urbanistica con il tracciato filoviario.

n. 95 - Quartiere Borgo Roma

Ubicazione: V.le del Commercio angolo V.le dell'Industria, interessata da allargamento stradale per passaggio filobus e realizzazione di pista ciclabile.

L'ambito è situato tra l'incrocio tra viale dell'Industria e via del Commercio. La proposta prevede la demolizione degli edifici dismessi esistenti e l'inserimento di un complesso polifunzionale. Attuazione tramite PUA.

Il progetto da sviluppare all'interno dell'ambito della scheda norma dovrà tener conto del progetto definitivo del sistema filoviario.

La presente variante urbanistica non incide sulle carature urbanistiche e funzioni previste delle singole schede norma. In ogni scheda norma, viene inserita l'indicazione del progetto filoviario, mediante apposita grafia (schede norma 208-402-34-35-95) e la seguente prescrizione (schede norma 402-34-35-95) da recepire in ogni fase dell'iter approvativo dell'intervento:

"l'ambito dovrà adeguarsi al progetto definitivo del sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario".

Annotazione sulle varianti inerenti l' ambito di Verona sud - Loc. Genovesa

Il Piano degli Interventi, facendo proprie le previsioni di un sistema di trasporto pubblico integrato, ha previsto un'area di adeguate dimensioni in cui insediare le future grandi strutture funzionali ai vari sistemi di trasporto di massa, localizzata a sud del casello autostradale in loc. La Genovesa. A riguardo nella tavola n. 6 - tavola programmatica, è inserito un ambito per le infrastrutture alla mobilità, in cui localizzare il deposito e le strutture di servizio del trasporto pubblico, il ribaltamento del casello autostradale di Verona sud ed il parcheggio scambiatore. Inoltre per l'intero ambito ha individuato le direttrici preferenziali di sviluppo, necessarie per un'eventuale espansione, in quanto l'ambito individuato dal P.I. riguarda aree di esclusiva proprietà comunale.

Le diverse funzioni previste in tale area, hanno trovato, seppur ai diversi livelli, una loro definizione progettuale ed un coordinamento fra i vari soggetti attuatori. A riguardo l'Amministrazione Comunale, con decisione di Giunta n. 1178/2013, recependo i contenuti della planimetria generale di indirizzo per gli interventi in Verona Sud loc. Genovesa, ha definito le linee d'indirizzo per la progettazione dei comparti di intervento a cui i diversi attori dovranno far riferimento. Le infrastrutture da realizzare nei vari comparti sono il parcheggio scambiatore, il parziale ribaltamento del casello autostradale, deposito del nuovo sistema filoviario nonché il parcheggio degli autobus urbani-extraurbani. In relazione alle varie progettualità, si è verificata una sostanziale compatibilità fra il progetto del sistema filoviario e le linee di indirizzo date dall'Amministrazione Comunale con l'atto sopracitato.

Per quanto riguarda il parcheggio scambiatore, da realizzarsi interamente su area di proprietà comunale, è stato approvato il progetto preliminare con delibera di Giunta Comunale n. 358-2013 e sarà funzionalmente interconnesso con sistema di trasporto pubblico. Infatti all'interno del parcheggio scambiatore è previsto il passaggio del filobus e fermate ad esso dedicate. Il parcheggio scambiatore ha una sostanziale compatibilità urbanistica definita dall'art. 123 delle NTO come risulta dalle tavv. 4 e 5 del Piano degli Interventi.

Vista la situazione delineata si rende opportuno trattare come un'unicum questi due grandi progetti, andando a dare una corretta definizione urbanistica ai due ambiti di interesse, conformemente alle direttive del PAT ove demanda al P.I. l'indicazione di dettaglio della perimetrazione, delle opere e dei tracciati.

Pertanto l'ambito del parcheggio scambiatore andrà ad assumere la destinazione propria di P.S., prevista dall'art. 123 delle NTO, mentre per l'ambito del deposito sarà assegnata la destinazione di attrezzature di interesse generale di cui all'art. 124 delle NTO, con modifica

della descrizione della categoria n. 74 - Attrezzature tecnologiche del REPERTORIO
NORMATIVO - SEZIONE 10 - CATEGORIA SERVIZI.

Il ribaltamento parziale del casello di Verona sud sarà oggetto di specifico progetto e
procedura autorizzativa facente capo alla società concessionaria autostradale, pertanto non
è inserito nella presente variante.

Annotazione all'elaborato grafico

Dalla sovrapposizione delle tavole progettuali con il Piano degli Interventi sono stati
riscontrati molti punti in cui le previsioni urbanistiche non sono allineate con quanto previsto
dal progetto, per i quali era necessario procedere a variante urbanistica.

Le modifiche della zonizzazione da apportare al Piano degli Interventi contenute nella
presente variante sono state raggruppate in 19 schede, così suddivise:

schede da 1 a 8 _ tratta parcheggio Cà di Cozzi - deposito Verona sud;

schede da 9 a 10 _ tratta V.le dell'Agricoltura - Policlinico G.B. Rossi;

schede da 11 a 19 _ tratta Verona est - Stadio.

Nella maggior parte dei casi le varianti riguardano cambi di destinazione d'uso, in altri casi,
come le modifiche delle tavole del centro storico e delle tavole di carattere ambientale, le
varianti sono inerenti ad elementi puntuali, areali o modifica di perimetri alle zonizzazioni.



CAMBI DI DESTINAZIONE D'USO - MODIFICHE GRAFICHE

SCHEDA 1

- **Nella Tavola n.2.1 – Tutela del Paesaggio**

Art. 39 - Fasce vegetate lungo le ripe ed i terrazzamenti alluvionali;

Art. 57 - Tutela del paesaggio, pertinenze scoperte, contesti figurativi, cime, crinali e con visuali (vedute).

Art. 176 – Viabilità di progetto.

Stralcio dalla tavola grafica, per l'ambito di intervento, degli elementi di carattere ambientale lineari ed areali.

- **nella Tavola n.3.1 – Rete ecologica - Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ambientale**

art. 58, comma 7, lett.e-b - Rete ecologica: disposizioni operative per la tutela della natura, la salvaguardia ed il potenziamento della diversità biologica, la riqualificazione del territorio, nonché per l'equilibrio tra spazi naturali e contesto antropizzato.

Stralcio dalla tavola grafica, per l'ambito di intervento, degli elementi di carattere ambientale lineari ed areali.

- **Nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**
- **Nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa**

da art. 39 - Fasce vegetate lungo le ripe ed i terrazzamenti alluvionali;

- art. 104 - Tessuto con edificazione mista (TCB1);

- art. 104 - Tessuto con edificazione mista (TCB2);

- art. 182 - Progetti di opere pubbliche o di pubblica utilità già approvati o inseriti nella programmazione delle OO.PP.- Viabilità di progetto;

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

a - art.122 lett.V - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per verde pubblico, verde attrezzato e orti urbani;

- art.124 lett.K – Attrezzature tecnologiche;

Nella disciplina Operativa - Schede Norma

scheda norma repertorio n. 208 - inserito indicazione progetto filoviario

SCHEDA 2

- **nella Tavola n.3.1 – Rete ecologica - Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ambientale**

art. 58, comma 7, lett.d - Rete ecologica: disposizioni operative per la tutela della natura, la salvaguardia ed il potenziamento della diversità biologica, la riqualificazione del territorio, nonché per l'equilibrio tra spazi naturali e contesto antropizzato

Stralcio dalla tavola grafica, per l'ambito di intervento, degli elementi di carattere ambientale lineari ed areali.

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**
- **nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa**

da - art.124 – altre attrezzature di interesse generale;

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

SCHEDA 3

- **nella Tavola n. 4A/2 Centri storici e Corti rurali - Centro storico Maggiore**

da - art. 83 Città storica centrale: disciplina funzionale e art.115 Città pubblica : il sistema dei servizi;

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**
- **nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa**

da - art.122 lett.V - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per verde pubblico, verde attrezzato e orti urbani;

- art.124 lett.K – Attrezzature tecnologiche;

- art. 110 – Tessuto per attività integrate;

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

SCHEDA 4

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**

da - art. 113 – tessuto produttivo della ZAI (ambito I, II, III);

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**

- **nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa**

da - art.122 lett. P - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per la sosta;

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

da - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

a - art.122 lett. P - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per la sosta;

da - art.121-122-123-124 lett. V/P - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per la sosta;

- art.122 lett. P - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per la sosta;

a - art.124 lett.K – Attrezzature tecnologiche;

da - ART. 181 - Disciplina degli accordi di programma, dei PIRUEA, dei PUA e PEEP approvati anteriormente al presente PI (PUA)

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

- **Disciplina Operativa - Schede Norma**

scheda norma repertorio n. 34-35 - Quartiere Borgo Roma

inserita indicazione grafica del progetto filoviario ed inserita la seguente prescrizione:

"L'ambito dovrà adeguarsi al progetto definitivo del sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario".



SCHEDA 5

- **nella Tavola n.3.1 – Rete ecologica - Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ambientale**

art. 58, comma 7, lett.d - Rete ecologica: disposizioni operative per la tutela della natura, la salvaguardia ed il potenziamento della diversità biologica, la riqualificazione del territorio, nonché per l'equilibrio tra spazi naturali e contesto antropizzato

***Stralcio** dalla tavola grafica, per l'ambito di intervento, degli elementi di carattere ambientale lineari ed areali.*

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**

da - art. 113 – tessuto produttivo della ZAI (ambito I, II, III);

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**
- **nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa**

da - art. 127- lett. V – Impianti ed attrezzature sportive private;

- art. 128 lett. P – Parcheggi ed attrezzature per il tempo libero, rimesse di veicoli;

- art.122 lett. P - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per la sosta;

- art.122 lett.V - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per verde pubblico, verde attrezzato e orti urbani;

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

- **Disciplina Operativa - Schede Norma**

scheda norma repertorio n. 95 - Quartiere Borgo Roma

inserita indicazione grafica del progetto filoviario ed inserita la seguente prescrizione:

"L'ambito dovrà adeguarsi al progetto definitivo del sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario".



SCHEDA 6

- **nella Tavola n.3.1 – Rete ecologica - Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ambientale**

art. 58, comma 7, lett.d - Rete ecologica: disposizioni operative per la tutela della natura, la salvaguardia ed il potenziamento della diversità biologica, la riqualificazione del territorio, nonché per l'equilibrio tra spazi naturali e contesto antropizzato;

***Stralcio** dalla tavola grafica, per l'ambito di intervento, degli elementi di carattere ambientale lineari ed areali.*

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**

*da - 127- lett. V – Impianti ed attrezzature sportive private;
- 128 lett. P – Parcheggi ed attrezzature per il tempo libero, rimesse di veicoli;
- 113 – tessuto produttivo della ZAI (ambito I, II, III);*

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**
- **nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa**

da - Art.122 lett.V - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per verde pubblico, verde attrezzato e orti urbani;

a - art.124 lett.K – Attrezzature tecnologiche;

da - Art. 122 lett.V - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per verde;

*a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;
- art.122 lett. P - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per la sosta.*



SCHEDA 7

- **nella Tavola n.3.2 – Rete ecologica – Zonizzazione degli ambiti**

Art. 62 – Aree di connessione naturalistica e di ammortizzazione della frangia urbana.

Art. 66 – Aree di mitigazione ambientale

Stralcio dalla tavola grafica, per l'ambito di intervento, degli elementi di carattere ambientale lineari ed areali.

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**
- **nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa**

*da Art. 62 – Aree di connessione naturalistica e di ammortizzazione della frangia urbana;
art. 142- zona agricola di ammortizzazione e transizione,
art.143 - area di mitigazione ambientale;*

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici - Sede Stradale e conseguente adeguamento fasce di rispetto stradale (art. 26).

SCHEDA 8

- **nella Tavola n.3.1 – Rete ecologica - Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ambientale**

art. 58, comma 7, lett.e - Rete ecologica: disposizioni operative per la tutela della natura, la salvaguardia ed il potenziamento della diversità biologica, la riqualificazione del territorio, nonché per l'equilibrio tra spazi naturali e contesto antropizzato

Stralcio dalla tavola grafica, per l'ambito di intervento, degli elementi di carattere ambientale lineari ed areali.

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**
- **nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa**

da Art. 123 – Magne

Art. 142- zona agricola di ammortizzazione e transizione;

a Art.124 lett.K – Attrezzature tecnologiche;

Art. 123 – Parchi, servizi ed attrezzature di interesse generale lett. P

- **nel Repertorio Normativo - Sezione 10 - Categoria Servizi**

da categoria Stazione autolinee extraurbane codice 74;

a categoria Stazione autolinee Urbane/Extraurbane e strutture/servizi connessi codice 74.

SCHEDA 9

- **nella Tavola n.3.1 – Rete ecologica - Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ambientale**

da - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

a - Art. 58, comma 7, lett.d - Rete ecologica: disposizioni operative per la tutela della natura, la salvaguardia ed il potenziamento della diversità biologica, la riqualificazione del territorio, nonché per l'equilibrio tra spazi naturali e contesto antropizzato –

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**

- **nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa**

da - art. 105 – Tessuti con dominante edificazione isolata su lotto (TCc1)

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

da - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

a - art. 122 - Verde, servizi ed attrezzature collettive a livello urbano: V – Aree per verde pubblico, verde attrezzato e orti urbani;

da - art. 122 - Verde, servizi ed attrezzature collettive a livello urbano: V – Aree per verde pubblico, verde attrezzato e orti urbani;

- artt. 123 - Parchi, servizi e attrezzature d'interesse generale: V - Parchi pubblici; Altre attrezzature d'interesse generale;

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale.

SCHEDA 10

- nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa
- nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa

da - artt. 123 - Parchi, servizi e attrezzature d'interesse generale: V - Parchi pubblici; Altre attrezzature d'interesse generale;

a - art.124/K - Altre attrezzature d'interesse generale: K - Attrezzature tecnologiche.

SCHEDA 11

- nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa
- nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa

da - Art.123 lett.P - Parchi, servizi e attrezzature d'interesse generale: P – Parcheggi scambiatori;

a - art.124 lett.K – Attrezzature tecnologiche.

SCHEDA 12

- nella Tavola n.3.1 – Rete ecologica - Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ambientale

art. 58, comma 7, lett.e - Rete ecologica: disposizioni operative per la tutela della natura, la salvaguardia ed il potenziamento della diversità biologica, la riqualificazione del territorio, nonché per l'equilibrio tra spazi naturali e contesto antropizzato

***Stralcio** dalla tavola grafica, per l'ambito di intervento, degli elementi di carattere ambientale lineari ed areali.*

- nella Tavola n. 4A/2 Centri storici e Corti rurali - Centro storico Maggiore

da - art. 83 Città storica centrale: disciplina funzionale e art.115 Città pubblica : il sistema dei servizi- categoria 83;

a - art. 83 Città storica centrale: disciplina funzionale e art.115 Città pubblica : il sistema dei servizi- categoria 74;



SCHEDA 13

- **nella Tavola n. 4A/2 Centri storici e Corti rurali - Centro storico Maggiore**

art.78 - Norme comuni su articoli e manufatti - portici;

Inserito nella tavola grafica elemento lineare - portico.

SCHEDA 14

- **nella Tavola n.2.1 – Tutela del Paesaggio**

Art. 57 - Tutela del paesaggio, pertinenze scoperte, contesti figurativi, cime, crinali e con visuali

Modifica perimetro giardino storico.;

- **nella Tavola n.3.1 – Rete ecologica - Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ambientale**

art. 58, comma 7, lett.d - Rete ecologica: disposizioni operative per la tutela della natura, la salvaguardia ed il potenziamento della diversità biologica, la riqualificazione del territorio, nonché per l'equilibrio tra spazi naturali e contesto antropizzato

Modifica perimetro giardino storico.

- **nella Tavola n. 4A/1 Centri storici e Corti rurali - Centro storico Maggiore**

Art. 41 - Giardini storici

Modifica perimetro giardino storico.

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**
- **nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa**

da - Art.122 lett.V - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per verde pubblico, verde attrezzato e orti urbani;

a - art.124 lett.K – Attrezzature tecnologiche.



SCHEDA 15

- nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa
- nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa

*da - art.122 lett. P - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per la sosta;
a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale.*

SCHEDA 16

- nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa
- nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa

*da - art.123 lett.P - Parchi, servizi e attrezzature d'interesse generale: V - Parchi pubblici
a - art.124 lett.K – Attrezzature tecnologiche.*

SCHEDA 17

- nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa
- nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa

*da - ART. 181 - Disciplina degli accordi di programma, dei PIRUEA, dei PUA e PEEP approvati anteriormente al presente PI (PEEP vigente, inferiore a 18 anni, residenziale)
a - art.124 lett.K – Attrezzature tecnologiche.*

SCHEDA 18

- nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa
- nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa

*da - art. 102 - Allineamenti urbani: Distanze tra fabbricati con interposte strade, piazze, parcheggi pubblici e di uso pubblico.
a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale.*

SCHEDA 19

- **nella Tavola n.3.1 – Rete ecologica - Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ambientale**

art. 58, comma 7, lett.e - Rete ecologica: disposizioni operative per la tutela della natura, la salvaguardia ed il potenziamento della diversità biologica, la riqualificazione del territorio, nonché per l'equilibrio tra spazi naturali e contesto antropizzato

nella tavola grafica, per l'ambito di intervento, **modifica** perimetro degli elementi di carattere ambientale lineari ed areali.

- **nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa**
- **nella Tavola n.5 – Disciplina Operativa**

da - art. 109 - Tessuto per attività produttive

- art.122 lett. P - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per la sosta;

- art. 121-122-123-124 Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico;

a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici- Sede Stradale;

- **Disciplina Operativa - Schede Norma**

scheda norma repertorio n. 34-35 - Quartiere Borgo Roma

inserita indicazione grafica del progetto filoviario ed inserita la seguente prescrizione:

"L'ambito dovrà adeguarsi al progetto definitivo del sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario".

La Variante è costituita dai seguenti elaborati:

1. ELABORATO GRAFICO costituito da 19 schede e 66 fogli
estratto tavole 2.1 / 3.1 / 4A.1 / 4A.2 / 4 / 5 del Piano degli Interventi.
 - P.I.: stralcio dello stato attuale;
 - P.I.: stralcio dello stato modificato:
2. RELAZIONE TECNICA