



PROVINCIA DI VERONA
Area funzionale Servizi in Campo Ambientale
Servizio Valutazione Impatto Ambientale

Oggetto Procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/06 e s.m.i..
Istanza pervenuta dalla ditta AMT Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. avente ad oggetto: *“PROGETTO DEFINITIVO – VARIANTE SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO DI TIPO FILOVIARIO NELLA CITTA' DI VERONA.”*

determinazione n. 158/19 del 16/01/2019

Decisione Il dirigente¹ dell'Area funzionale Servizi in Campo Ambientale della Provincia di Verona:

- esclude dalla procedura di valutazione di impatto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e successive modifiche ed integrazioni, con condizioni ambientali², l'istanza avente ad oggetto: *“PROGETTO DEFINITIVO–VARIANTE SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO DI TIPO FILOVIARIO NELLA CITTA' DI VERONA”*, dando atto della non necessità della Valutazione di Incidenza Ambientale.

Fatto A nome del sig. Carlo Alberto Voi, in qualità di legale rappresentante della AMT S.p.A. Azienda Mobilità trasporti³ è pervenuta la documentazione relativa all'istanza di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., avente ad oggetto *“PROGETTO DEFINITIVO – VARIANTE SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO DI TIPO FILOVIARIO NELLA CITTA' DI VERONA”*, acquisita al prot. n. 28000 del 10 maggio 2018 e successivamente integrata.

Nella seduta del 03 agosto 2018 (verbale n. 59)⁴ il Comitato Tecnico per la Valutazione di Impatto Ambientale ad unanimità ha ritenuto necessario richiedere della documentazione integrativa per la valutazione dell'istanza e pertanto, con nota prot. n.52067 del 30 agosto 2018 si è inoltrata alla ditta la nota con richiesta di integrazioni che, dopo richiesta e concessa proroga, si sono acquisite al prot. n. 69454 del 15 novembre 2018.

Su accolta richiesta del Comitato la ditta è stata invitata ad essere presente⁵ nelle sedute del 30 novembre 2018 (verbale n. 70) e del 07 dicembre 2018 (verbale n. 71).

Nella seduta del 07 dicembre 2018 (verbale n. 71) il Comitato Tecnico per la Valutazione di Impatto Ambientale ad unanimità ha ritenuto di poter escludere l'intervento in argomento dalla procedura di V.I.A. con alcune condizioni ambientali⁶,

¹ L'art.107 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 “Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali”, l’articolo 75 del vigente statuto della Provincia e gli articoli 28 e 31 del vigente regolamento della Provincia sull’ordinamento degli uffici e dei servizi attribuiscono ai dirigenti o ai funzionari da loro delegati la competenza ad adottare gli atti di assenso.

² Condizioni ambientali proposte dal proponente, ai sensi dell’art. 5, comma 1, lettera o- ter) del D.Lgs 152/06.

³ AMT S.p.A. Azienda Mobilità trasporti con sede in via F. Torbido, 1 – 37133 Verona.

⁴ A cui è stata invitata a partecipare anche la ditta per dei chiarimenti.

⁵ Richieste accordate rispettivamente con nostre note: prot. n. 71690 del 27/11/2018 e pro n. 73207 del 03/12/2018.

⁶ Sottoscritte dal legale rappresentante nel corso della seduta del 7 dicembre 2018 (convocato con nota prot. n. 73207 del 03/12/2018) ed acquisite al protocollate con n. 74411 del 07/12/2018.

dando atto della non necessità della Valutazione di Incidenza Ambientale.

In data 20 dicembre 2018 la conferenza decisoria in materia di VIA, convocata ai sensi dell'art. 10 comma 2 della L.R. n. 4/2016, ha valutato il parere espresso dal Comitato Tecnico VIA nella seduta del 07 dicembre 2018 (verbale n. 71) ed ha approvato ad unanimità di non assoggettare a VIA l'intervento, condividendone le motivazioni e confermando le medesime condizioni ambientali.

- Motivazione** La decisione si fonda sull'istruttoria effettuata dall'ufficio competente ai sensi della normativa riportata in nota⁷, sulla base del parere del Comitato Tecnico V.I.A. così come espresso con verbale n. 71 del 07 dicembre 2018, nonché sugli esiti della conferenza decisoria del 20 dicembre 2018.
- Obblighi da rispettare** La ditta è tenuta a realizzare il progetto rispettandone in maniera vincolante le caratteristiche e le misure previste al fine di evitare o prevenire eventuali impatti ambientali significativi e negativi, come riportate negli elaborati agli atti, nel rispetto delle condizioni ambientali, avanzate dal proponente ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera o- ter) del D.Lgs 152/06, contenute nel parere del 07 dicembre 2018, nel verbale n. 71, il cui "estratto" viene allegato alla presente costituendone parte integrante e sostanziale.
- Avvertenze** Il presente provvedimento, completo dell'allegato estratto di Verbale n. 71 del 07 dicembre 2018, è consegnato alla ditta AMT Azienda Mobilita' e Trasporti S.p.A. e ne viene data comunicazione dell'avvenuta pubblicazione a: Comune di Verona, ARPAV Dipartimento Provinciale di Verona, Dipartimento di Prevenzione dell'AULSS 9 e Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Verona, Rovigo e Vicenza.
La determinazione è pubblicata all'albo pretorio⁸ e sul sito della Provincia.
- Ricorso** Se esistono validi motivi per contestare questo provvedimento è possibile presentare ricorso al giudice amministrativo⁹, in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica¹⁰.

F.to: Il dirigente
Paolo Malesani

⁷ Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e successive modifiche ed integrazioni.

⁸ Per un tempo determinato che verrà reso noto nella nota di comunicazione della presente.

⁹ Il ricorso al giudice amministrativo va presentato entro 60 giorni dal ricevimento del presente provvedimento.

¹⁰ Il ricorso straordinario al Presidente della Repubblica va presentato entro 120 giorni dal ricevimento del presente provvedimento.

PROVINCIA DI VERONA
Legge Regionale 08 febbraio 2016, n. 4
COMITATO TECNICO PROVINCIALE
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Estratto Verbale n. 71
Seduta del 07 dicembre 2018

Il giorno 07 dicembre 2018 alle ore 08,45 presso la sala riunioni “Giulietta e Romeo” nella sede di via delle Franceschine n. 10 della Provincia di Verona, si è riunito il Comitato Tecnico Provinciale per la Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), istituito¹¹ e convocato¹² in conformità a quanto previsto dalla Legge regionale 18 febbraio 2016 n. 4 e dal conseguente *“Regolamento per la disciplina dello svolgimento delle funzioni di autorità competente a procedure di V.I.A. e per il funzionamento del Comitato Tecnico per la Valutazione dell’Impatto Ambientale (VIA)”*¹³

Sono stati convocati alla seduta i seguenti componenti:

Nominativo	Ente/Esperto	Presenza
Paolo MALESANI	PRESIDENTE - Dirigente Settore Ambiente - Provincia di Verona o suo sostituto.	Presente
Francesca ZANTEDESCHI	Responsabile Servizio V.I.A. o suo sostituto - Ufficio prov.le competente in materia di V.I.A.	Presente
Ottorino PIAZZI	Dip. Prov.le A.R.P.A.V.- o suo delegato	Presente
Giancarlo BIANCARDI	Dirigente Avvocatura - Provincia di Verona o suo delegato - componente esperto in <i>diritto o economia ambientale</i>	Assente
Carlo POLI	Responsabile del Servizio S.I.T. e pianificazione, area programmazione e sviluppo del territorio - Provincia di Verona o suo delegato - componente esperto in <i>pianificazione urbana, territoriale e del paesaggio; tutela dei beni culturali ed ambientali.</i>	Presente
Andrea DALLA VALLE	Esperto in <i>“inquinamento acustico e agenti fisici”</i>	Presente
Simone DAL FORNO	Esperto in <i>“difesa del suolo, geologia e idrogeologia”</i>	Presente **
Martino DELL'OSBEL	Esperto in <i>“tutela delle specie biologiche e della biodiversità; tutela dell’assetto agronomico e forestale”</i>	Presente
Gregorio GIOVANE	Esperto in <i>“contenimento degli inquinanti; impianti industriali ed analisi dei rischi di incidenti industriali”</i>	Presente
Emanuela VOLTA	Esperto in <i>“salute ed igiene pubblica”</i>	Presente

* Come rilevato nel verbale entra nel corso della seduta.

** Come rilevato nel verbale esce nel corso della seduta.

Il Presidente, accertata la regolare convocazione e la presenza del numero legale alle ore 9,00 dichiara aperta la seduta ed invita a trattare gli argomenti iscritti all’ordine del giorno:

- *omissis* -

¹¹ Decreto del Presidente della provincia di Verona n. 55 del 19 ottobre 2016, come modificato dal Decreto n. 37 del 12/10/2017.

¹² Con nota prot. n. 73080 del 03/12/2018 - trasmesso anche ai SUAP di competenza ed integrato con nota con prot. n.: 73896 del 06/12/2018.

¹³ Approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 35 in data 07 settembre 2016.

Argomento n. 5 - o.d.g. n. 5

- **AMT Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. - Verona.** *“PROGETTO DEFINITIVO – VARIANTE SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO DI TIPO FILOVIARIO NELLA CITTA' DI VERONA”*. Procedura ai sensi dell'art. 19 D.lgs. 152/06 e s.m.i.. **Discussione parere.**

Discussione per cui è stato convocato il comune di Verona ed il proponente.¹⁴

Entrano i colleghi Paola Pascale, Elisabetta Gasparrini e Davide Cerrano.

Alle ore 10,35 - *il segretario* rileva che è presente in rappresentanza del comune di Verona Michele Fasoli.

Il Presidente informa che, al prot. n. 28000 del 10/05/2018 e successivamente integrata, si è acquisita a nome di Carlo Alberto Voi, in qualità di legale rappresentante della AMT S.p.A. Azienda Mobilità trasporti¹⁵, la documentazione relativa all'istanza avente ad oggetto *“PROGETTO DEFINITIVO – VARIANTE SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO DI TIPO FILOVIARIO NELLA CITTA' DI VERONA”*.

Ricorda che in data 15/06/2018 l'istruttoria¹⁶ è stata assegnata al gruppo di lavoro composto da: Dalla Valle Dal Forno e Volta, individuando come referente Dalla Valle.

Riferisce che a seguito di: sopralluogo¹⁷, confronto con i vari uffici della Provincia coinvolti¹⁸ ed in accoglimento della richiesta del gruppo istruttorio la ditta è stata invitata¹⁹ alla seduta del 03/08/2018 (verbale n. 59) per dei chiarimenti.

Ricorda che nella stessa seduta il comitato ad unanimità ha ritenuto di dover acquisire nuova documentazione per la valutazione dell'intervento, pertanto con nota prot. n. 52067 del 30/08/2018 si è inoltrata la richiesta di integrazioni. Dopo richiesta e concessa proroga, con nota prot. n. 69454 del 15/11/2018 si è acquisita la richiesta documentazione integrativa.

Riferisce inoltre che nel corso della seduta del 23/11/2018 (verbale n. 69) il gruppo istruttorio, al fine di avere un incontro con gli uffici provinciali ha chiesto di rinviare l'argomento chiedendo inoltre di avere un ulteriore incontro con la ditta sia nella seduta del 30/11/2018 (verbale n. 70) che nella odierna²⁰.

Alle ore 10,45 si invitano ad entrare i rappresentanti della ditta.

Il segretario rileva che sono presenti: Franco Galli, Domenico Menna, Carlo Addrizza, Maurizio Fabbian e Francesco Birini.

Invita il membro del gruppo istruttorio, ad esporre alla ditta le motivazioni²¹ per cui si è reso necessario convocare la ditta.

Prende la parola *Dalla Valle*, che riferisce che si è reso necessario un confronto con la ditta perché è necessario che, ai sensi dell'art. 5 comma 1 lettera o-ter) del D.Lgs. 152/06, il proponente accolga delle condizioni vincolanti, che sono state riportate nella nota di convocazione, al fine del superamento di alcune criticità, che permettono di escludere l'intervento dalla procedura di V.I.A..

Prende la parola un rappresentante della ditta e riferisce che, presa visione delle condizioni, sono disposti ad accoglierle e pertanto chiedono di essere sottoposti alle stesse e le sottoscrivono, con nota che viene acquisita e messa agli atti.

Alle ore 11,10 escono i rappresentanti della ditta.

¹⁴ Invitato il proponente su richiesta del gruppo istruttorio (seduta del 30/11/2018).

¹⁵ AMT S.p.A. Azienda Mobilità trasporti con sede in via F. Torbido, 1 – 37133 Verona.

¹⁶ Ai sensi dell'art. 11 comma 3 del *“Regolamento per la disciplina dello svolgimento delle funzioni di autorità competente a procedure di V.I.A. e per il funzionamento del Comitato Tecnico per la Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA)”* approvato dal Presidente della Provincia di Verona con decreto n. 55 del 19 ottobre 2016.

¹⁷ Richiesto dal gruppo istruttorio ed effettuato il 24 luglio 2018.

¹⁸ Tenutosi nella sede provinciale di via delle Franceschine il 30 luglio 2018.

¹⁹ Con nostra nota prot n. 46348 del 30 luglio 2018.

²⁰ Richieste accordate rispettivamente con nostre note: prot. n. 71690 del 27/11/2018 e pro n. 73207 del 03/12/2018.

²¹ Già brevemente riferite alla ditta nella nota di convocazione inoltrata con prot. n. 71726 del 27/11/2018.

Il Presidente invita quindi il membro del gruppo istruttorio, ad esporre al comitato la relazione e proposta di parere in ordine all'impatto ambientale.

Prende la parola *Dalla Valle* e da lettura della relazione istruttoria allegata al presente verbale sotto il numero 2) per costituirne parte integrante e sostanziale con la quale il gruppo istruttorio propone di escludere dalla procedura di VIA l'intervento in argomento, con condizioni ambientali e prescrizioni, come sottoscritte in data odierna dal proponente.

Il Presidente mette ai voti la sopra citata proposta che viene accolta ad unanimità dei presenti, con il seguente voto deliberativo:

Componenti presenti	9	Malesani, Zantedeschi, Poli, Piazzzi, Dalla Valle, Dal Forno, Dell'Osbel, Giovane e Volta.
Voti Favorevoli	9	Malesani, Zantedeschi, Poli, Piazzzi, Dalla Valle, Dal Forno, Dell'Osbel, Giovane e Volta.
Voti Contrari	0	

Con la votazione così espressa, il Comitato tecnico V.I.A. approva la proposta di cui sopra.

Alle ore 11,30 esce il rappresentante del comune ed esce anche Simone Dal Forno.

- omissis -

Allegato n. 2.



PROVINCIA DI VERONA COMITATO TECNICO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Istanza presentata dalla ditta:

AMT SPA – AZIENDA MOBILITA' TRASPORTI, con sede legale in via F. Torbido n. 1, 37133, Verona (VR).

Con legale rappresentante: Voi Carlo Alberto, nato a Nogara (VR) il 03/07/1960, residente a Colognola ai Colli, 37030.

Oggetto della richiesta:

Progetto: PROGETTO DEFINITIVO – VARIANTE SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO DI TIPO FILOVIARIO NELLA CITTA' DI VERONA.

Verifica di assoggettabilità ai sensi e per gli effetti dell'articolo 19 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii. in merito al progetto specificato in oggetto, in quanto la tipologia di intervento è ricompresa nella parte II, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i, all'Allegato IV, lettera l).

Istruttoria assegnata nella seduta del 24/07/2018 al gruppo di lavoro composto da:

Ing. Andrea Dalla Valle (coordinatore/relatore)

Geol. Simone Dal Forno

Arch. Emanuela Volta

Analisi della documentazione allegata alla richiesta, assunta ai fini dell'istruttoria acquisite dalla Provincia – Settore Ambiente con prot. n. 28000 in data 10/05/2018:

- PDA0304RS010_Studio del traffico dei nodi di Via Città di Nimes e Via San Paolo;

Integrazioni volontarie pervenute alla Provincia – Settore Ambiente con lettera del 15/05/2018 n. prot. 29039; del 18/05/2018 n. prot. 30065, del 04/06/2018 n. prot. 33334:

- PDA0101RG010_Inquadramento generale;
- PDA0204CR040_Cronoprogramma area deposito e sottopasso Via Città di Nimes;
- PDA0301RS010_Relazione di compatibilità idraulica;
- PDA0301RS020_Relazione di dimensionamento delle reti;
- Allegati sulle opere stradali, deposito, sottostazione;
- PDD0105RS010_Acque grigie, bianche e nere_Relazione di compatibilità idraulica;
- PDD0105RT010_Relazione idraulica acque grigie e bianche;
- PDD0105RT020_Relazione idraulica acque grigie nere;
- PDD0105RT030_Relazione idraulica acquedotto;
- Elenco elaborati;
- Documento di richiesta pareri
- Pareri di: AGSM, SNAM rete gas, Consorzio canale Camuzzoni, ATV, Soprintendenza, Comune e Terna;
- Verbale di Conferenza dei Servizi;
- Domanda di verifica di assoggettabilità a VIA;
- Relazione di verifica di assoggettabilità a VIA;
- Relazione tecnica VINCA;
- Scheda riassuntiva modello A;
- Piano particellare d'esproprio, elenco ditte;
- Dichiarazione del capogruppo;
- Dichiarazione degli estensori responsabili dello studio preliminare ambientale
- Dichiarazione di conformità all'originale;
- Bonifico euro 500 alla Provincia di Verona;
- Attestazione di pagamento degli oneri per l'istruttoria tecnica di valutazione e relativa integrazione;

Integrazioni volontarie pervenute alla Provincia – Settore Ambiente con lettera del 29/11/2018 n. prot. 72390:

- Lettera di trasmissione relativa ai chiarimenti e approfondimenti di cui alle osservazioni del Comitato Via del 23/11/2018;
- Nota di riscontro alle osservazioni del Comitato Via del 23/11/2018 (FILOV/i 78);
- Analisi della possibilità di condivisione delle banchine di fermata;

Integrazioni volontarie pervenute alla Provincia – Settore Ambiente con lettera del 06/12/2018 n. prot. 73804:

- Integrazioni/chiarimenti relativi alla seduta del Comitato VIA del 30/11/2018;

A – STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE (Allegato V - D.Lgs. n. 4/2008)

A.1 – CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

La scelta strategica del P.A.T. del Comune di Verona, 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).

L'Amministrazione di Verona, attraverso l'Azienda Mobilità Trasporti (A.M.T. S.p.A.), in qualità di Stazione Appaltante, propone un nuovo sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario da realizzarsi con mezzi su gomma.

L'obiettivo del sistema è quello di risolvere i problemi di traffico di una città sempre più orientata ad uno sviluppo parificato a quello di una metropoli. Al fine di garantire un alto livello di servizio ed una velocità commerciale adeguata, è previsto che gran parte del tracciato del sistema filoviario sia su corsia riservata, riducendo al minimo i tratti di promiscuità con il traffico privato.

Il tracciato proposto dall'Amministrazione attraverso il progetto preliminare posto a base d'appalto prevede il servizio organizzato su 4 linee distribuite su due assi principali della città, disposti rispettivamente da nord a sud e da ovest verso est, con circa il 60% del percorso elettrificato:

Asse Ovest – Est
Linea 1A, S. Michele - Stazione
Linea 1B, Rondò dalla Corte - Stadio
Asse Nord – Sud
Linea 2A, Borgo Roma - Cà di Cozzi
Linea 2B, Borgo Trento - Verona Sud

Su ciascuno di questi itinerari il percorso si sviluppa interessando principalmente la maglia urbana della viabilità cittadina, di cui si prevede la riorganizzazione funzionale. Ai capolinea peri-urbani del sistema (Cà di Cozzi, Genovesa, Stadio e S. Michele), inoltre, sono previsti parcheggi scambiatori (non oggetto d'appalto), al fine di incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico. Tutte le 4 linee interscambiano presso il nodo nevralgico di piazzale XXV Aprile (Stazione F.S).

Completa l'intervento la realizzazione del nuovo Deposito in località la Genovesa (Verona Sud), al terminale della linea 2B, nel quale verranno realizzati gli uffici, l'officina, l'area di parcheggio filobus ed i servizi di lavaggio e rifornimento, nonché la realizzazione del sottopasso stradale di Via Città di Nimes, sulla circonvallazione interna della città.

Nella seduta della Conferenza dei Servizi finale del 28/11/2013 è stato presentato il progetto definitivo aggiornato, che ha ottenuto tutti pareri positivi con alcune prescrizioni per il progetto esecutivo. Essendo alcuni degli aggiornamenti introdotti sul progetto definitivo ritenuti sostanziali, la Provincia di Verona, Settore Ambiente, con trasmissione N.A.-1304353 del 13/11/2013, ha richiesto di ripercorrere la Verifica di Assoggettabilità (screening variante), limitatamente alle modifiche apportate. Anche questa Verifica di Assoggettabilità (screening variante) si è conclusa con esclusione dalla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale per le parti modificate, subordinata al recepimento in fase esecutiva di alcune prescrizioni (in gran parte riprese dal parere precedente) di cui alla Determinazione del Settore Ambiente della Provincia di Verona n. 1828/14 del 12/05/2014.

In settembre 2014 dopo la conclusione del lungo iter amministrativo, l'adozione e conseguente approvazione della Variante Urbanistica per le opere in parola da parte dell'Amministrazione, nonché il nulla-osta tecnico ed economico rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Prot. RD 82 del 13/05/2014) ai fini della sicurezza (ex art. 3 DPR 753/80) sul progetto definitivo

adeguato alla C.d.S., nonché il parere positivo del C.I.P.E. (Agosto 2014) per l'aumento dell'importo lavori di variante, è stata avviata la progettazione esecutiva.

Il progetto definitivo è stato approvato (2013/14) in Conferenza dei Servizi dall'Amministrazione, che ha anche adottato ed approvato la relativa variante urbanistica, che comprende:

Stralcio 1 e Parte Generale (Zona Sud)

- “Piazzale XXV aprile: predisposizioni da anticipare e coordinare con grandi stazioni S.p.A.” (definito anche sottostralcio 1);
- Parte generale (tipologici generali, studi ed indagini, ecc.);
- tratta dalla Stazione FS al deposito della Genovesa (capolinea linea 2B), con opere d'arte;
- tratta dalla Fiera ad Ospedale di Borgo Roma (capolinea linea 2A);
- tratta funzionale dalla Stazione allo Stadio (capolinea 1A);
- Deposito.

Stralcio 2 (Zona Nord)

- tratta dalla Stazione ad Ospedale Civile di Borgo Trento (capolinea 2A) - non elettrificata;
- tratta da Ospedale Civile di Borgo Trento a Ca' di Cozzi (capolinea 2B);
- tratta dalla Stazione a Via Mondadori - non elettrificata;
- tratta da Via Mondadori a Verona Est (capolinea 1A), compresa bretella fino a Rondò della Corte (capolinea 1B);
- Sottopasso di Via Città di Nimes.



Corografia generale del sistema filoviario

A seguito della definitiva sostituzione del mezzo filoviario, dell'impossibilità di utilizzare alcune aree destinate ad accogliere le nuove opere del Deposito in loc. “La Genovesa”, nonché della modifica della viabilità e degli scenari trasportistici attesi sull'intersezione tra Viale Luciano dal Cero e Via Città di Nimes, con **Ordine di Servizio n. 1 del 20/09/2016** il Direttore Lavori ha ordinato di dare avvio alle attività di variante, al fine di aggiornare il progetto (stralci 1 e 2) alle mutate esigenze.

Le principali varianti o modifiche introdotte e sviluppate possono essere così sinteticamente riassunte:

- 1) **Adeguamento delle banchine di fermate** al nuovo mezzo filoviario urbano Full Electric SwissTrolley4 – Vossloh Kiepe/Carrosserie Hess da 18 e qualora in futuro ammesso dal Codice della Strada ed implementato dal Gestore, anche con il modello da 24,72 m denominato

‘LighTram4’;

2) Adeguamento del Layout delle opere esterne del Deposito, ed in particolare della posizione dell’officina alla planimetria PD D0100 PL02B del progetto definitivo approvato dalla CdS Novembre 2013, con esclusione del progetto di messa in sicurezza della rinvenuta discarica Genovesa;

4) Variante infrastrutturale del sottopasso di Via Città di Nimes;

5) Spostamento SSE06 - Sottostazione di Via Frà Giocondo presso la Palazzina Servizi A. Masprone.

Di seguito vengono descritti gli interventi che si andranno a realizzare a seguito del progetto di variante:

1) Adeguamento delle banchine di fermate:

Le banchine di fermata sono realizzate a partire della pavimentazione esistente attraverso scarifica del piano di posa e realizzazione di sottofondo stabilizzato per la messa in quota del manufatto, i cordoli di contenimento sono previsti come quelli del marciapiede esistente, le pavimentazioni sono in asfalto colorato e decorato. Le banchine in carreggiata hanno una larghezza pari a 2,40 m (T2) e 2.10 m (T3), a seconda degli spazi a disposizione, mentre per le banchine ricavate sui marciapiedi esistenti (T4), è prevista l’estensione dello stesso fino a raggiungere i 2,00 m di larghezza utile.

Complessivamente sono previste n. 111 banchine dislocate sulla 4 linee, comprendendo anche le banchine ‘speciali’ (S) soggette a tutela monumentale e T5 per i capolinea, così suddivise:

- n. 15 banchine tipo T2;
- n. 23 banchine tipo T3;
- N. 45 banchine tipo T4;
- N. 10 banchine tipo T5;
- n. 18 banchine S (“speciali”) soggette a tutela monumentale.

In particolare le banchine (T2, T3 e T4) nel progetto definitivo ed esecutivo 2015 approvato avevano una lunghezza utile prevista pari a 22 m al netto delle rampe.

Sigla	Tipologia	Larghezza	Lunghezza	H dal piano filobus	H dal piano strada	Parapetto di 1 m
T2	In carreggiata	2.40 m	22 m	30 cm	30 cm	-
T3	In carreggiata	2.10 m	22 m	30 cm	30 cm	-
T4	Sui marciapiedi	2.0 m	22 m	30 cm	-	-
T5	Capolinea	4.10 m	55 m	30 cm	-	-
S	-	-	-	-	-	-

A seguito del progetto di variante in oggetto, le banchine tipo T2, T3 e T4 hanno mantenuto rispettivamente le medesime larghezze ed, ove gli spazio lo hanno consentito, sono state generalmente allungate da 22 a 25 m, oltre alle rampe, al fine di renderle compatibili per l’accosto del mezzo filobus urbano Full Electric ‘SwissTrolley4’ – Vossloh Kiepe/Carrosserie Hess da 18 m e qualora in futuro ammesso dal Codice della Strada ed implementato dal Gestore, anche con il modello da 24,72 m denominato ‘LighTram4’.

Non è stato possibile allungare solo tre fermate, tipo T4, rispettivamente piazza V. Veneto (n. 14 – lato Unicredit) - via Fiume (n. 53, direzione Ospedale B. Roma) – via XX Settembre (n. 74, incrocio Via S. Vitale, direzione P. Vescovo), che rimangono necessariamente pari a 22 m causa degli spazi a disposizione (passi carrabili a lato).

Inoltre, a seguito dell’eliminazione del sistema di accosto automatico (“guida vincolata

immateriale”), l’altezza della banchina (T2, T3, T4 e T5) lato filobus è stata ridotta da 30 cm a 12 cm dal piano stradale.

Le tipologie T2 e T3 in centro strada, che prevedono flussi veicolari a tergo, sono state protette mantenendo altezza sul fronte lato strada pari a 30 cm, oltre parapetto di altezza pari ad 1 m dal piano banchina.

Generalmente per i capolinea (ad eccezione di Rondo della Corte n. 109 e Piazzale L. Scuro n. 059) e per le fermate di maggior importanza, quali Piazzale XXV Aprile (Stazione F.S.) e Fiera era prevista dal PD e dal PE una specifica tipologia (T5) di lunghezza pari a 55 m e larghezza pari a 4,10 m. Tali dimensioni sono rimaste invariate anche in fase di aggiornamento del PE.

Rimangono invariate anche quanto già previsto per percorsi tattili di indirizzamento “loges” e per l’impiantistica di fermata.

Sigla	Tipologia	Larghezza	Lunghezza	H dal piano filobus	H dal piano strada	Parapetto di 1 m
T2	In carreggiata	2.40 m	25 m	12 cm	30 cm	si
T3	In carreggiata	2.10 m	25 m	12 cm	30 cm	si
T4	Sui marciapiedi	2.0 m	25 m	12 cm	-	-
T5	Capolinea	4.10 m	55 m	12 cm	-	-
S	-	-	-	-	-	-

2) Adeguamento del Layout delle opere esterne del Deposito:

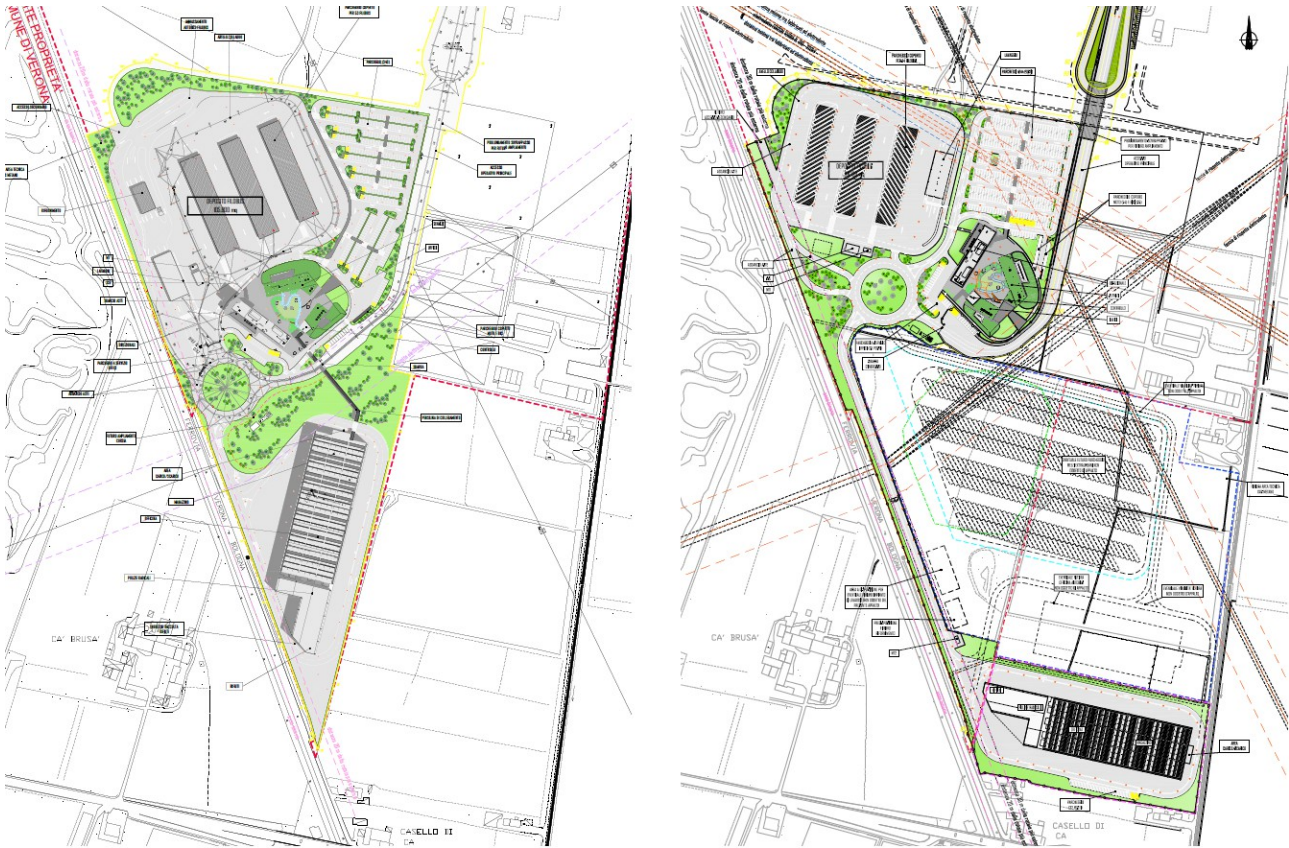
A seguito dell’impossibilità di utilizzare taluni aree presenti all’interno della proprietà della Committenza, si è reso necessario riposizionare l’edificio officina in un’area più a sud ed ottimizzare la collocazione degli spazi viabilistici e funzionali, con particolare riferimento agli edifici amministrativi, all’area di parcheggio filobus e agli spazi tecnologici.

L’adeguamento della nuova posizione dell’edificio officina è stato attuato secondo la nuova configurazione indicata dalla Stazione Appaltante, ubicandola in una nuova area a sud-est rispetto al deposito. Ciò ha determinato l’eliminazione della pensilina di copertura al percorso pedonale che unisce il complesso direzionale all’officina.

In funzione del nuovo layout dell’intera area di deposito, sono state aggiornate le seguenti tematiche:

- Adeguamento della viabilità interna all’area di deposito;
- Adeguamento dello studio idraulico a seguito della modifica delle superfici permeabili;
- Adeguamento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche;
- Rivisitazione degli impianti di illuminazione, TVCC, trazione elettrica e reti tecnologiche;
- Inserimento di una seconda cabina MT/BT in zona edificio officina per sopperire alle elevate distanze di collegamento tra la SSE e l’edificio officina.

Di seguito si riportano i layout di confronto dell’area di deposito rispettivamente prima e dopo l’aggiornamento progettuale.



Le modifiche principali relativamente agli impianti tecnologici riguardano:

- il riposizionamento degli edifici, inclusa la cabina elettrica MT/BT (denominata cabina n.1) con conseguente revisione delle reti esterne di alimentazione BT;
- l'aggiunta di una 2^ cabina elettrica MT/BT (denominata cabina n.2), a servizio dell'edificio officina e zona tecnica e futuro ampliamento (inclusa predisposizione per un impianto carburanti e un 2° impianto di lavaggio);
- la revisione della viabilità stradale con conseguente aggiornamento degli impianti di illuminazione esterna;
- l'eliminazione dell'impianto distributori carburanti;
- l'aggiunta dell'impianto di alimentazione elettrica per la ricarica dei veicoli elettrici (filobus) all'interno delle pensiline, sprovviste di impianto di trazione elettrica. In particolare sono previste n. 4 gruppi prese dedicate alla ricarica dei filobus elettrici al di sotto di ogni pensilina di parcheggio filobus e una postazione presso l'officina di manutenzione degli stessi.

4) Variante infrastrutturale del sottopasso di Via Città di Nimes:

In questa fase di aggiornamento del progetto esecutivo 2015 alle mutate esigenze [in quanto gli scenari di traffico attesi sul nodo risultano modificati a seguito dell'adozione da parte dell'Amministrazione comunale del Piano degli Interventi, che prevede la profonda riqualifica del comparto di Verona sud e della ZAI storica (nuovi complessi residenziali, commerciali e direzionali); la realizzazione di un nuovo parcheggio interrato di fronte al fabbricato di stazione; e la relativa riorganizzazione della viabilità di superficie afferente], come richiesto con Ordine di Servizio del 20/09/2016, è stata sviluppata la configurazione alternativa del sottopasso, atta ad ottimizzare la configurazione funzionale della viabilità afferente al sottopasso e più in generale all'interno nodo di Città di Nimes.

A tale scopo nel mese di Novembre 2016 sono state eseguite specifiche indagini di traffico sul nodo di Nimes, propedeutiche allo sviluppo del nuovo studio di traffico.

Stato di fatto:

Si può assumere che per caratteristiche geometriche ed organizzazione della carreggiata l'attuale sede stradale sia assimilabile alla categoria stradale "E" a doppia corsia per senso di marcia e senza spartitraffico centrale. A seguito delle modifiche intervenute con i lavori realizzati negli anni '80/'90, la riorganizzazione dell'asse stradale e del nodo di via Città di Nimes si presenta con l'asse principale sulla direttrice est-ovest che utilizza i due sottopassi e che risale in superficie in corrispondenza dell'intersezione di via Città di Nimes, regolamentata con un impianto semaforico, nel quale confluiscono oltre al citato asse principale anche le viabilità di superficie (per chi non deve utilizzare il/i sottopasso/i) e la viabilità ortogonale che collega la città con il Piazzale XXV aprile.

Le dimensioni delle corsie di marcia lungo l'asse principale sono di circa 3,00 m, senza banchina laterale se non la linea di margine, e con un marciapiede di servizio di larghezza di circa 0,80/0,90 m. In superficie gli assi paralleli ai sottopassi conservano le dimensioni di 3,00 m per le corsie di marcia, che presentano sul lato città anche un marciapiede che delimita il confine stradale dai parcheggi, mentre sul lato opposto la presenza del canale Camuzzoni e l'assenza di traffico pedonale non ha richiesto questo accorgimento.

La viabilità trasversale di Via Città di Nimes verso il Piazzale XXV aprile è articolata a seconda delle direttrici da servire, presentando più corsie, alcune delle quali dedicate ai mezzi pubblici.

In questo quadro già di per sé complesso, si inserisce il traffico pedonale che transita tra la stazione ferroviaria ed il centro città e che si trova ad attraversare in superficie l'intersezione, generando anche lunghe attese del traffico veicolare soprattutto nelle ore di forte traffico pendolare.

Descrizione della soluzione di variante:

Nella variante di via Città di Nimes si è proposto di:

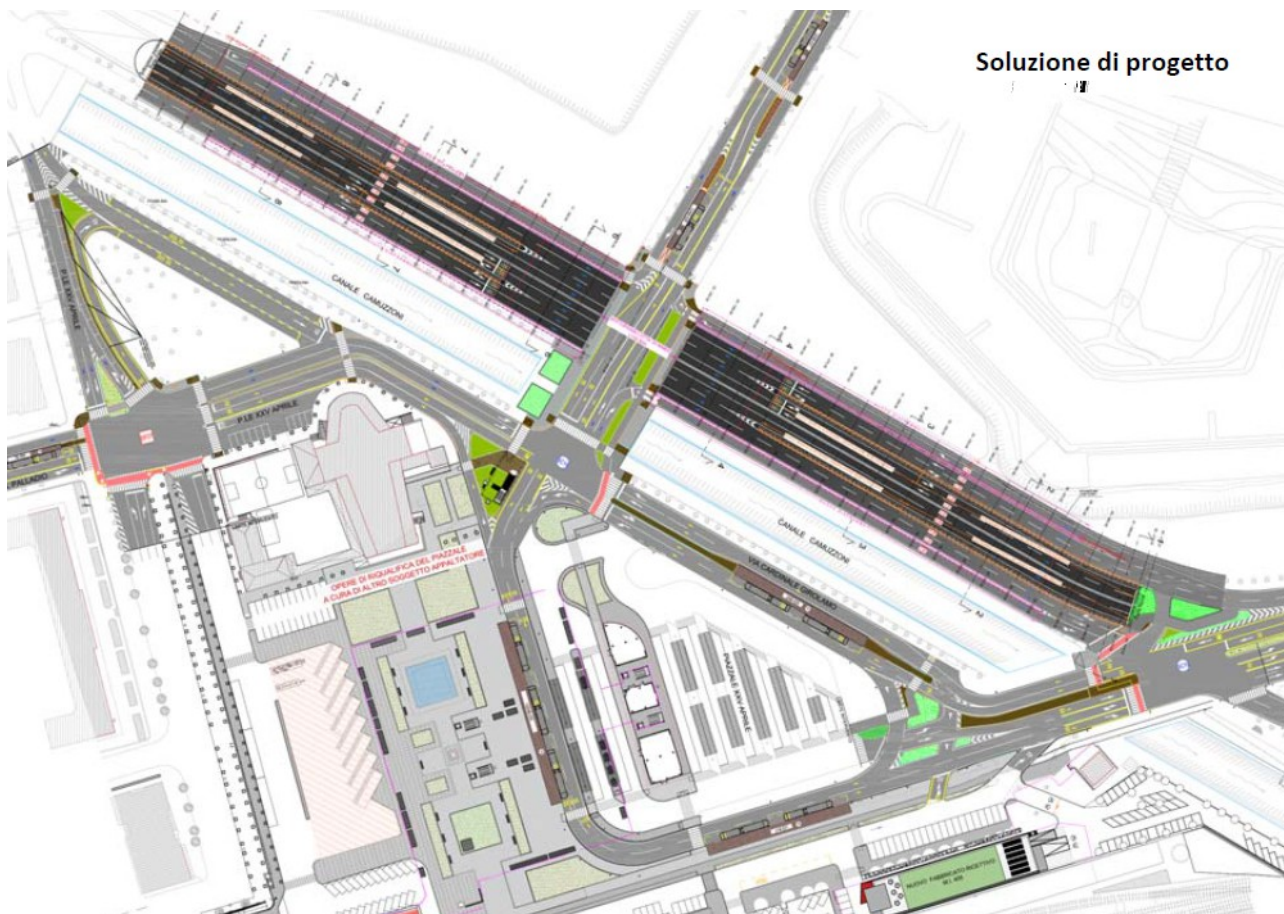
- di livellare l'intersezione;
- l'eliminazione degli impianti semaforici in superficie spostando l'attuale intersezione semaforizzata in sottopasso ed eliminando, di conseguenza, le interruzioni semaforiche per le percorrenze sull'asse via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile che diviene a circolazione libera per i mezzi filoviari e del trasporto pubblico. Inoltre la fase semaforica nell'interrato dell'asse Porta Palio - Porta Nuova presenta una fase semaforica in meno rispetto all'attuale, favorendo una fluidificazione lungo l'asse principale e un minor accodamento, che invece nella situazione attuale e nelle ore di punta può generare situazioni di criticità con blocchi della circolazione.
- raddoppio della corsia di uscita in direzione Fiera e Verona Sud, e di quella in uscita in direzione bretella Nord e/o Porta Palio;
- adeguamento strutturale delle opere del sottopasso, che consiste nella realizzazione di due file di diaframmi integrativi necessari per la realizzazione delle rampe di ingresso a due corsie al sottopasso (da P. Nuova e da P. Palio);
- mantenere le dimensioni degli elementi modulari che compongono gli assi stradali (corsie, margine centrale) a quelli esistenti e pari a 3,00 m, in linea con i valori degli elementi modulari delle corsie del Decreto 5 novembre 2001;
- la variante permette di garantire una banchina laterale che nella situazione attuale non è presente;
- la larghezza dei marciapiedi nel nuovo sottopasso sarà mantenuta o aumenterà rispetto allo stato di fatto, anche se si ricorda che questo sarà un mero camminamento in sede propria dedicato ad usi di manutenzione o emergenza;
- la sezione corrente in sottopasso presenta 4 corsie per senso di marcia per una piattaforma complessiva pari a 29 m. Delle 4 corsie per senso di marcia, due consentono la percorrenza

nord-sud sull'asse P.ta. Palio-Nova, mentre le altre due sono a servizio delle manovre di ingresso ed uscita dal sottopasso. Marginalmente ed in superficie vengono mantenute n. 3 corsie a raso, rispettivamente n. 2 con relativo marciapiede in fregio ai parcheggi (lato Nord/Est) per le percorrenze da P. Nuova verso Via Città di Nimes (parcheggi) e da Via Città di Nimes (parcheggi) verso P.ta Palio e Bretella VR Nord ed n. 1 da P.zza XXV Aprile verso P.ta Nuova / ZAI

Vantaggi con la soluzione di variante:

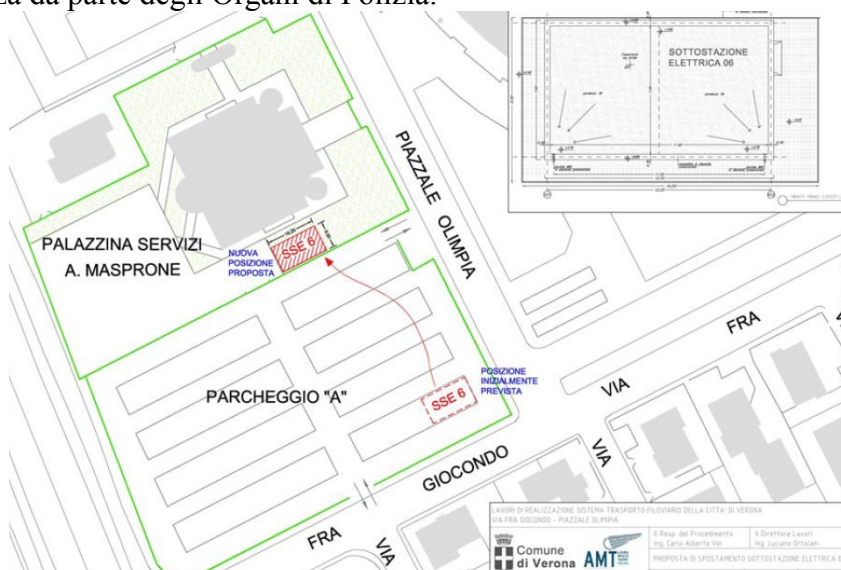
Con il de livellamento dell'intersezione di via Città di Nimes si fa sì che gli assi di via Dal Cero e via Città di Nimes diventino assi passanti, lasciando in superficie la sola continuità con le svolte a raso senza impianto semaforico in quanto non c'è più intersezione stradale, mentre al livello inferiore l'asse di via Dal Cero diviene anch'esso "passante", con impianto semaforico dedicato alla sicurezza delle manovre di scambio, in particolare si ottengono una serie di vantaggi rispetto alla soluzione attuale:

- i mezzi pubblici che percorrono l'asse via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile hanno sempre "via libera" e quindi si riducono i tempi di percorrenza delle linee pubbliche;
- trasformazione della funzione di via Città di Nimes che viene dedicata al solo transito delle linee di trasporto pubblico ed al traffico da e per i parcheggi e la stazione ferroviaria;
- riorganizzazione della direttrice tra i due sottopassi (via Dal Cero) in trincea con impianto semaforico a regolamentazione delle sole fasi di scambio senza la fase di attraversamento: questo si traduce in fasi semaforiche di durata inferiore con una maggiore fluidificazione dei flussi;
- la nuova riorganizzazione dell'intersezione in trincea permette di avere anche il via libera per le direzioni delle corsie esterne e per le corsie centrali, mentre quelle comprese dedicate allo scambio sono come detto in precedenza dedicate allo scambio con regolamentazione semaforica;
- maggiore sicurezza per i pedoni sulla direttrice via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile che non sono più soggetti a fase semaforica;
- Ottimizzazione del percorso ciclopedonale su via Città di Nimes.



5) Spostamento SSE06 - Sottostazione:

La sottostazione fuori terra “SS06”, originariamente ubicata parcheggio “A” di Via fra Giocondo è stata spostata, come indicato in figura, presso la Palazzina Servizi A. Masprone, come richiesto dalla Stazione Appaltante per motivi di sicurezza al fine di salvaguardare l’attività di videosorveglianza da parte degli Organi di Polizia.



A.2 – LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

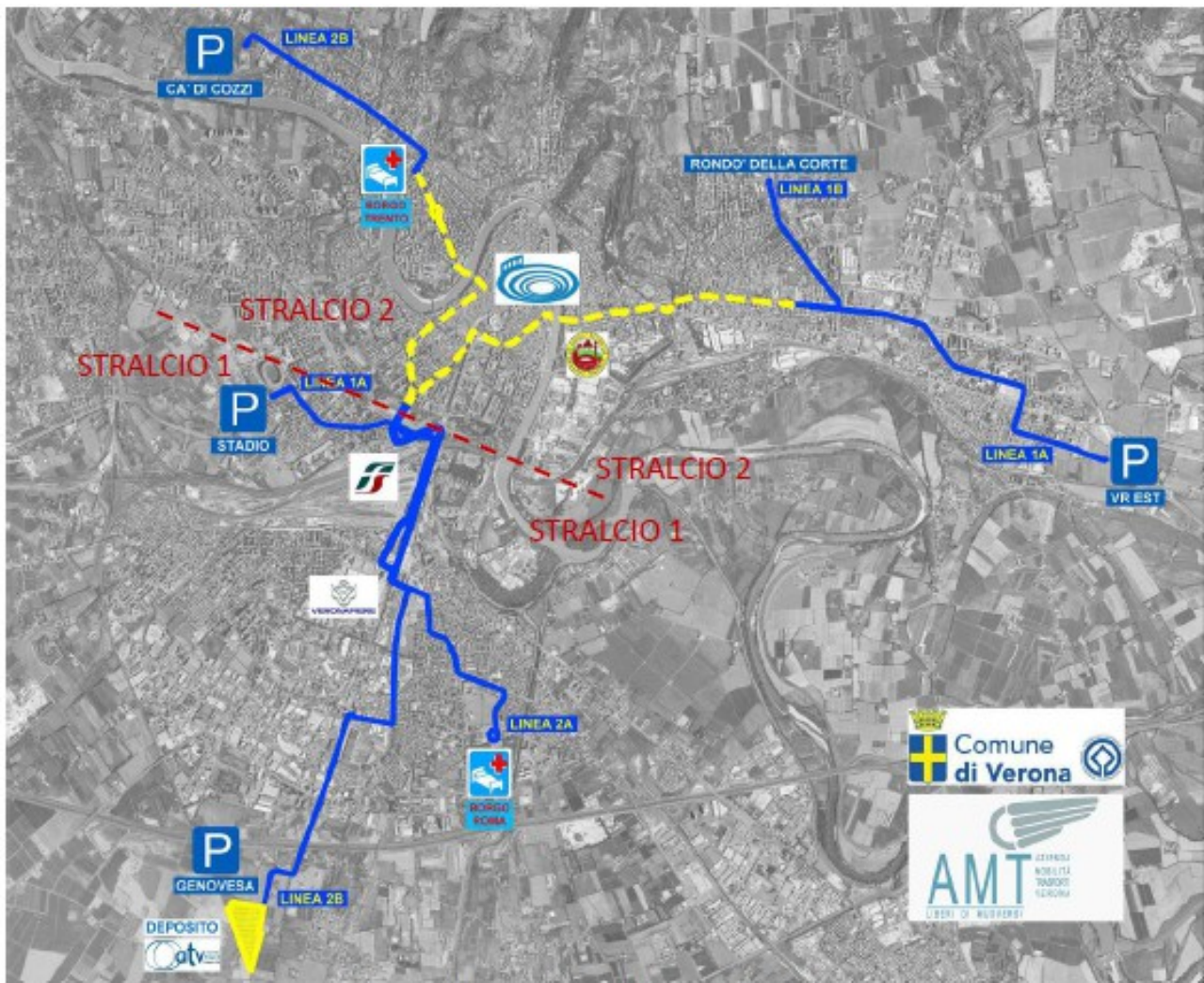
La modifica/integrazione del tracciato al sistema filoviario nasce da alcune considerazioni urbanistiche: ricucitura dei due quartieri di Golosine-Santa Lucia e di Borgo Roma attraverso la riconversione dei 2.200.000 mq della ex Z.A.I. storica (di cui la metà ora dismessi). Questa scelta implica un nuovo e considerevole carico urbanistico con la necessità di un incremento infrastrutturale (nuovo casello di VR sud con Park scambiatore, bretella Basso Acquar, riprogettazione del Cardo massimo) e trasportistico (nuovo sistema di trasporto rapido di massa).

La scelta di estendere il tracciato filoviario fino al nuovo casello di Verona sud (il Lotto II della tramvia serviva l'asse verso l'Ospedale di Borgo Roma) si è resa necessaria per rafforzare la scelta del Parcheggio scambiatore e permettere l'accesso in centro (VR sud-fiera-Stazione F.S. centro) con un trasporto rapido di massa in modo da non aggravare ulteriormente l'asta già carica nei periodi fieristici.

Il Piano del Trasporto Pubblico evidenziava la necessità di una nuova linea di collegamento tra la zona est (Borgo Venezia - Borgo Santa Croce) e la zona sud (Policlinico Borgo Roma) della città, così da rispondere alla domanda di trasporto lungo tale direttrice.

Conseguentemente, per la tratta filoviaria San Michele - Stazione FS - Stadio, si è prevista una biforcazione verso nord per raggiungere il popoloso Quartiere di Borgo Santa Croce.

Infine, il prolungamento previsto a nord, oltre all'Ospedale Civile Maggiore di B.go Trento, avvalsa l'idea di un trasporto pubblico di massa con Parcheggi scambiatori ai capolinea, nello specifico il parcheggio scambiatore di Cà di Cozzi, punto di raccolta di tutto il traffico proveniente dalla Valpolicella.



Corografia generale del sistema filoviario

A.3 – CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE DEL PROGETTO

I fattori vincolanti per la scelta del sistema di trasporto pubblico sono stati essenzialmente i seguenti:

- adozione di un sistema a guida vincolata in grado di garantire il rispetto dei franchi minimi di sicurezza nei punti più critici del percorso previsto;
- adeguata offerta di trasporto, per il tratto Est (Porta Vescovo- Stazione FS), come indicato nel Piano del Trasporto Pubblico;
- soluzioni in grado di rispettare le esigenze urbanistiche delle aree servite, con particolare attenzione a quelle del centro storico della città.

Quadro di riferimento programmatico:

Le varianti introdotte con Ordine di Servizio n. 1 del **20/09/2016** hanno carattere estremamente puntuale: si tratta infatti di modifiche che si mantengono pressoché nel perimetro delle opere già valutate. Poiché dunque, le varianti previste dall'adeguamento del 2017 riguardano modifiche puntuali e di scala prettamente locale, il tecnico ritiene opportuno procedere con un focus sulla pianificazione comunale in modo da verificare l'impatto delle varianti rispetto su scala locale.

In particolare, poiché l'unico punto di variante che prevede una modifica dell'area precedentemente

considerata è la Variante n. 2 *Adeguamento del layout delle opere esterne del Deposito*, si è valutato di procedere all'analisi solo di quell'area, mantenendo buone le considerazioni del precedente studio (Rev. A – Feb. 2012) per gli altri punti.

Il tecnico procede ad un'analisi delle tavole e delle norme del PAT per verificare la presenza di eventuali vincoli di natura ambientale. Tale analisi riguarderà prevalentemente l'area del deposito a sud del centro abitato poiché risulta essere l'unico punto di variante con un impatto sulla configurazione delle aree e per cui risulta quindi necessario un approfondimento programmatico.

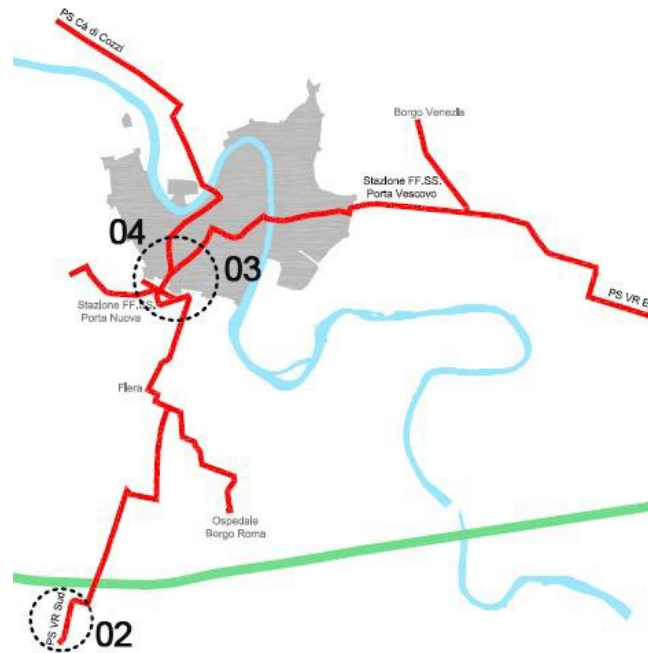
- TAV 1- Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale: l'area ricade in “*aree di ricarica degli acquiferi*”, e la parte sud della nuova area ricade in “*ambito di ricomposizione paesaggistica del Piano di area Quadrante Europa (PAQE)*”;
- TAV 2 – Carta delle invarianti: non sono presenti invarianti territoriali;
- TAV 3 – Carta delle fragilità: il terreno buono ai fini edificatori;
- TAV 4 – Carta delle trasformabilità: una piccola parte dell'area ricade in “*ambiti rurali da riqualificare*”;
- TAV 3 del PI: l'area interessa una piccola zona inserita negli “*ambiti di ammortizzazione della frangia urbana*”;
- TAV 4 del PI: una parte dell'area ricade in “*C5 - Sub-ambito agricolo di ammortizzazione e transizione*”.

Si procederà inoltre a un approfondimento del PI per quanto riguarda la variante n.3 (*via città di Nimes*):

- TAV 1- Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale: l'area di intervento ricade nell'*Area sottoposta a tutela dell'Unesco – zona cuscinetto* (disciplinata dall'articolo 36 delle NTO), ma rispetto alla configurazione già valutata non ci sono modifiche;
- TAV 2 – Carta delle tutele del paesaggio: non ci sono criticità;
- TAV 4 – Carta della disciplina regolativa: una piccola parte dell'area ricade in “*centro storico maggiore*”;
- TAV 3 del PI: l'area interessa una piccola zona inserita negli “*ambiti di ammortizzazione della frangia urbana*”;
- TAV 4 del PI: una parte dell'area ricade in “*C5 - Sub-ambito agricolo di ammortizzazione e transizione*”.

Quadro di riferimento progettuale:

Il tecnico incaricato descrive le varianti progettuali (1, 2, 3 e 4) ordinate dal Responsabile del procedimento con nota prot. 1702404 del 22/09/2017 a seguito di richieste degli Enti e delle Circoscrizioni coinvolte nella Conferenza di servizi conclusasi in data 20/06/2016, così schematizzate:



Variante 1:

le banchine tipo T2, T3 e T4 hanno mantenuto rispettivamente le medesime larghezze ed, ove gli spazio lo hanno consentito, sono state generalmente allungate da 22 a 25 m, al fine di renderle compatibili per l'accosto del mezzo filopodato urbano Full Electric 'SwissTrolley4' – Vossloh Kiepe/Carrosserie Hess da 18 m

La scelta del nuovo mezzo Full Electric, in sostituzione del mezzo bimodale, prevede che, nelle tratte non elettrificate, il mezzo si muova attraverso la propulsione di una batteria elettrica, azzerando così le emissioni inquinanti.

Variante 2:

A seguito dell'impossibilità di utilizzare talune aree presenti all'interno della proprietà della Committenza in località "la Genovesa", si è reso necessario riposizionare l'edificio officina in un'area più a sud ed ottimizzare la collocazione degli spazi viabilistici e funzionali, con particolare riferimento agli edifici amministrativi, all'area di parcheggio filobus e agli spazi tecnologici.

In generale con questa configurazione si prevede una diminuzione dell'area impermeabilizzata pari a circa 15.000 mq.

Variante 3:

Nella variante di via Città di Nimes si è proposto di delivellare l'intersezione in modo tale da semplificare il nodo che attualmente si articola in superficie con fasi semaforiche e lunghi tempi di attesa. La configurazione alternativa prevede l'eliminazione degli impianti semaforici in superficie, spostando l'attuale intersezione semaforizzata in sottopasso ed eliminando di conseguenza le interruzioni semaforiche per le percorrenze nord-sud (asse P.ta Palio - Nuova).

Il beneficio che se ne trae è il decongestionamento delle intersezioni, in particolare, di quella di Piazzale Porta Nuova, il cui ramo ovest risulterebbe molto più caricato.

L'intervento, seppur limitato, prevede solo opere in sottosuolo in un nodo viabilistico strategico e di grande interesse pubblico per la decongestione del traffico, posto in un'area fortemente urbanizzata e interclusa fra il canale Camuzzoni e i giardini delle mura.

Le opere, dal punto di vista urbanistico, vengono realizzate quasi totalmente in sede stradale e per una fascia variabile molto ristretta (ordine di grandezza di qualche metro lineare), all'interno dell'ambito di cui all'articolo 135 delle NTO (Ambito del parco delle mura magistrali).

Variante 4:

L'intervento prevede un semplice spostamento della sottostazione SS06 dall'area a parcheggio all'area occupata dalla palazzina servizi A. Masprone.

Tale spostamento si rende necessario per motivi di sicurezza al fine di salvaguardare l'attività di videosorveglianza da parte degli Organi di Polizia (richiesta della Questura).

Quadro di riferimento ambientale: **Analisi delle componenti ambientali e valutazione dell'impatto**

Il tecnico effettua l'analisi di sostenibilità ambientale delle varianti progettuali prese in esame, e lo propone come un'integrazione alla precedente procedura di screening (documento SPA 100 GR01C "Verifica di assoggettabilità – Integrazioni allo Studio preliminare ambientale) in quanto considera le varianti progettuali di natura minore per quanto riguarda gli impatti ambientali.

Il tecnico analizza le seguenti componenti ambientali:

Atmosfera

A seguito di un'analisi approfondita dei dati disponibili per la qualità dell'aria dell'area veronese il precedente *Studio preliminare ambientale* ha fatto emergere uno stato attuale della qualità dell'aria con forti criticità per quanto riguarda le concentrazioni di polveri e di biossido di azoto. Gli altri elementi presi in esame, anidride solforosa e monossido di carbonio, mostrano valori di concentrazione non prossimi ai livelli limite stabiliti dalle normative vigenti.

Lo studio ha inoltre elaborato una modellizzazione delle ricadute al suolo per la fase di cantiere e di esercizio del Filobus:

- per la modellizzazione della fase di cantiere sono state messe in correlazione la superficie di cantiere con un fattore emissivo di polveri (intese come PTS - Polveri Totali Sospese) intrinseco alle attività svolte, considerando una durata dei lavori di circa 36 mesi (1000 gg);
- per la fase di esercizio ai fini delle simulazioni e delle valutazioni ambientali (atmosfera e rumore) sono stati considerati gli scenari di progetto/programmatici più conservativi di Medio Termine (matrici O/D dell'ora di punta del Venerdì sera 17-18) a partire dallo Stato di Fatto rilevato, come indicato del Piano della Viabilità di Verona Sud, in particolare:
 1. Stato di fatto (2012): 107.730 movimenti/Odp;
 2. Scenario di Progetto a Medio Termine senza riduzione Filobus: +9.530 movimenti/Odp;
 3. Scenario di Progetto a Medio Termine con riduzione operata dal Filobus: +7.030 movimenti/Odp.

Da tale analisi, è emerso un netto miglioramento per quanto riguarda la qualità dell'aria cittadina a opera in esercizio.

Il tecnico riporta gli *impatti ambientali provocati dalle modifiche progettuali* per:

Variate 1:

In generale gli impatti sulla matrice atmosfera (rispetto al progetto precedentemente valutato) non cambiano e sono quindi ricompresi nella valutazione già effettuata.

In particolare si può però notare che il nuovo mezzo filobus urbano interamente elettrico comporta un ulteriore miglioramento della qualità dell'aria in ambiente urbano; la scelta del nuovo mezzo Full Electric, in sostituzione del mezzo bimodale, prevede che, nelle tratte non elettrificate, mezzo si muova attraverso la propulsione di una batteria elettrica, azzerando così le emissioni inquinanti.

Variante 2:

Gli impatti sulla matrice atmosfera (rispetto al progetto precedentemente valutato) non cambiano e sono quindi ricompresi nella valutazione già effettuata; infatti la variante comporta semplicemente una modifica del layout, mantenendo inalterati i tempi di cantiere.

Variante 3:

In fase di cantiere, gli impatti sulla matrice atmosfera (rispetto al progetto precedentemente valutato) non cambiano e sono quindi ricompresi nella valutazione già effettuata.

In fase di esercizio, si verifica una fluidificazione del traffico nel nodo in esame con un miglioramento della qualità dell'aria (analisi riportata nel documento PEA304RS010 Studio del traffico dei nodi di via Città di Nimes e Via San Paolo realizzato ad hoc per la variante proposta) Lo studio ha sviluppato specifici modelli di microsimulazione, poi tali modelli sono stati implementati utilizzando il software di microsimulazione Vissim. Da tale analisi si evidenzia un significativo miglioramento dei livelli di servizio nelle intersezioni di accesso recesso dalla stazione e del sottopasso di via città di Nimes.

Variante 4:

Tale variante, riguarda semplicemente lo spostamento di qualche metro di una sottostazione già prevista, non comporta modifiche agli impatti sulla matrice atmosfera, che si considerano già analizzati nello Studio preliminare precedente.

Ambiente idrico

Lo studio preliminare precedente ha analizzato gli interventi (superfici impermeabilizzate aggiuntive e i volumi compensativi calcolati per annullare l'impatto idraulico) attraverso uno studio di invarianza idraulica previsto dalla normativa di Regione Veneto.

L'unico punto di variante che può presentare delle modifiche allo studio di invarianza idraulica già presentato, è la Variante n.2 - per il quale è effettivamente stato fatto un aggiornamento dello studio (PE00105RS010 Studio di compatibilità idraulica, il quale riporta che l'incremento idrico dovuto alle opere stradali e alle altre opere in progetto è di notevole entità rispetto allo stato corrente, quindi saranno necessarie misure compensative per non alterare l'attuale equilibrio idraulico che regimenta i flussi alla rete idrica superficiale. In particolare le misure compensative consistono sostanzialmente nella realizzazione di invasi, sfruttando laddove possibile anche il volume delle condotte per ottenere un volume tale che permetta l'accumulo temporaneo degli eccessi meteorici con progressivo rilascio nel sottosuolo. L'invaso necessario è garantito dal sistema di dispersione e dal volume dei collettori di progetto delle acque grigie che possono assolvere pertanto oltre alla funzione di drenaggio anche a quella di laminazione. L'invaso complessivo delle opere idrauliche di progetto risulta essere pari a 3.420 m³ comprensivo di: Sistema disperdente tipo Ecobloc: 2.380 m³; Trincee drenanti: 140 m³; Collettori di progetto acque grigie: 900 m³.

Il tecnico riporta gli *impatti ambientali provocati dalle modifiche progettuali* per:

Variante 1:

Gli impatti sulla matrice ambiente idrico (rispetto al progetto precedentemente valutato) non cambiano e sono quindi ricompresi nella valutazione già effettuata.

Variante 2:

Lo Studio di compatibilità idraulica ha analizzato nel dettaglio le modifiche che subisce il ciclo naturale delle acque a seguito della costruzione delle opere stradali in ampliamento o di nuova realizzazione oltre al nuovo Deposito, riconducibili ha due tipi di alterazioni di tipo idraulico-quantitativo:

- una modifica del regime idrologico locale dovuto ad una minore infiltrazione delle acque

piovane nel sottosuolo

- la maggiore impermeabilizzazione aumenta le velocità dei deflussi superficiali e quindi riduce i tempi di corrivazione dei bacini con il conseguente aumento delle portate consegnate ai ricettori.

L'analisi ha portato al dimensionamento di un invaso necessario per garantire l'invarianza idraulica. La variante proposta è migliorativa rispetto alla soluzione analizzata in quanto prevede una minore impermeabilizzazione del suolo.

Variante 3:

Gli impatti sulla matrice ambiente idrico (rispetto al progetto precedentemente valutato) non cambiano e sono quindi ricompresi nella valutazione già effettuata.

Variante 4:

Gli impatti sulla matrice ambiente idrico (rispetto al progetto precedentemente valutato) non cambiano e sono quindi ricompresi nella valutazione già effettuata.

Suolo e sottosuolo:

Il tecnico fa riferimento alla relazione geologica, geotecnica e sismica PEA 030 2RS 01B fatta in precedenza, e fa delle considerazioni sulla variante in analisi, nel complesso dichiara che non sussistono, dal punto di vista geologico e geomorfologico, condizioni di reale o potenziale instabilità e/o situazioni tali da determinare impedimenti o vincoli particolari alla progettazione delle opere.

Dal punto di vista sismico alla città di Verona ed al suo hinterland viene attribuita una sismicità moderata inquadabile, ai sensi dell'Ordinanza n. 3274 del 20/03/2003 e delle Norme Tecniche per le Costruzioni del 14/09/2005, in zona sismica 3.

Il tecnico riporta gli *impatti ambientali provocati dalle modifiche progettuali* per:

Variante 1:

Gli impatti sulla matrice ambiente suolo e sottosuolo (rispetto al progetto precedentemente valutato) non cambiano e sono quindi ricompresi nella valutazione già effettuata.

Variante 2:

Gli impatti sulla matrice ambiente suolo e sottosuolo (rispetto al progetto precedentemente valutato) non cambiano e sono quindi ricompresi nella valutazione già effettuata.

Si può inoltre affermare che la nuova configurazione delle opere, occupando una minore superficie, ha un impatto sul consumo di suolo non urbanizzato paragonabile, se non inferiore, alla precedente soluzione.

Variante 3:

Gli impatti sulla matrice ambiente suolo e sottosuolo (rispetto al progetto precedentemente valutato) non cambiano e sono quindi ricompresi nella valutazione già effettuata.

Variante 4:

Gli impatti sulla matrice ambiente suolo e sottosuolo (rispetto al progetto precedentemente valutato) non cambiano e sono quindi ricompresi nella valutazione già effettuata.

Ambiente fisico (Rumore)

Lo studio preliminare ambientale già presentato contiene un'analisi approfondita del livello sonoro sia in fase di cantiere che di esercizio del progetto del Filobus.

Il tecnico riporta gli *impatti ambientali provocati dalle modifiche progettuali*:

Gli impatti sulla matrice rumore (rispetto al progetto originario e già approvato) non cambiano in maniera sostanziale e sono quindi ricompresi nella valutazione già effettuata.

In fase di esercizio, si migliora l'impatto su tale componente a seguito del calo del traffico (ovvero una delle sorgenti di emissione di rumore) nel nodo di via Città di Nimes, per effetto della fluidificazione del traffico dovuto alla variante 3; e a seguito della scelta del nuovo mezzo filopodato completamente elettrico.

In fase di cantiere, le variazioni introdotte si possono ritenere ricomprese nelle precedenti valutazioni perché non modificano in maniera sostanziale il progetto, si tratta infatti, di piccoli adeguamenti infrastrutturali o localizzativi.

Ambiente fisico (Vibrazioni)

Per quanto riguarda le vibrazioni dovute alla fase di cantiere e di esercizio si riportano le considerazioni svolte nello Studio preliminare ambientale del 2014.

La valutazione sulle vibrazioni per il sistema di trasporto è stata effettuata considerando l'eventuale criticità sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio della linea.

Il tecnico riporta gli *impatti ambientali provocati dalle modifiche progettuali*:

Per quanto riguarda la fase di cantiere, eventuali impatti presenti risulteranno essere tutti reversibili e azzerati una volta terminata l'attività: presenza di mezzi d'opera per operazioni di asfaltatura strada ad esempio, e le variazioni introdotte si possono ritenere ricomprese nelle precedenti valutazioni.

Per quanto riguarda l'esercizio, ci sarà un calo delle vibrazioni dato che la presenza del filobus (completamente elettrico), come previsto nella matrice del traffico, diminuirà il numero di transiti di altri veicoli (motorizzati, quindi originano più vibrazioni), e inoltre genera un calo del traffico.

Ambiente fisico (Radiazioni)

L'inquinamento elettromagnetico può essere definito come una alterazione dello stato dell'ambiente dovuta a campi elettromagnetici. Le maggiori fonti di inquinamento elettromagnetico nel Comune di Verona sono rappresentate dagli elettrodotti per il trasporto dell'energia elettrica in AT e dalle stazioni radio base (SRB) per la trasmissione della telefonia cellulare.

In relazione a tale progetto, il tecnico riporta gli *impatti ambientali provocati dalle modifiche progettuali*:

La maggior fonte d'impatto, per quanto riguarda le radiazioni elettromagnetiche è costituita dalla fase di esercizio del filobus. Si ritiene che le variazioni introdotte nel progetto e più volte descritte, non modificano le valutazioni già presentate; si rimanda dunque al documento SP A0100 RG01C.

Flora, fauna ed ecosistemi,

Il documento SP A0100 RG01C ha previsto, per questa sezione un approfondito studio del contesto florofaunistico/ecosistemico della porzione urbana di Verona, con particolare attenzione all'area in cui si inserirà il nuovo deposito a sud dell'area industriale, in quanto unica area esterna all'attuale contesto urbano interessata dalle modifiche oggetto del presente studio.

Il tecnico riporta gli *impatti ambientali provocati dalle modifiche progettuali*:

In generale, le varianti introdotte non modificano gli esiti delle valutazioni fatte in precedenza.

Nello specifico si ritiene che l'unica variante che potrebbe modificare l'impatto sulla componente

“flora, fauna ed ecosistemi”, rispetto alla valutazione precedente, è quella riguardante la modifica del perimetro dell’area adibita a deposito del filobus in quanto interessa una piccola area classificata come “ambito agricolo di ammortizzazione e transizione”. Anche per tale aspetto, però, è possibile richiamare le conclusioni dello studio preliminare ambientale precedente poiché le aree interessate dal deposito erano in precedenza agricole e lo studio ha dunque già valutato tale impatto.

In relazione a quanto riportato (sottrazione di vegetazione, produzione di polveri, l’emissione di gas inquinanti, perdita di habitat dovuta alla possibile eliminazione di potenziali rifugi), alla luce dei risultati delle simulazioni sulle emissioni rumorose ed atmosferiche attese, si evidenzia che il progetto in esame non andrà a ledere un sistema complesso o, comunque, interconnesso ad altri sistemi attraverso la rete di vie naturali di contatto tra ecosistemi diversi. Si tratta, infatti, di area agricola in un contesto urbanizzato caratterizzato da una notevole pressione antropica, si tratta, infatti, di un’area sita a sud del centro urbano di Verona e della relativa ZAI ed a ridosso dell’Autostrada A4.

Non si causerà, altresì, danno significativo alla vegetazione, alla flora (non si elimineranno specie arboree, arbustive ed erbacee importanti) e alla fauna (non andando a distruggere siti di riproduzione o di passaggio o di alimentazione).

Dunque per quanto riguarda l’impatto sulle matrici flora, fauna ed ecosistemi questo è stato valutato come trascurabile.

Paesaggio ed archeologia,

Per quanto riguarda gli impatti sulla matrice paesaggio ed in relazione agli aspetti archeologici, lo studio preliminare ambientale del 2014 non rilevava alcun impatto rilevante per tale matrice.

Veniva inoltre sottolineato che l’inserimento nel contesto paesaggistico ed archeologico era stato ampiamente sviluppato nello screening del progetto definitivo di offerta e successive integrazioni già approvato.

È bene sottolineare che la Competente Soprintendenza ha già espresso parere favorevole in relazione al progetto di variante qui in esame. Si riporta nel seguito il parere rilasciato con nota prot. 11201 del 12 maggio 2017. In particolare:

- per la Variante n.1, la modifica progettuale sono tali da non incidere su quanto già analizzato nel precedente studio; si tratta infatti di un semplice allungamento di circa 3 m delle banchine, laddove gli spazi lo consentono. Si ricorda infatti che la Soprintendenza ha confermato il parere precedentemente emesso.
- per la Variante n.2, si conferma che non sussistono vincoli paesaggistici per tale zona; si segnala comunque in questa sede che la riorganizzazione del deposito (punto 1) non comporta alcuna significativa variazione degli aspetti paesaggistici già valutati nel progetto definitivo: l’area in oggetto si trova in prossimità del casello autostradale di Verona Sud (A4), delimitata ad Ovest dalla linea ferroviaria “Verona-Bologna” e ad Est da via della Genovesa e non contiene elementi paesaggistici di pregio.

Inoltre, come si è visto nel quadro programmatico, la variante 3 prevista nell’area di influenza dei sistemi difensivi murari (sito UNESCO) non prevede modifiche degli aspetti esteriori rispetto a quanto già valutato in precedenza.

Salute pubblica

Sono quelli principalmente legati alle emissioni di inquinanti in atmosfera (contaminazione dell’aria), nell’acqua (rischio di inquinamento accidentale delle acque superficiali), al rumore e alle vibrazioni derivanti sia dalla fase di cantiere che da quella di esercizio

Il tecnico indica che con le varianti in oggetto tali condizioni non cambiano (fase di cantiere) o addirittura in certi casi migliorano (vedi il calo di emissioni in atmosfera, del rumore e delle vibrazioni dato dal fatto che il filobus è completamente elettrico e che ci sarà un calo generale del

traffico, in fase di esercizio).

Conclusioni:

		Atmosfera	Ambiente idrico	Suolo e sottosuolo	Rumore	Vibrazioni	Radiazioni	Flora, fauna ed ecosistemi	Paesaggio e aspetti architettonici	Salute pubblica
 Variante n.1 <i>Adeguamento delle banchine di fermata al nuovo mezzo filopodato urbano Full Electric</i>	Fase di cantiere	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔
	Fase di esercizio	↑ Nuovo mezzo interamente elettrico	⇔	⇔	↑ Nuovo mezzo interamente elettrico	↑ Nuovo mezzo interamente elettrico	⇔	⇔	⇔	↑ Nuovo mezzo interamente elettrico
 Variante n.2 <i>Adeguamento del Layout delle opere esterne del Deposito</i>	Fase di cantiere	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔
	Fase di esercizio	⇔	⇔	↑ (minor occupazione di suolo)	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔
 Variante n.3 <i> Variante infrastrutturale del sottopasso di Via Città di Nimes</i>	Fase di cantiere	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔
	Fase di esercizio	↑ fluidificazione del traffico	⇔	⇔	↑ fluidificazione del traffico	↑ fluidificazione del traffico	⇔	⇔	⇔	↑ fluidificazione del traffico
 Variante n.4 <i>Spostamento della Sottostazione SSE06 zona Stadio</i>	Fase di cantiere	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔
	Fase di esercizio	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔

Relazione tecnica VINCA:

La relazione tecnica, redatta ai sensi dell'Allegato A paragrafo 2.2 della DGR 1400 del 29.8.2017, è finalizzata ad evidenziare che l'aggiornamento del progetto esecutivo del nuovo deposito mezzi filobus con officina ed uffici direzionali amministrativi in località "La Genovesa" (Variante 2) non determina "possibili effetti significativi negativi sui siti della rete natura 2000".

L'area in oggetto è inserita in "Verona Sud" e si sviluppa in località "Genovesa", nell'area sita a sud del tracciato dell'autostrada A4 e ad est della linea ferroviaria.

Le distanze dai siti della Rete Natura 2000 sono:

- 7.2 Km da IT3210042 Fiume Adige fra Verona Est e Badia Polesine;
- 9.3 Km da IT3210008 Fontanili di Povegliano;
- 10.5 Km da IT3210043 Fiume Adige fra Belluno Veronese e Verona Ovest;
- 14 Km da IT3210012 Val Galina e Progno Borago;
- Più di 15 Km da IT3210019 Sguazzo di Rivalunga;
- Più di 15 Km da IT3210014 Palude del Feniletto – Sguazzo del Vallese.



Le distanze sono tali fra l'area del deposito Filobus ed i siti della Rete Natura 2000, presenti nel Comune di Verona e territori confinanti, da ritenere fin d'ora, considerate le opere in oggetto, che le trasformazioni fisiche dei luoghi siano non significative per la conservazione e tutela della Rete Natura 2000, come già anticipato nella Relazione di Vinca al Piano degli Interventi del 2011, la cui tavola "Elementi della Rete Ecologica e classi di valore di ricchezza faunistica" attribuisce all'area valori medio bassi, non attribuisce valenza paesaggistica ed ecologica all'area. Inoltre i caratteri naturalistici e agro-forestali del sito in esame sono quelli tipici delle aree e frange periurbane.

Poi nel progetto esecutivo l'area del deposito aveva un'estensione territoriale di 105800 mq, mentre nell'aggiornamento del progetto esecutivo passa a 88100 mq, con conseguente calo della superficie impermeabile.

Analisi della documentazione integrativa acquisita dalla Provincia di Verona in data 29/11/2018 con prot. n. 72390

Risposta alle osservazioni dell'ufficio Programmazione della Provincia di Verona

Riguardo al punto (d), lo Studio di Traffico (Ottobre 2018) paragrafo 10 descrive e indica già in forma planimetrica i 20 (venti) percorsi alternativi ipotizzabili e utilizzabili durante le fasi di cantierizzazione del Sottopasso Città di Nimes. Tali percorsi sommano parecchi chilometri di strada

urbane a fronte delle 6 (sei) direttrici principali (circa 30 km = 60 km sulle due corsie) dei percorsi “diretti” nord-sud-est-ovest che interessano il nodo del sottopasso da Porta Palio a Porta Nuova.

Per quanto riguarda la riorganizzazione della circolazione provvisoria del TPL, il paragrafo 8 dello Studio suggerisce la necessità di verificare / concordare con le Aziende del TPL le modifiche di percorso e di fermata dei mezzi di trasporto pubblico. Gli schemi di cantierizzazione del sottopasso tengono ovviamente conto della presenza del TPL fermo restando che la riorganizzazione delle linee è di esclusiva competenza delle Aziende TPL di concerto con l'Ente di Governo.

Come riportato nello Studio, la percentuale del traffico di circa il 26% che potrebbe utilizzare i percorsi alternativi è ricavata dal modello di rete del Comune di Verona aggiornamento 2017. Tale percentuale si riferisce esclusivamente ai flussi che non sono strettamente vincolati / obbligati a transitare sul nodo in oggetto, ma che hanno la possibilità di scegliere dei percorsi alternativi anche se più lunghi; sulla Matrice complessiva dell'ora di punta ciò corrisponde a circa 3.640 veic / OdP.

Come indicato nello Studio e ribadito nella riunione del 23.11, la percentuale ridotta alla metà, ovvero al 13% = 1.820 veic / OdP, è una stima / ipotesi cautelativa ragionevole che presume che almeno una metà dei flussi (prevalentemente pendolari) scelga di utilizzare i percorsi alternativi.

La variabilità di tale percentuale dipende sostanzialmente dall'informazione preventiva e dalle indicazioni (mezzi di informazione e segnaletica) che verranno date all'utenza e dal reale stato della circolazione durante le varie fasi di modifica della circolazione al nodo. Le precedenti esperienze del Comune di VR (vedi ad esempio cantierizzazione di Ponte S. Francesco) hanno dato i risultati attesi.

Come dichiarato nello Studio e confermato dalla Direzione Mobilità e Traffico del Comune di Verona nelle citate riunioni, tale valore distribuito sulle decine di km dei 20 percorsi alternativi determinano un aumento della densità veicolare del tutto insignificante sia sugli assi che sui nodi.

D'altra parte, anche in risposta all'ultimo punto dell'osservazione VIABILITA', non è possibile graficizzare su un modello di rete di tipo DUE (Deterministic User Equilibrium come quello utilizzato) i flusso-grammi dei percorsi alternativi in quanto il modello riconosce come “cammini minimi” ovvero come percorsi più diretti e convenienti quelli che comunque transitano dal nodo anche in presenza della viabilità provvisoria, con una riduzione percentuale dei flussi che va dallo -0% al -5% a seconda delle varie fasi indicata nelle Tabelle del paragrafo 6.

Risposta alle osservazioni del Servizio Pianificazione e SIT della Provincia di Verona

Premesso che la riorganizzazione delle linee di TPL e quindi la possibile condivisione delle fermate è decisione / compito dell'Ente preposto, per l'analisi della questione sollevata dalla Commissione V.I.A. è stato esaminato il PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE PDB documento di indirizzo elaborato ed emesso dalla Provincia di Verona il 20 Ottobre 2017.

Dalla tabella si evince che la questione posta dalla Commissione V.I.A. sui tre nodi sopra indicati di (1) Stazione Porta Nuova, (2) Piazzare Stefani, (3) Porta Vescovo è del tutto motivata in quanto questi tre nodi raccolgono per la loro posizione la maggior parte delle linee TPL.

Nella presente Revisione sono state verificate eventuali interferenze con le linee extraurbane che sono esplicitate in particolare nelle Tavole 8 e 9 del PDB e che sono state verificate con i tecnici incaricati della Provincia.

In risposta all'osservazione della Commissione del 23.11 riguardante la diversa configurazione degli schemi viabilistici del PD 2016 e s.m.i. rispetto al PD originale 2013, si precisa che tali modifiche sono conseguenti alle prescrizioni ricevute da Enti, dal Committente e/o in Conferenza Servizi.

Si rileva inoltre che la presente analisi, e la risoluzione di eventuali criticità, si è resa possibile solo a seguito della pubblicazione del Piano di Bacino del TPL dell'ottobre 2017 che non era al tempo disponibile.

La seguente Tabella di pag. 68 del PDB riporta inoltre il numero, tipo e livello gerarchico delle linee ordinarie riorganizzate che interessano i vari nodi in presenza/funzione della entrata in esercizio del Filobus.

Nodo	Linee urbane di progetto transitanti/attestate	N. linee urb.	Livello Gerarchico	Tipologia collegamenti consentiti
Stazione Porta Nuova	11, 12, 13, 22, 25, 26, 32, 41, 52, 61, 73, Filovia	12	1	Attestamento interno
Ospedale Borgo Trento	12, 21, 23, 31, 33, 34, 62, 70, Filovia	9	1	Attestamento interno
Piazzale Porta Vescovo	14, 31, 33, 34, 51, 72, Filovia	7	1	Attestamento interno
Policlinico Borgo Roma	22, 41, 62, 72, Filovia	5	2	Interscambio filovia-linee
Corso Cavour	32, 33, 41, 62, Filovia	5	2	Interscambio filovia-linee
Stadio	11, 12, 13, Filovia	4	2	Interscambio filovia-linee
Piazzale Cadorna	23, 33, 62, Filovia	4	2	Interscambio filovia-linee
Santa Lucia	25, 26, 62, 73	4	2	Interscambio tra linee
San Giorgio	31, 33, 34, 73	4	2	Interscambio tra linee
Corso Milano	12, 32, 33	4	2	Interscambio tra linee
Via Galvani	11, 12, 41	3	2	Interscambio tra linee
Piazza Brà	72, 73, Filovia	3	2	Interscambio filovia-linee
Capolinea B.go Venezia	33, 72, Filovia	3	3	Capolinea filovia
Capolinea Cà di Cozzi	21, Filovia	2	3	Capolinea filovia
Capolinea Genovesa	Filovia	1	3	Capolinea filovia
Capolinea S.Michele	Filovia	1	3	Capolinea filovia

Per quanto concerne l'ultimo capoverso delle Osservazioni: *“Si evidenzia inoltre che gli schemi viabilistici dei due nodi sopra citati riportati nel documento "Analisi delle possibilità di condivisione delle banchine di fermata" risultano essere modificati rispetto a quanto previsto nel progetto originario del filobus”*, si pone in evidenza che dette modifiche, non sostanziali e comunque migliorative, sono risultanti dalle prescrizioni degli Enti interessati, del Committente e/o del Comune di VR in sede di istruttoria di approvazione e successiva verifica e validazione del progetto. In particolare:

- **PIAZZALE STEFANI**

Le modifiche al progetto Definitivo su Piazzale Stefani, con spostamento delle corsie private in fregio all'ospedale, sono state apportate a seguito della nota pervenuta da AMT. P-1501264 del 11/03/2015, che dava ordine, dopo la riunione del 17/02/2015, di dare seguito agli approfondimenti sviluppati con la Direzione Mobilità e Traffico del Comune di Verona e con l'Azienda Ospedaliera.

È tuttavia evidenziato nell'allegata Revisione che tale modifica è del tutto migliorativa ai fini della circolazione sia del TPL su sede riservata, che della viabilità privata in quanto sono stati eliminati i punti di intersezione e conflitto.

- **PORTA VESCOVO.**

Le modifiche al Progetto Definitivo approvato su Porta Vescovo sono state apportate a seguito delle richieste pervenute nella riunione del 23/03/2015, alla presenza del R.d.P. dell'Assessore alla Mobilità e Traffico, di alcuni dirigenti del Comune di Verona e dei rappresentanti delle Circoscrizioni n. I e n. IV e quindi ordinate e recepite a seguito della nota di AMT P-1501973 del 17/04/2015.

La modifica entro le mura ha riguardato l'inserimento di una nuova fermata su Piazza XVI Aprile, l'eliminazione del semaforo SP32, attuando la circolazione come da progetto variato. La modifica fuori dalle mura ha comportato la conferma della banchina su via S. Toscana e l'inserimento di una banchina sul fronte opposto per l'altro senso di marcia.

A seguito delle riunioni in Provincia di VR del 23.11. e del 27.11, questo nodo particolare è trattato nella Revisione con una proposta di modifica che è il risultato di una soluzione condivisa da tutti i soggetti partecipanti alla riunione del 26.11.2018.

In estrema sintesi, per quanto precedentemente esposto e dalla documentazione allegata, che deve intendersi integrazione di quanto già trasmesso in data 15.11.2018, e recependo la modifica migliorativa di spostamento della fermata denominata “1AB-079” su via Rosa Morando, a monte dell'impianto semaforico, allo scopo di evitare il possibile conflitto nella circolazione tra utenza pubblica e privata, emerge *“... che la riorganizzazione delle linee ordinarie del TPL urbano ed*

extraurbano predisposta dal PDB Provinciale non presenta interferenze significative con le linee Filobus ai tre nodi principali e alle relative fermate sopra dette e che le stesse potrebbero essere condivise con il TPL urbano anche in funzione di un più rapido / efficiente interscambio fra i vari sistemi funzionale alla gestione / organizzazione complessiva del TPL”.

Analisi della documentazione integrativa acquisita dalla Provincia di Verona in data 06/12/2018 con prot. n. 73804

Il tecnico incaricato per lo studio del traffico in riferimento alla percentuale del traffico che potrebbe utilizzare percorsi alternativi specifica che:

Il modello di rete del Comune di VR, nello stato di fatto (situazione attuale), assegna circa 14.200 veq/OdP (veicoli equivalenti / ora di punta, in entrambe direzioni di marcia), sul sistema stradale in esame Porta Palio – Sottopasso – Porta Nuova su una matrice complessiva di 81.000 veq/OpP sull'intera rete comunale. Lo Studio di Traffico delle fasi di cantierizzazione del sottopasso (paragrafo 6) assegna una percentuale di riduzione del traffico (dovuta alle inevitabili restrizioni alla circolazione) variabile da 0% a - 5% nella fase più restrittiva, percentuale del tutto insignificante che si ripartisce sulla rete dei possibili percorsi alternativi riportati nello Studio. L'analisi del modello di rete del Comune di VR individua inoltre una media di circa il 26% del traffico che potrebbe utilizzare percorsi alternativi in quanto non strettamente vincolato / obbligato a transitare sul nodo in oggetto. Nello Studio si ipotizza, in via probabilistica cautelativa, che una metà di questi flussi (pendolari) = 13% della Matrice OdP = 1.820 veicoli / OdP possa scegliere di utilizzare i percorsi alternativi; anche questo valore è del tutto insignificante una volta distribuito sul sistema dei 20 percorsi che assommano a diverse decine di chilometri nelle due direzioni, come peraltro confermato dalla Direzione Mobilità e Traffico del Comune di VR nella riunione del 26.11. La variabilità di tale percentuale (min -5%, media -13%, max -26%) dipende sostanzialmente dalle scelte dei singoli utenti e dall'informazione preventiva e dalle indicazioni (mezzi di informazione e piano della segnaletica) che verranno date e dal reale stato della circolazione durante le varie fasi di modifica della circolazione al nodo. D'altra parte, in risposta all'ultimo punto dell'osservazione VIABILITA' e come illustrato nella conferenza del 30.11, non è possibile, né significativo ricavare da un modello di rete di tipo DUE (Deterministic User Equilibrium) come quello utilizzato, i flussogrammi del traffico sui percorsi alternativi in quanto il modello riconosce come “cammini minimi” più diretti e convenienti quelli che comunque transitano dal nodo anche in presenza della viabilità provvisoria. In altre parole, gli algoritmi che operano i macro modelli trasportistici (Funzioni di Costo) sono basati sulle caratteristiche prestazionali degli assi, nodi e intersezioni e non sulla variabilità delle scelte di “convenienza” dei singoli utenti di tipo più statistico / probabilistico in questo caso.

B - ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

- nella seduta del 15/06/2018, il proponente ha illustrato il progetto al comitato tecnico provinciale V.I.A.
- il giorno 20/07/2018 in sede di comitato VIA non si è discusso il parere in quanto il gruppo istruttorio ha ritenuto opportuno effettuare un sopralluogo fissato per il giorno 24/07/2018
- il giorno 24/07/2018, il gruppo istruttorio incaricato ha effettuato un sopralluogo presso i luoghi oggetto di variante ed in particolare presso l'area del deposito e presso via Città di Nimes. Era presente tutto il gruppo istruttorio, l'ing. Domenico Menna AMT e l'arch Nicola Cantarelli progettista.
- il giorno 30/07/2018, il gruppo istruttorio ha relazionato riguardo all'esito del sopralluogo nella prima parte della conferenza istruttoria interna dei servizi della Provincia di Verona. Era presente il servizio Viabilità, il servizio Trasporti, il servizio Pianificazione e SIT, il servizio VIA e l'U.O. Programmazione.

- Osservazioni della conferenza istruttoria interna dei servizi acquisite dalla Provincia di Verona in data 30/07/2018;
- nella seduta del 03/08/2018, il comitato tecnico provinciale V.I.A. ha richiesto un confronto con il Proponente al fine di chiarire in modo definitivo le effettive lacune documentali e ottenere maggiore chiarezza in merito alle varianti sulle quali si è chiesto espressione del parere.
- nella seduta del 24/08/2018, il comitato tecnico provinciale V.I.A. ha richiesto la seguente documentazione integrativa:
 - a) Venga comunicato con chiarezza l'oggetto della variante da valutare in sede di verifica di VIA, in quanto la documentazione presentata risulta incoerente rispetto alle dichiarazioni rilasciate in occasione del sopralluogo del 24/07/2018 e rispetto a quanto riportato sui principali quotidiani locali, con particolare riferimento all'eliminazione della galleria pedonale San Paolo. Solo dopo aver chiarito tale aspetto ci si potrà esprimere sulla proposta di variante ai fini VIA.
 - b) Venga verificato ed eventualmente chiarita la lunghezza del nuovo modello di mezzo filonodato, denominato "LighTram4", che implica l'adeguamento con allungamento da 22 metri a 25 metri delle banchine T2, T3 e T4, in quanto in alcuni passaggi delle relazioni depositate agli atti, i nuovi mezzi risultano sia di 24,72 metri, sia di 27,72 metri.
 - c) Venga chiarito se le banchine di fermata del filobus potranno essere utilizzate anche dai mezzi tradizionali su ruota facenti parte del sistema del TPL. In tal caso, non essendoci riscontro in merito, si rende necessaria un'analisi dettagliata di come si intende gestire l'interferenza ed i conseguenti impatti generati.
 - d) Venga integrata la documentazione presentata con una planimetria indicante la viabilità alternativa utilizzabile nella fase di cantiere della variante infrastrutturale di Via Città di Nimes, che come indicato nel cronoprogramma, avrà una durata di circa 2 anni. In particolare dovranno essere indicate le deviazioni viabilistiche utilizzabili sia dai mezzi privati che dal TPL con indicazione per quest'ultimo della deviazione delle linee urbane ed extraurbane.
 - e) Relativamente al punto d), vengano valutati tutti i possibili impatti moto generati nella fase di cantiere in corrispondenza delle arterie utilizzate come viabilità alternativa
 - f) Considerato che gli interventi edilizi relativi al deposito verranno realizzati all'esterno dell'area in cui è presente la discarica, si richiede ai fini ambientali di valutare tutte le possibili interazioni o interferenze che tale intervento potrebbe creare con la discarica stessa.
 - g) Venga chiarito per quali prescrizioni previste nella determinazione n. 1828/14 del 12/06/2014, che prevedevano tra le altre prima della messa in esercizio della filovia, il collaudo dei parcheggi scambiatori presenti nel precedente progetto e considerati quali elementi integrati ed indispensabili al funzionamento del sistema di trasporto pubblico (parcheggi di Cà di Cozzi, San Michele e Verona Sud), si richiede la revisione al Comitato con le necessarie motivazioni.
 - h) Vista la nuova direttiva europea in merito all'utilizzo dei mezzi elettrici si richiede una verifica per capire se tale mezzo deve ottemperare alla stessa.
 - i) Venga fatto riferimento nella relazione di Vinca a tutti gli interventi oggetto della Variante e non in maniera esclusiva al Deposito.
 - j) Vengano analizzate in maniera approfondita le implicazioni rispetto gli interventi proposti relativamente ai vincoli programmatici.
- Il giorno 12/10/2018, il Proponente ha richiesto un confronto con il comitato tecnico provinciale V.I.A. in merito alla richiesta di integrazioni.
- Integrazioni acquisite dalla Provincia di Verona – Settore Ambiente (Servizio Valutazione Impatto Ambientale – Comitato Tecnico V.I.A.) in data 15/11/2018 con prot. n. 69454.

- Osservazioni dell'ufficio Programmazione della Provincia di Verona acquisite in data 22/11/2018;
- Osservazioni del Servizio Pianificazione e SIT della Provincia di Verona acquisite in data 22/11/2018;
- Osservazioni dell'ufficio Area funzionale manutenzione patrimonio edilizio e rete viaria della Provincia di Verona acquisite in data 29/11/2018;
- Osservazioni dell'ufficio Programmazione della Provincia di Verona acquisite in data 29/11/2018;
- Nella seduta del 23/11/2018, il comitato tecnico provinciale V.I.A. ha discusso il parere ed è emersa la necessità di un confronto tra il proponente, il gruppo istruttorio e gli uffici provinciali preposti, avvenuto in data 26/11/2018;
- Nella seduta del 30/11/2018, la ditta è stata invitata per chiarimenti.
- In data 03/12/2018 si è avuto un confronto tra il gruppo istruttorio e gli uffici provinciali preposti;
- Nella seduta del 07/12/18 è stato convocato dal comitato tecnico V.I.A. il proponente il quale ha sottoscritto le condizioni ambientali condivise con il Comitato e riportate nel presente parere;

Analisi della documentazione integrativa acquisita dalla Provincia di Verona in data 15/11/2018 con prot. n. 69454.

a) Venga comunicato con chiarezza l'oggetto della variante da valutare in sede di verifica di VIA, in quanto la documentazione presentata risulta incoerente rispetto alle dichiarazioni rilasciate in occasione del sopralluogo del 24/07/2018 e rispetto a quanto riportato sui principali quotidiani locali, con particolare riferimento all'eliminazione della galleria pedonale San Paolo. Solo dopo aver chiarito tale aspetto ci si potrà esprimere sulla proposta di variante ai fini VIA.

Le varianti oggetto della Perizia sono:

1. Deposito: adeguamento del layout delle opere esterne e dell'edificio adibito ad officina;
2. Sottopasso città di Nîmes: in funzione dello studio di traffico eseguito nel mese di novembre 2016, variante strutturale con delivellamento dell'intersezione allo scopo di semplificare il sistema di circolazione a raso e nel nodo nel suo complesso;
3. Sottostazione SS6: spostamento in altra area resasi necessaria per motivi di pubblica sicurezza;
4. Banchine di fermata: adeguamento dimensionale delle banchine, in ragione della variante mezzo filoviario (assenza di accostamento automatico) e del codice della strada.

Con nota di trasmissione AMT prot. P-18011198 del 9.05.2018, "Verifica assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 dei D.Lgs. 3/4/2003, 152 - Screening variante" la scrivente Società ha menzionato le sole varianti di cui ai predetti punti 1, 2 e 3.

Con nota di trasmissione AMT prot. P-1801417 dell'1.06.2018, "Documentazione ad integrazione - Vs nota del 24.5.2018 prot U.0030996" la scrivente Società ha altresì richiamato la variante di cui al predetto punto 4, ritenendo che tale variante (soggetta al decreto 22.01.2004 n.42) non riguardasse la procedura in argomento, trattandosi di semplice modifica dimensionale. Per completezza, e relativamente alla questione Galleria San Paolo, la Conferenza dei Servizi avviata il 14.3.2017 e conclusasi con la Decisoria in data 20.6.2017, esclude la proposta di variante "Impianto semaforizzato intelligente e senso unico alternato nel tratto via San Paolo" in luogo della "Galleria San Paolo, tant'è che il relativo verbale così recita nelle conclusioni: "Respingere la variante Galleria San Paolo, confermando quanto prescritto dal Progetto Definitivo Adeguato",

Nell'elaborato denominato "Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale (VIA) - Relazione", in apposito capitolo, è stato esposto l'exkursus approvativo del progetto nel

suo complesso, a partire dal 2010 sino alla Conferenza dei Servizi Decisoria di data 20.6.2017. Trattandosi di un processo complesso, nell'elaborato in argomento si è ritenuto di proporlo nella sua totalità. Nella fattispecie, al paragrafo 2.5 pagina 13 della citata Relazione è espressamente riportato "...l'esclusione della variante relativa alla eliminazione della galleria pedonale San Paolo".

b) Venga verificato ed eventualmente chiarita la lunghezza del nuovo modello di mezzo filonodato, denominato "LighTram4", che implica l'adeguamento con allungamento da 22 metri a 25 metri delle banchine T2, T3 e T4, in quanto in alcuni passaggi delle relazioni depositate agli atti, i nuovi mezzi risultano sia di 24,72 metri, sia di 27,72 metri.

La variante filoveicolo, determinata dal fallimento della ditta fornitrice del mezzo - la mandante APTS BV, detentrica del brevetto di accostamento magnetico alla banchina, ha comportato sia la sostituzione del filoveicolo, sia l'eliminazione del citato accostamento automatico alla banchina, sia, infine, una nuova definizione geometrica delle banchine; varianti queste approvate:

- dall'ANAC, per quanto attiene il procedimento amministrativo adottato;
- dal CIPE, per quanto riguarda il Quadro Economico generale;
- dal Ministero competente, sotto il profilo tecnico-economico e normativo.

Relativamente a questa variante, preme rilevare:

- che la modifica della geometria della banchina, peraltro già approvata dal MIT, scaturisce dalle seguenti considerazioni:
 - lunghezza banchina: la banchina a 25 m. recepisce quanto disposto al paragrafo C 1.4.1 del Disciplinare Tecnico, allo scopo di "accogliere" anche veicoli aventi lunghezza fino a 25 m;
 - altezza banchina; la variante a 15 cm, rispetto alla soluzione ante variante - 30 cm, rispondente alle norme del Codice della strada, in ragione di variante dell'eliminazione del citato accostamento per le ragioni suesposte.
- Così come previsto dal Capitolato Speciale e, conseguentemente, dai progetti definitivi approvati anche in sede di Conferenza dei servizi anno 2014 e 2017, il progetto della filovia non prevedeva e non prevede che vi sia condivisione delle banchine con i mezzi di tpl automobilistico di linea urbano e extra urbano di tipo tradizionale.

Qualora però un Ente superiore di pianificazione e amministrazione del trasporto pubblico disponesse diversamente, la modifica della geometria della banchina agevola detta condivisione, sempreché, allo scopo di non generare interferenze e i conseguenti impatti sul traffico alle banchine, la futura programmazione oraria dei mezzi sia progettata con distanziamento veicolare stimato in circa due minuti, atto a consentire facilmente le normali procedure di discesa e imbarco dei passeggeri nonché manovra di accostamento e allontanamento dei veicoli per e dalla banchina. A comprovare detta affermazione/disposizione vale ricordare la copiosa letteratura in materia, non ultima la "Tecnica ed Economia dei Trasporti" M. Lupi - Scuola di Ingegneria, Università di Pisa, A.A. 2014/15, dalla quale si desume che "...particolari situazioni di protezione della sede, priorità semaforica...si possa anche scendere sotto tre minuti", situazioni queste puntualmente previste nel progetto in parola. Infatti, con il progetto in argomento:

- è prevista la priorità semaforica (onda verde) per il trasporto ferroviario;
- dei circa 44,73 km di corsie di progetto;
 - il 62% sarà riservata al trasporto pubblico - definizione da Disciplinare tecnico di gara "sede promiscua riservata, destinata alla circolazione dei veicoli del nuovo sistema TPTF e degli autobus dal servizio pubblico";
 - il 6% circa al trasporto pubblico e traffico privato residenziale - definizione da Disciplinare tecnico di gara "sede promiscua libera con limitazioni al traffico privato, destinata alla circolazione dei veicoli del nuovo sistema, degli autobus del

servizio pubblico e dei veicoli privati autorizzati al transito (generalmente i residenti);

- il 32% circa trasporto promiscuo (tpl e privato) - definizione da Disciplinare tecnico di gara “promiscua libera, utilizzata da tutti i veicoli senza restrizioni”.

Per quanto attiene poi il nodo di interscambio più importante dell'intera rete del trasporto pubblico vista nel suo complesso (filovia e mezzi di trasporto pubblico di tipo tradizionale) - quello di Verona Porta Nuova, la microsimulazione dinamica (anno 2008) ha verificato e dimostrato, con l'organizzazione, le banchine differenziate tra trasporto filoviario e tradizionale e la circolazione dei mezzi nel piazzale di progetto antistante la stazione ferroviaria, che “il sistema filoviario si innesta senza conflitti nel contesto”, pur avendo considerato, nella simulazione stessa, la condizione più gravosa ovverossia tutte le corse filoviarie, urbane ed extraurbane, “anche se va evidenziato il fatto che in futuro è prevista una riduzione in conseguenza all'introduzione della filovia”: cosa questa altresì avvalorata dalle considerazioni di cui all'Allegato 1b “Analisi delle possibilità di condivisione delle banchine di fermata”, par. 2.1,

- che la Provincia di Verona ha approvato detta variante progettuale con la CdS del 20.06.2017.

Il progetto filovia di Verona, visto nel suo complesso - ossia non facendo riferimento alle sole varianti oggetto della procedura in esame, non appare essere, in alcun modo, difforme alle linee di indirizzo emanate dall'Ente di Governo, seppur emanate con DCP 3 del 31 gennaio 2018 (a posteriori quindi rispetto a detta approvazione), in particolare alla “strategia di pianificazione” che lo stesso Ente ha espresso al capitolo 6.

In ragione di quanto espresso nei succitati punti e di refusi/errori di battitura, le modifiche da apportare agli elaborati di progetto trasmessi in data 9.5.2018 si chiarisce che la lunghezza del nuovo modello di mezzo filonodato, denominato “LighTram4” è esclusivamente di 24,72 m: la misura errata di 27,72 viene corretta in 24,72 m.

- c) Venga chiarito se le banchine di fermata del filobus potranno essere utilizzate anche dai mezzi tradizionali su ruota facenti parte del sistema del TPL. In tal caso, non essendoci riscontro in merito, si rende necessaria un'analisi dettagliata di come si intende gestire l'interferenza ed i conseguenti impatti generati.**

Da quanto analizzato ed illustrato nelle relazioni integrative si desume che la riorganizzazione delle linee ordinarie del TPL urbano ed extraurbano ipotizzata dal Piano di Bacino della Provincia di Verona non presenta interferenze significative con le linee Filobus ai tre nodi principali e relative fermate.

Ai fini della valutazione ambientale, l'analisi ha permesso di chiarire che i possibili punti di condivisione delle fermate sono limitati alle:

- fermate 12AB-027 e 12AB-028 del filobus in via Città di Nimes;
- fermata 2A-011 del filobus in piazzale Stefani;
- fermata 1AB-078 del filobus a Porta Vescovo.

1) Nodo Piazzale XXV Aprile Stazione Porta Nuova

Il nodo di Piazzale XXV Aprile non presenta alcuna interferenza né fra Filobus e linee TPL ordinarie, né col traffico auto in quanto tutte le fermate sono differenziate e le corsie auto separate per la parte accessibile e non soggetta a limitazione del traffico privato sul piazzale antistante la stazione. Si ricorda, inoltre, che il Filobus opera sempre con “priorità semaforica” ovvero con il tempo di verde automaticamente attivato in avvicinamento ai semafori.

Il quesito può eventualmente porsi su via Città di Nimes ove transitano le due linee Filobus 1A (S. Michele - Stazione), 1B (da B. Venezia - Stadio), 2A (Ca' di Cozzi - B. Roma), 2B (B. Trento - VR Sud) che possono eventualmente condividere le Fermate 12AB-027 e 12AB-028 con il TPL. Queste fermate sono poste a lato DX delle due corsie centrali riservate al TPL,

mentre il traffico auto si svolge sulle due corsie laterali senza interferenze.

Dallo Studio del Traffico del Progetto Filobus, si rileva che le frequenze più elevate previste per le linee 1A e 1B nelle quattro ore di punta (7-9 e 12-14) possono scendere a 6-8 minuti, mentre sono di 10-15 minuti nelle ore di morbida. In caso di confluenza di due linee sullo stesso asse la frequenza combinata può scendere a 3.5 minuti. Sulle corsie riservate centrali possono transitare anche i BUS nr. 32 e 41 che invece hanno frequenza 20 e 30 minuti.

Diversamente al Filobus che ha una cadenza regolata / controllata, le linee ordinarie non hanno priorità semaforica, transitano su assi promiscui con il traffico privato e non hanno quindi la possibilità di mantenere arrivi esattamente cadenzati / sfalsati. Può quindi statisticamente accadere che il Filobus o un Autobus arrivino mentre l'altro sta effettuando la manovra di carico / scarico e quindi debba attendere il tempo di servizio del precedente stimato a circa 1 minuto. L'eventualità di un possibile accodamento avviene tuttavia sulle corsie riservate e non interferisce con nessuna altra funzione e/o mezzo in transito.

2) Nodo Piazzale Stefani – Ospedale B. Trento

Il nodo di Piazzale Stefani non presenta criticità in quanto si sviluppa su corsie riservate TPL separate dal traffico auto e Fermate e parzialmente differenziate fra Filobus e linee TPL ordinarie.

Infatti, su questo nodo transitano le due linee Filobus 2A (Ca' di Cozzi – B. Roma) e 2B (B. Trento – VR Sud) che hanno le Fermate dedicate 2A-010, 2A-011 e 2B-012. Le linee Autobus hanno fermate dedicate sul lato opposto all'ospedale.

Dallo Studio del Traffico del Progetto Filobus, si rileva che le frequenze più elevate previste per le linee 2A e 2B nelle quattro ore di punta (7-9 e 12-14) è di 10 minuti e 15 minuti nelle ore di morbida.

L'unica possibile interferenza Filobus - Autobus è sulla Fermata 2A-011 che potrebbe essere utilizzata dalle linee ordinaria nr. 21-33-70 provenienti da via Mameli, mentre ciò non si verifica nella direzione opposta. Solo per questa Fermata può quindi statisticamente accadere che il Filobus o un Autobus arrivino mentre l'altro sta effettuando la manovra di carico / scarico e quindi debba attendere il tempo di servizio del precedente stimato a circa 1 minuto. L'eventualità di un possibile accodamento avviene tuttavia sulle corsie riservate e non interferisce con nessuna altra funzione e/o mezzo in transito.

3) Nodo di Porta Vescovo

Il TPL delle linee ordinarie urbane – extraurbane sul nodo di Porta Vescovo transita principalmente

all'esterno della porta storica su via Barana. All'interno della porta transitano su via S. Nazario le linee nr. 31A direzione centro e 33 - 34 direzione est. Con riferimento alla figura in allegato, anche il nodo di Porta Vescovo non presenta criticità in quanto prevede corsie riservate TPL separate dal traffico auto con la sola eccezione di un tratto di via S. Nazario direzione centro che è promiscua.

Su questo nodo transitano le linee Filobus 1A (S. Michele - Stazione) e 1B (da B. Venezia - Stadio) con frequenze di 10 minuti nelle quattro ore di punta (7-9 e 12-14) e 15 minuti nelle ore di morbida.

Anche in questo caso l'unica possibile interferenza alle Fermate è statisticamente limitata al tempo di manovra di carico / scarico di circa 1 minuto. L'eventualità di un possibile accodamento avviene sulle corsie riservate al solo TPL direzione est e alla Fermata 1AB-078 sul breve tratto di corsia promiscua direzione S. Nazario alla Fermata 1AB-078b, non sono tuttavia attese particolari criticità visti il ridotto flusso dei mezzi in transito.

Il tecnico incaricato conclude dichiarando che alla luce dell'organizzazione delle corsie riservate, del limitato numero di mezzi coinvolti e dei brevi tempi massimi di compresenza (1 minuto) è possibile concludere che ai fini della valutazione ambientale l'eventuale condivisione delle banchine di fermata non evidenzia criticità che possano determinare impatti ambientali

generati.

- d) Venga integrata la documentazione presentata con una planimetria indicante la viabilità alternativa utilizzabile nella fase di cantiere della variante infrastrutturale di Via Città di Nimes, che come indicato nel cronoprogramma, avrà una durata di circa 2 anni. In particolare dovranno essere indicate le deviazioni viabilistiche utilizzabili sia dai mezzi privati che dal TPL con indicazione per quest'ultimo della deviazione delle linee urbane ed extraurbane.**

Relativamente al punto d), vengano valutati tutti i possibili impatti motogenerati nella fase di cantiere in corrispondenza delle arterie utilizzate come viabilità alternativa.

Il confronto delle fasi di cantierizzazione fra Progetto Definitivo, che ha ottenuto nel 2014 l'esclusione dalla procedura di VIA con Determinazione 1828/14 del 12/5/2014, e Progetto di Variante 2018 non mostra differenze sostanziali fra le due cantierizzazioni ai fini del traffico al nodo in oggetto evidenziando che le cantierizzazioni previste dal Progetto di Variante 2018 alleggeriscono rispetto al precedente Progetto Definitivo il nodo di via città di Nimes.

L'intervento in progetto prevede la modifica provvisoria della circolazione per consentire i lavori di costruzione del Sottopasso Città di Nimes che richiedono l'istituzione di deviazioni / restrizioni

provvisorie della viabilità locale da attivare / concordare per fasi con la Polizia Municipale e con la Direzione Mobilità e Traffico del Comune di VR.

Nello Studio di Traffico sono state considerate le fasi più critiche / significative ai fini della circolazione in quanto alcune sono semplicemente delle sotto-fasi che non presentano particolari variazioni rispetto alle principali. Le fasi analizzate ed i flussi di traffico che interessano l'area in esame sono evidenziati nei grafi allegati riassunti nelle seguenti Tabelle che forniscono i risultati significativi del TGM e dell'OdP nello Stato di Fatto SdF e per confronto nelle Fasi di Cantierizzazione SdP rilevanti ai fini delle valutazioni ambientali.

I risultati sono espressi in veicoli equivalenti ove i mezzi pesanti sono considerati x 3 volte quelli leggeri; nei flussogrammi sono stati inoltre considerati i mezzi d'opera (pesanti) che accedono all'area di cantiere quantificati in circa 20 vep/gg. Il traffico pesante nell'area di intervento è prevalentemente costituito dai mezzi del TPL, da pochi mezzi di trasporto privati e da quelli di cantiere. Infatti dalle indagini effettuate risulta che solo il 5% circa del traffico circolante è costituito da veicoli pesanti, ad eccezione del nodo via Città di Nimes - Via Cardinale dove tale percentuale sale a circa il 25% a causa della massiccia presenza di autobus urbani ed extraurbani da/per la stazione ferroviaria di Porta Nuova.

La ripartizione fra traffico diurno 06.00-22.00 e traffico notturno 22.00-06.00 è rispettivamente 87% e 13% rispetto al TGM totale complessivo.

I grafi dello Stato di Progetto di Cantierizzazione SdP e la tabella sotto riportata evidenziano che i flussi di traffico incidenti al nodo nelle fasi di realizzazione non superano, anzi sono inferiori a quelli dello Stato di Fatto SdF, e ciò è perfettamente attendibile e realistico in conseguenza delle restrizioni imposte alla circolazione e ciò anche in assenza delle scelte di itinerari alternativi da parte dell'utenza.

Da questo punto di vista si può quindi affermare che, per quanto riguarda il traffico ordinario ai fini dei parametri ambientali, nulla in pratica cambia da Stato di Fatto SdF a Stato di Progetto SdP nelle Fasi di Cantierizzazione se non per l'apporto dei soli mezzi e lavorazioni temporanee di cantiere.

OdP				TGM			
	VeicEq/h	Diff	Diff %		VeicEq/h	Diff	Diff %
SDF	14239			SDF	194827		
2	13933	-306	-2%	2	190549	-4278	-2%
3	14217	-22	0%	3	194773	-54	0%
4	13846	-393	-3%	4	189780	-5047	-3%
5	14191	-48	0%	5	194636	-191	0%
6	14068	-171	-1%	6	192787	-2040	-1%
7	13842	-397	-3%	7	187793	-7034	-4%
8	13620	-619	-4%	8	184665	-10162	-5%

Le fasi di cantierizzazione previste dal Progetto Definitivo 2010 sono 7, mentre quelle previste dal Progetto Definitivo di Variante 2018 sono 8. Le 7 fasi del PD 2010 prevedono maggiori deviazioni, più corsie provvisorie e opere propedeutiche/temporanee e una più estesa area di influenza che ovviamente incidono maggiormente sul conteso ambientale rispetto alla più contenuta cantierizzazione del Progetto di Variante 2018.

PROGETTO DEFINITIVO 2010	PROGETTO VARIANTE 2018
FASE 1: circolazione inalterata	FASE 1: in superficie sulla direttrice Porta Nuova-Porta Palio: parzializzazione traffico ad 1 corsia; in superficie: via Città di Nimes parzializzata per attraversamento sottoservizi.
FASE 2 sottopasso Porta Nuova: come nello stato di fatto; sottopasso Porta Palio: parzializzazione ad 1+1 corsia; in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a 2 corsie e chiusura di viale dal Cero lato Porta Palio; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: 2/3 corsie di marcia sulla sede provvisoria in corrispondenza dei parcheggi di via Città di Nimes; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 1+1 corsie di marcia sul lato opposto al cantiere.	FASE 2 sottopasso Porta Nuova: come stato attuale; sottopasso Porta Palio: come stato attuale; in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a 2 corsie di marcia e chiusura corsia laterale viale dal Cero; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: come stato attuale; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 3 corsie di marcia.

FASE 3 sottopasso Porta Nuova: parzializzazione ad 1+1 corsia; sottopasso Porta Palio: come nello stato di fatto; in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a due corsie di marcia e chiusura di viale dal Cero lato Porta Palio; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: 2/3 corsie di marcia sulla sede provvisoria in corrispondenza dei parcheggi di via Città di Nimes; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 1+1 corsie di marcia.	FASE 3 sottopasso Porta Nuova: stato attuale; sottopasso Porta Palio: stato attuale; in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a 2 corsie di marcia e chiusura laterale di viale dal Cero lato Porta Palio/stazione; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: stato di fatto; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 3 corsie di marcia sul lato opposto del cantiere.
FASE 4 sottopassi Porta Nuova e Porta Palio: stato di fatto; in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a 2 corsie di marcia e chiusura di viale dal Cero lato Porta Palio; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: 2/3 corsie di marcia sulla sede provvisoria in corrispondenza dei parcheggi di via Città di Nimes; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 1+1 corsie di marcia sul lato opposto al cantiere	FASE 4 sottopasso Porta Nuova e Porta Palio: stato di fatto; in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a 2 corsie di marcia e corsia laterale di viale dal Cero lato stazione; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: chiusura corsia viale dal Cero lato città e deviazione traffico su via Cardinale con rientro in via città di Nimes; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 3 corsie di marcia.
FASE 5 sottopasso Porta Nuova: come nello stato di fatto; sottopasso Porta Palio: come nello stato di fatto; in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a 2 corsie di marcia e chiusura di viale dal Cero lato Porta Palio; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: 2/3 corsie di marcia sulla sede provvisoria in corrispondenza dei parcheggi di via Città di Nimes; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 1+1 corsie di marcia.	FASE 5 sottopasso Porta Nuova: come stato di fatto; sottopasso Porta Palio: come stato di fatto in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a 2 corsie di marcia e corsia laterale di viale dal Cero lato stazione; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: chiusura corsia viale dal Cero lato città e deviazione traffico su pista provvisoria nei parcheggi; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 3 corsie di marcia.
FASE 6 sottopassi Porta Nuova e Porta Palio: parzializzati a 1+1 corsia di marcia; in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a 2 corsie di marcia e chiusura di viale dal Cero lato Porta Palio/Camuzzoni che diviene area di deposito e confezionamento armature; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: 2/3 corsie di marcia sulla sede provvisoria in corrispondenza dei parcheggi di via Città di Nimes; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 1+1 corsie di marcia.	FASE 6 sottopassi Porta Nuova e Porta Palio: parzializzato a 1+1 corsia di marcia; in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a 2 corsie di marcia e chiusura di viale dal Cero lato stazione; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: corsia laterale viale dal Cero lato città; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 4 corsie di marcia.

FASE 7: chiusura sottopassi Porta Palio e Porta Nuova deviazione del traffico in superficie da realizzarsi nei mesi estivi	FASE 7 sottopasso Porta Nuova: 1+1 corsia; sottopasso Porta Palio: chiusura; in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a 2 corsie di marcia e corsia laterale in viale dal Cero lato stazione/Porta Nuova; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: corsia laterale viale dal Cero lato città; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 3 corsie di marcia sul lato opposto al cantiere.
chiusura sottopassi Porta Palio e Porta Nuova deviazione del traffico in superficie da realizzarsi nei mesi estivi	FASE 8 sottopasso Porta Nuova: chiusura; sottopasso Porta Palio: chiusura; in superficie sulla direttrice Porta Palio-Porta Nuova: via Cardinale a 2 corsie di marcia; in superficie sulla direttrice Porta Nuova – Porta Palio: corsia laterale viale dal Cero lato città; in superficie: via Città di Nimes – Piazzale XXV Aprile sezione parzializzata a 3 corsie di marcia sul lato opposto al cantiere.

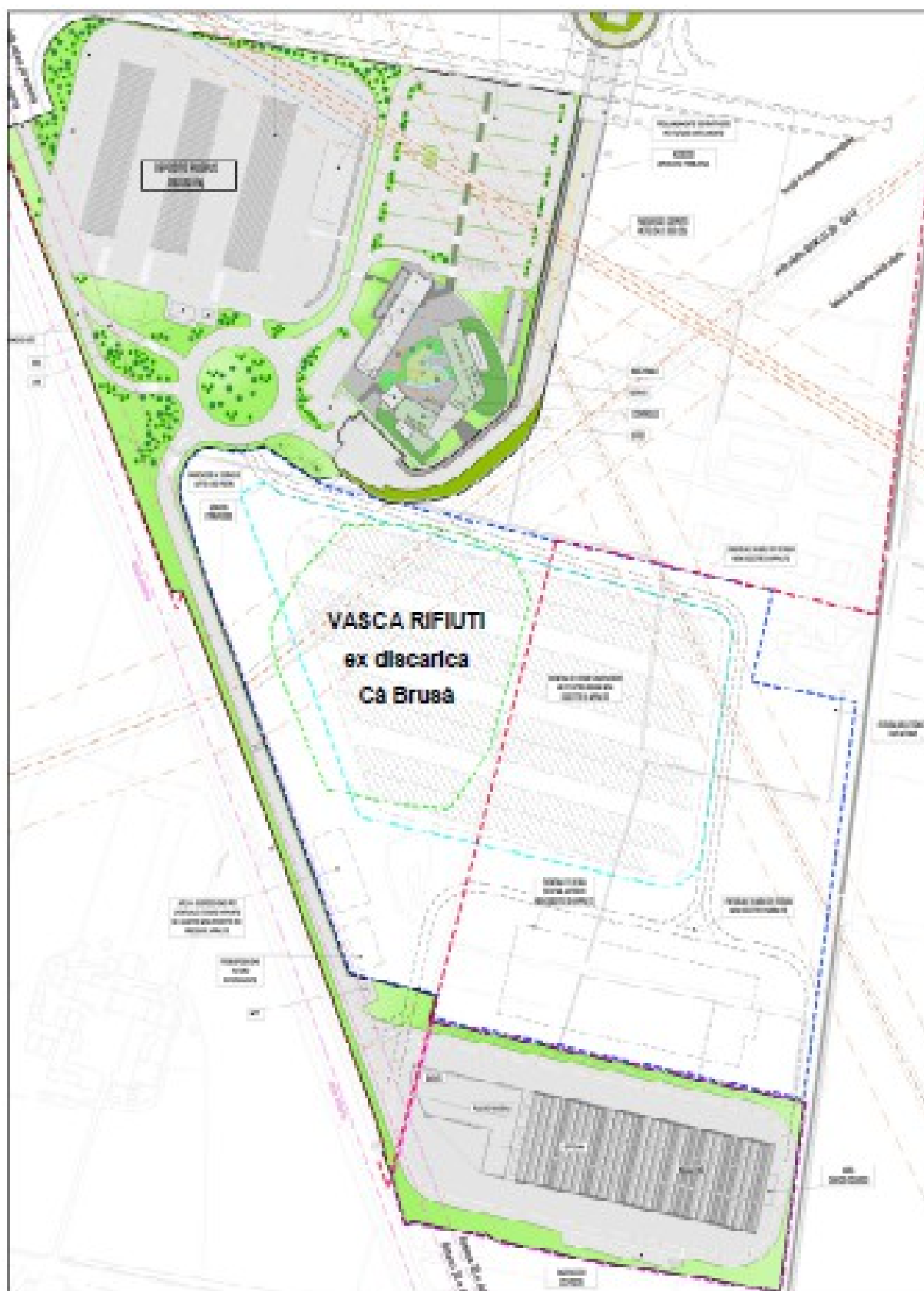
In particolare, il tecnico incaricato evidenzia che:

- I principali nodi interessati di Porta Nuova – Bretella T4/T9 – Porta Palio e i relativi assi stradali presentano condizioni di circolazione accettabili anche in fase provvisoria di cantierizzazione considerati le inevitabili restrizioni e disagi che tale fase comporta;
- alcuni tratti e/o attestamenti sulle intersezioni semaforizzate potrebbero presentare accodamenti in alcuni momenti critici delle ore di punta;
- sulle deviazioni provvisorie dovranno essere garantite corsie di minimo m 3.25 se percorse da mezzi pesanti e di minimo m 3.00 se percorse da sole auto, dovranno inoltre essere garantiti i passaggi e gli attraversamenti pedonali;
- per la realizzazione delle modifiche proposte sarà valutata la necessità di intervenire con segnaletica provvisoria, posa di barriere ed interventi di rifasatura degli impianti semaforici esistenti da definire precisamente prima dell'inizio lavori con la Direzione Mobilità e Traffico del Comune di VR e con la Polizia Municipale;
- prima dell'inizio lavori sarà opportuno attivare una campagna di informazione preventiva all'utenza mirata alla riduzione dei transiti nella zona interessata e all'incentivazione di itinerari alternativi.

e) **Considerato che gli interventi edilizi relativi al deposito verranno realizzati all'esterno dell'area in cui è presente la discarica, si richiede ai fini ambientali di valutare tutte le possibili interazioni o interferenze che tale intervento potrebbe creare con la discarica stessa.**

Analizzati la relazione e le tavole del Progetto Operativo - Messa in sicurezza permanente del sito ex discarica Ca' Brasa a cura di Cesilab srl e i verbali delle Conferenze dei servizi del 17/4/2015 e 18/8/2016, gli edifici del deposito ed uffici si trovano a nord dell'area della discarica e l'officina a sud e, pertanto, non esiste alcun tipo di interazione o interferenza soprassuolo o sottosuolo con gli edifici in appalto di prossima realizzazione.

L'unica area, che per vicinanza, va presa in considerazione nella valutazione delle eventuali interazioni con la discarica è quella limitata al tracciato della viabilità di collegamento, fra deposito a nord ed officina a sud.



Al fine di evitare qualsiasi possibile interferenza fra la viabilità di progetto prevista fra le opere del deposito/officina del filobus e gli interventi definiti dal Progetto esecutivo di Messa in Sicurezza della discarica il Proponente adotterà le seguenti prescrizioni, nel rispetto delle procedure amministrative:

- il Progetto esecutivo di messa in sicurezza potrà prevedere stralci funzionali che

garantiscono, prioritariamente, la realizzazione degli interventi di ripristino dello stato dei luoghi nell'area nella quale è prevista la viabilità;

- l'area oggetto di stralcio funzionale, prima della realizzazione delle opere di viabilità dovrà avere le caratteristiche previste dalla vigente normativa in materia ambientale.

Inoltre, in relazione al programmato parcheggio scambiatore in località Genovesa, di prossima realizzazione a cura del Comune di Verona, si allega la documentazione relativa alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, conclusasi con DDR 136 del 9/12/2015.

Dalla documentazione acquisita oltre ad emergere che *"l'analisi degli impatti sulle diverse componenti ambientali, supportate da diverse analisi specialistiche, non evidenzia situazioni di significatività"*, si desume l'assenza di qualsivoglia interazione o interferenza sia con gli interventi edilizi in area Deposito, sia con la discarica.

"La collocazione del parcheggio scambiatore a nord rispetto alla discarica, quindi a monte idrogeologico della falda, porta ad escludere qualsiasi tipo di interazione sottosuolo",

- f) **Venga chiarito per quali prescrizioni previste nella determinazione n. 1828/14 del 12/06/2014, che prevedevano tra le altre prima della messa in esercizio della filovia, il collaudo dei parcheggi scambiatori presenti nel precedente progetto e considerati quali elementi integrati ed indispensabili al funzionamento del sistema di trasporto pubblico (parcheggi di Cà di Cozzi, San Michele e Verona Sud), si richiede la revisione al Comitato con le necessarie motivazioni.**
- j) **Vengano analizzate in maniera approfondita le implicazioni rispetto gli interventi proposti relativamente ai vincoli programmatici.**

Si evidenzia che gli accessi all'area del futuro Deposito del filobus sono rimasti invariati fra Progetto Definitivo 2010 e Progetto di Variante 2018: le relazioni fra i due progetti rimangono invariate. Pertanto il Progetto di Variante 2018 in oggetto non determina interferenze con il progetto del parcheggio scambiatore in località Genovesa.

Il progetto del Parcheggio scambiatore in Località Genovesa, approvato dal Comune di Verona, costituisce elemento di cerniera e si colloca nell'ambito di una serie di interventi destinati alla riqualificazione del sistema infrastrutturale esistente a servizio della mobilità nel contesto territoriale di Verona Sud. Gli strumenti di governo del territorio e dello sviluppo urbano ed infrastrutturale, quali il PI, il Masterplan di Verona Sud e il PAT, definiscono l'importanza dell'intervento in quanto elemento fondamentale per la riorganizzazione funzionale della viabilità di Verona Sud che si trova al centro di un'importante evoluzione nei processi insediativi metropolitani.

La sua realizzazione risulta contestuale e in sinergia con altri importanti interventi quali: il ribaltamento del casello autostradale, l'attestazione della filovia con il deposito e le officine di manutenzione e l'interconnessione alla SS12.

La realizzazione del parcheggio in Località Genovesa mira a supportare il raccordo tra la viabilità autostradale e quella urbana promuovendo il trasporto pubblico, con la finalità di alleggerire contestualmente le condizioni di forte pressione veicolare che caratterizzano la direttrice di penetrazione urbana costituita da Viale delle Nazioni- Viale del Lavoro.

Il testo della DDR 136 del 9/12/2015, che ha decretato l'esclusione dalla procedura di VIA, evidenzia che:

- il progetto consiste nella realizzazione di un parcheggio scambiatore situato in località Genovesa direttamente collegato con il casello autostradale di Verona Sud, con la Fiera e con il centro di Verona, tramite autobus ed il futuro sistema di trasporto filoviario. L'area si colloca nel settore meridionale del Comune di Verona attualmente quasi totalmente destinata ad uso agricolo e a prato incolto in un contesto fortemente antropizzato;
- l'analisi dei diversi strumenti di programmazione non evidenzia vincoli o impedimenti all'esecuzione dell'opera. A tutti i livelli si riscontra la situazione strategica dell'area per un uso connesso alla logistica e viabilità; in particolare nella Tavola Programmatica del PAT

l'area del parcheggio scambiatore è definita quale ambito per infrastrutture a servizio della mobilità, in particolare "ambito per la localizzazione del deposito e delle strutture di servizio del trasporto pubblico, ribaltamento del casello autostradale VR SUD e parcheggio scambiatore";

- la configurazione finale del parcheggio scambiatore si compone di un layout di 1000 posti auto esteso su una superficie di circa 41.000 mq; l'accessibilità sarà garantita dalla strada delle Genovesa rispetto alla quale è prevista la realizzazione di un unico varco d'uscita e d'ingresso;
- il progetto prevede la realizzazione di parcheggi a raso, per 1.000 posti auto, completi della viabilità e delle corsie di manovra con sistemazione superficiale in conglomerato bituminoso, mentre la pavimentazione degli stalli sarà in autobloccanti drenanti con riempimento stabilizzato. Nelle aree di manovra e di sosta si prevede l'inserimento di aiuole verdi con piantumazioni di tipo autoctono. L'ipotesi progettuale risulta coerente con la viabilità esistente, in particolare interesserà viale delle Nazioni, Strada della Genovesa e via Ferri e non richiede l'approntamento di nuova viabilità;
- l'analisi degli impatti sulle diverse componenti ambientali, supportate da diverse analisi specialistiche, non evidenzia situazioni di significatività.

Dalla documentazione relativa alla procedura regionale di verifica di assoggettabilità a VIA, emerge la distanza tra il parcheggio scambiatore e il perimetro della discarica Ca' Brusà; la collocazione del parcheggio scambiatore a nord rispetto alla discarica, quindi a monte idrogeologico della falda, porta ad escludere qualsiasi tipo di interazione sottosuolo.

Con riferimento ai detti punti si allega la nota del Comune di Verona prot. PEC 287406 del 13 settembre 2018, integrata con nota del 19.10.2018 prot. 0334078 per quanto attiene al realizzando parcheggio scambiatore in località Genovesa.

In particolare nella nota del 19.10.2018 prot. 0334078 il Settore Mobilità e Traffico del Comune di Verona dichiara che:

In riscontro alla Vostra nota prot. 1802667 del 17.10.2018, ns. rif. PG 330925, si trasmette, in allegato alla presente, copia dello Studio Ambientale del Progetto del Parcheggio scambiatore in Località Genovesa presentato per la verifica di assoggettabilità VIA e di cui all'allegato DDR 136 del 9 dicembre 2015.

Il progetto, approvato dal Comune di Verona, come si evince dall'elaborato "costituisce elemento di cerniera e si colloca nell'ambito di una serie di interventi destinati alla riqualificazione del sistema infrastrutturale esistente a servizio della mobilità nel contesto territoriale di Verona Sud. (...) il parcheggio scambiatore si integrerà funzionalmente alla rete filoviaria veronese, in corso in progettazione esecutiva, costituendone uno dei capolinea. Tale integrazione costituisce infatti una condizione necessaria alla realizzazione della stessa rete filoviaria." L'interazione tra il progetto del parcheggio e il sistema filoviario sono quindi ricompresi nello studio.

g) Vista la nuova direttiva europea in merito all'utilizzo dei mezzi elettrici si richiede una verifica per capire se tale mezzo deve ottemperare alla stessa.

Per tale aspetto si evidenzia che la ditta produttrice del mezzo provvederà, come previsto dalla Circolare Ministeriale n.283/2003 ad omologare il filoveicolo presso le strutture competenti del MIT. Il processo di omologazione secondo la normativa nazionale ed europea prevede il rispetto delle norme in vigore per la libera circolazione dei mezzi a partire dalla data di omologazione degli stessi.

L'omologazione del primo filoveicolo fornito è, secondo cronoprogramma, previsto nel mese di aprile del 2020.

Il MIT ha nel mese di giugno del 2018 approvato la variante contenente la modifica del filoveicolo sia dal punto di vista amministrativo che tecnico.

h) Venga fatto riferimento nella relazione di Vinca a tutti gli interventi oggetto della Variante e non in maniera esclusiva al Deposito.

È stata predisposta relazione tecnica ai sensi dell'Allegato 2 paragrafo 2.2 della DGR 1400/2017 - metodologia per la valutazione di incidenza ai sensi della Direttiva 92/43/CEE aggiornata facendo riferimento a tutti gli interventi oggetto della variante:

- variante n. 1 - Adeguamento delle banchine di fermata al nuovo mezzo filoveicolare urbano Full Electric SwissTrolley4 - Vossloh Kiepe/Carrosserie Hess da 18 e qualora in futuro ammesso dal Codice della Strada ed implementato dal Gestore, anche con il modello da 24,72 m denominato 'LighTram4';
- variante n.2 - Adeguamento del layout delle opere esterne del Deposito, ed in particolare della posizione dell'officina;
- variante n.3 - Variante infrastrutturale del sottopasso di Via Città di Nimes;
- variante n.4 - Spostamento della Sottostazione SSE06 zona Stadio.

Come descritto nella relazione, considerati i seguenti aspetti analizzati e valutati nei capp. precedenti:

- i contenuti generali della Relazione di Vinca al Piano degli Interventi del 2011 del Comune di Verona;
- gli indirizzi di tutela della DGR 1400/2017;
- le distanze degli interventi oggetto di variante dai siti della Rete Natura 2000 presenti nel Comune di Verona e territori confinanti. Considerando i temi di variante, l'unico aspetto di variante che rappresenta una modifica di rilievo è costituito dall'area del deposito: l'intervento rimane a più di 7 km da siti Rete Natura 2000. Per l'adeguamento delle banchine e gli interventi in corrispondenza del sottopasso in via Città di Nimes le distanze dai siti Rete Natura 2000 rimangono inalterate rispetto a quanto già valutato, mentre lo spostamento della sottostazione SSE06 nella zona Stadio è limitato a poche decine di metri;
- i caratteri naturalistici e agro-forestali del sito in esame tipici delle aree e frange periurbane;
- la classe di ricchezza faunistica medio-bassa del sito di intervento;
- la scarsa qualità paesaggistica ed ecologica così come evidenziato negli ambiti della rete ecologica del Piano degli Interventi del Comune di Verona;
- l'assenza di elementi di valore naturalistico e faunistico, di habitat e biotopi di rilievo nelle adiacenze del sito;
- la non interferenza col sistema generale delle connessioni ecologiche e, nello specifico, anche della Rete Natura 2000;

il tecnico incaricato ritiene che le trasformazioni fisiche dei luoghi in oggetto siano da considerarsi non significative per la conservazione e tutela della Rete Natura 2000.

A complemento di quanto sopra esposto, si fa inoltre presente che l'ATI e la scrivente Società, per quanto di competenza, adotteranno gli accorgimenti contenuti al cap. 5.9 della relazione "Verifica assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 3/4/2003, 152 - Screening variante" trasmessa all'amministrazione Provinciale con nota AMT prot. P-18011198 del 9.05.2018, corrispondenti alle prescrizioni previste nella determinazione n. 1828/14 del 12/05/2014 di esclusione dalla VIA della precedente variante. Tali prescrizioni e raccomandazioni, saranno considerate e ottemperate nelle varie fasi progettuali e realizzative dell'opera, così come richiesto, ad eccezione della prescrizione n. 10 che non risulta più pertinente in quanto il nuovo progetto prevede l'intera elettrificazione del tracciato e della n. 11 che potrà riguardare soltanto il monitoraggio in corrispondenza delle arterie dove lo studio di traffico ha individuato la possibilità di flussi di traffico elevati.

B.1 - Osservazioni pervenute:

Osservazioni acquisite in data 20/07/2018 con protocollo n. 44037 con le quali il Settore Ambiente del Comune di Verona dichiara che:

La Direzione Ambiente ha rilevato che le varianti introdotte non comportano modifiche significative o ulteriori impatti rispetto a quanto già precedentemente valutato e, quindi, non sono necessari ulteriori approfondimenti.

Pur prendendo atto che l'intervento in oggetto non verrà effettuato sull'area in cui è presente la discarica, si ritiene opportuno che vengano tenute in debita considerazione tutte le possibili future interazioni o interferenze che tale intervento potrebbe creare con la discarica stessa.

Circoscrizione I

Con nota asseverata al P.G. n. 204490 del 28/06/18 la Circoscrizione I ha comunicato che il Consiglio, nella seduta del 25/06/18, ha espresso parere favorevole.

Direzione Strade Giardini Arredo Urbano

Con nota asseverata al P.G. n. 208032 del 02/07/18 la Direzione Strade Giardini Arredo Urbano, per quanto di competenza, ha espresso parere favorevole senza condizioni.

Circoscrizione III

Con nota asseverata al P.G. n. 216990 del 09/07/18 la Circoscrizione III ha comunicato che il Consiglio, nella seduta del 05/07/18, ha espresso il seguente parere: *“La Circoscrizione 3^a si esprime non competente in quanto l'assoggettabilità a V.I.A. di un progetto è regolamentata da normativa sovraordinata di livello nazionale, mentre l'articolo 20 del Regolamento dei Consigli di Circoscrizione, prevede che la Circoscrizione esprima pareri su progetti già assoggettati a V.I.A.”.*

Conclusioni: viste le osservazioni espresse dai vari uffici che non evidenziano particolari criticità, e pur prendendo atto che l'intervento in oggetto non verrà effettuato sull'area in cui è presente la discarica, si ritiene opportuno che vengano tenute in debita considerazione tutte le possibili future interazioni o interferenze che tale intervento potrebbe creare con la discarica stessa.

Osservazioni acquisite in data 25/07/2018 con protocollo n. 45339 con le quali un libero cittadino (Carlo Pozzerle) fa una serie di osservazioni relative al progetto di variante, in particolare sulla galleria pedonale San Paolo.

Osservazioni acquisite in data 13/09/2018 con protocollo n. 54959 con le quali il Settore Mobilità e Traffico del Comune di Verona dichiara che:

“Punto g)

Per la realizzazione delle opere inerenti i parcheggi scambiatori in Verona Est e in loc. Cà di Cozzi, rispettivamente previsti nell'ambito di una scheda norma e nel progetto di completamento dell'anello circonvallatorio delle Torricelle, sarà proposto, a cura dei competenti RUP, l'inserimento nel programma triennale delle opere pubbliche 2019-2021 del comune di Verona, con realizzazione a cura del Comune stesso. I parcheggi, pertanto, potranno entrare in funzione compatibilmente con la messa in esercizio del sistema filoviario, prevista nel gennaio 2022. Per il parcheggio di Verona Sud (loc. Genovesa) i relativi lavori sono attualmente in fase di aggiudicazione. Il completamento del parcheggio è previsto entro l'anno 2019.

Punto j)

Con riferimento a tale punto, sperando di aver ben colto il senso dello stesso, si informa che il Comune di Verona, dopo l'emanazione delle Direttive per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile nello scorso ottobre, ha pubblicato il Bando di gara n. 21/18

“Procedura aperta per l'affidamento del servizio di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), verifica di congruità del Piano Generale del Traffico e relativa Valutazione Ambientale Strategica”. Il termine per la presentazione delle offerte è scaduto il 27 luglio u.s. e sono pervenute 4 offerte. L'aggiudicazione è prevista nel corso del corrente mese di settembre. Le attività di pianificazione subordinate al PUMS saranno avviate a seguito dell'approvazione di quest'ultimo.

Va inoltre precisato che, durante la seduta dello scorso 3 agosto, era stato discusso, tra gli altri, il tema dell'interscambio tra i vari sistemi di trasporto. A riguardo il Comune aveva precisato, precisazione peraltro non riportata nell'estratto di verbale trasmesso, che la variante presentata non modifica la precedente configurazione di funzionamento del sistema filoviario, che era già stata valutata nelle precedenti fasi di VIA. Comunque, ad ogni buon conto, successivi approfondimenti potranno essere svolti nell'ambito delle attività di pianificazione in itinere, sia di competenza comunale (PUMS – vedi paragrafo precedente) che Provinciale (Piano di Bacino – Piano del Trasporto Pubblico Urbano per la cui redazione il Comune ha delegato la Provincia di Verona – Ente di Governo nonché già impegnato, con determina dirigenziale 7060 del 11.12.2017, la propria relativa quota parte di fondi necessari)”.

Osservazioni acquisite in data 22/11/2018 con le quali l'ufficio Programmazione della Provincia di Verona dichiara che:

Rispetto le integrazioni ricevute relativamente al punto d)

- *Non risulta ben chiaro perché da una riduzione media del traffico pari al 26% si passa ad una riduzione media del 13% rispetto al flusso in ora di punta; vale a dire che sui percorsi alternativi invece di riversarsi in ora di punta 3.640 veic., se ne riversano 1.840 veic.;*
- *Non viene graficizzato il flusso gramma della viabilità alternativa in modo da poter verificare le quantità di traffico effettive lungo i percorsi alternativi (anche se si dichiara che l'aumento sui tratti di viabilità alternative ininfluyente) al fine di poter valutare le incidenze su situazioni già critiche che potrebbero ulteriormente peggiorare in termini di emissioni dovuti a fenomeni di congestione;*

Osservazioni acquisite in data 22/11/2018 con le quali il Servizio Pianificazione e SIT della Provincia di Verona dichiara che:

Da una prima verifica sommaria del documento “Analisi delle possibilità di condivisione delle banchine di fermata” emerge che:

1) nel nodo di P.le Stefani non sono state considerate tutte le linee del TPL che qui transitano e/o si attestano; in particolare in corrispondenza della fermata 2A-011 si rilevano possibili criticità per le linee P23, P31, P33, P34, P62 e P70, 173, oltre ad alcune speciali scolastiche, ove possibili incolonnamenti dei bus potrebbero interferire con il traffico privato che percorre l'anello rotatorio ed eventualmente anche con quello proveniente da via Bassini; inoltre non risultano essere previsti degli stalli di sosta da impiegarsi come capolinea per le linee P12 e P21.

2) nel nodo di P.ta Vescovo non sono state considerate tutte le linee del TPL che qui transitano; in particolare in corrispondenza della fermata 1A-10/1B-13 si rilevano possibili criticità per le linee P14, P31, P33, P34, P51, P72, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 117, 119, 120 121, 123, 130, 133, 134, X02, oltre ad alcune speciali scolastiche, ove possibili incolonnamenti dei bus potrebbero interferire con il traffico privato proveniente da via Barana.

Si evidenzia inoltre che gli schemi viabilistici dei due nodi sopra citati riportati nel documento “Analisi delle possibilità di condivisione delle banchine di fermata” risultano essere modificati rispetto a quanto previsto nel progetto originario del filobus.

Osservazioni acquisite in data 29/11/2018 con le quali l'ufficio Servizio Pianificazione e SIT della Provincia di Verona dichiara che:

Dalla verifica della nuova documentazione presentata emerge che le nuove soluzioni proposte risultano migliorative rispetto a quelle precedenti. Si rileva comunque che alcune criticità potrebbero essere ulteriormente migliorate; in particolare:

- *per quanto riguarda il nodo di **Porta Vescovo**:*
 - 1) *Con riferimento alla nota prot. Prov.le 72390 di AMT del 29/11/2018 si evidenzia che la modifica migliorativa di spostamento della fermata denominata "LAB-079" su via Rosa Morando appare condizione necessaria per risolvere la criticità evidenziata (realizzazione della fermata in via Santa Toscana).*
 - 2) *Con riferimento all'area di intersezione tra via XX Settembre e via Arduino, si evidenzia la necessità di consentire le manovre di svolta a sinistra per i mezzi delle linee ordinarie del TPL impediti dalla presenza dello spartitraffico posto a separazione tra i flussi dei mezzi pubblici e quelli del traffico privato previsto in progetto.*
 - 3) *Alla luce delle ipotesi esposte in relazione ("Analisi delle possibilità di condivisione delle banchine di fermata" - All. 1b – Rev.1) presenza di un ridotto flusso dei mezzi privati attesi a seguito della generale riorganizzazione del nodo viario di Porta Vescovo e per quanto sopra citato, si evidenzia l'importanza di una valutazione viabilistica complessiva di tale nodo che dovrà comunque essere sottoposto a monitoraggio una volta che la filovia entrerà in esercizio per l'attuazione di eventuali azioni correttive qualora emergessero problemi in conseguenza dell'inserimento del nuovo sistema filoviario.*
Eventuale 4) l'analisi non contempla le ulteriori possibili interferenze con le linee speciali scolastiche.
- *per quanto riguarda il nodo di **P.le Stefani**:*
 - 1) *Come descritto in parte nella relazione, in caso di arrivo contemporaneo di due autobus alla fermata 2A-011, si può verificare un accodamento dei mezzi TPL che impedisce temporaneamente non solo il torna-indietro dei mezzi privati, ma anche il deflusso del traffico privato proveniente da via Bassini; tale eventualità andrà sottoposta a monitoraggio ed eventuali azioni correttive.*
Eventuale 2) l'analisi non contempla le ulteriori possibili interferenze con le linee speciali scolastiche.

Osservazioni acquisite in data 29/11/2018 con le quali l'ufficio Programmazione della Provincia di Verona dichiara che:

Con riferimento alle ultime integrazioni del 29/11/2018 prot. prov. n. 72390 si rileva che la nota accompagnatoria di AMT e il documento allegato alla stessa denominato Filov_i 78 del Consorzio Integra non aggiungono dati o elementi chiarificatori relativamente alla richiesta fatta in sede di comitato VIA di verifica dei flussi di traffico che si riversano effettivamente nella fase di cantiere sulla viabilità alternativa.

Le integrazioni riportano solo quanto già espresso e descritto nello studio del traffico acquisito agli atti in data 15/11/2018. Sostanzialmente la percentuale del traffico che potrebbe utilizzare percorsi alternativi è del 26% (percentuale ricavata dal modello di rete del Comune di Verona aggiornamento 2017). Tale percentuale si riferisce esclusivamente ai flussi che non sono strettamente obbligati a transitare sul nodo in oggetto, ma che hanno la possibilità di scegliere dei percorsi alternativi anche se più lunghi e ciò corrisponde a circa 3.640 veic / OdP. Come indicato nello Studio e riconfermato in sede di comitato del 23/11/2018 la percentuale si riduce

della metà circa (13% = 1.820 veic / OdP) che sarebbe la percentuale ipotizzata (non si capisce su che basi) che sceglierà sicuramente di utilizzare i percorsi alternativi. Tale quantità di veicoli distribuiti sui percorsi alternativi risulta ininfluyente. Anche in questo caso si intuiscono le conclusioni ma non viene dimostrato con dati quantificabili.

Pertanto quanto sollevato in sede di comitato relativamente all'incidenza del traffico nella fase di cantiere sui percorsi alternativi rimane non definita. Viene indicata una percentuale ma non viene analizzata l'incidenza sul traffico lungo i percorsi alternativi. Si dichiara solo che l'apporto è ininfluyente. Citando l'integrazione:

"Come dichiarato nello Studio e confermato dalla Direzione Mobilità e Traffico del Comune di Verona nelle citate riunioni, tale valore distribuito sulle decine di km dei 20 percorsi alternativi determinano un aumento della densità veicolare del tutto insignificante sia sugli assi che sui nodi."

C - VALUTAZIONE DEL GRUPPO ISTRUTTORIO

C.1 - Considerazioni del gruppo istruttorio in ordine all'impatto ambientale del progetto:

Nell'analisi della documentazione presentata dal proponente, in relazione agli impatti ambientali, il gruppo istruttorio si è concentrato esclusivamente sui contributi inerenti le Varianti presentate.

Si sottolinea che all'interno dei documenti prodotti si sono riscontrate alcune incongruenze rispetto alle varianti segnalate ed in particolare in merito alla galleria San Paolo. Non risulta infatti chiaro se tra le modifiche introdotte e sviluppate nel progetto di variante sia ricompresa l'eliminazione della galleria pedonale San Paolo. Durante il sopralluogo le dichiarazioni dei tecnici al riguardo sono state contrastanti anche rispetto alla documentazione agli atti depositata ai fini della verifica VIA; è pertanto necessario chiarire quali siano gli interventi effettivamente previsti in variante rispetto al progetto originario.

Dall'analisi della documentazione di inquadramento programmatico il gruppo istruttorio non ha riscontrato particolari criticità rispetto l'intervento in oggetto per quanto concerne i piani e programmi vigenti anche alla luce del fatto che le varianti introdotte hanno carattere generalmente puntuale: si tratta infatti di modifiche che si mantengono pressoché nel perimetro delle opere già valutate. Si riscontra però che l'adeguamento del Layout delle opere esterne del Deposito, ed in particolare della posizione dell'officina, ricade all'interno dei seguenti vincoli:

- il vincolo dato dalle aree di ricarica degli acquiferi;
- ambito di ricomposizione paesaggistica del Piano di area Quadrante Europa (PAQE);
- ambiti rurali da riqualificare art. 62;
- interessa una piccola area inserita negli ambiti di ammortizzazione della frangia urbana: "C5- Sub-ambito agricolo di ammortizzazione e transizione";

Non essendoci riscontro in merito, si rende necessaria un'analisi dettagliata delle implicazioni dei soprariportati vincoli rispetto al progetto proposto.

Relativamente al quadro di riferimento ambientale si riscontra che lo studio effettuato ha analizzato compiutamente le criticità, fornendo risposte esaurienti e precise sulle matrici ambientali ed in particolare gli impatti, per i quali si prevedono modifiche, sono risultati impatti positivi.

Si deve però sottolineare che durante la seduta del Comitato Tecnico VIA del 03/08/2018 il proponente ha dichiarato che le banchine verranno utilizzate sia per il filobus che per i mezzi tradizionali su ruota. In tal caso, non essendoci riscontro in merito, si rende necessaria un'analisi dettagliata di come si intende gestire l'interferenza ed i conseguenti impatti generati.

Inoltre non vi è riscontro di come si intende organizzare la cantierizzazione e la gestione della viabilità durante la fase di cantiere per la variante infrastrutturale del sottopasso di Via Città di

Nimes. Si ritiene che solo con una valutazione approfondita e positiva degli impatti derivanti da tali scelte possa escludere un aggravio delle matrici ambientali ad esso correlate.

Infine, considerato che la variante comporta anche lo spostamento della sottostazione SSE06 di Via Frà Giocondo presso la Palazzina Servizi A. Masprone, si ricorda in generale al proponente che per la costruzione e l'esercizio delle linee ed impianti elettrici è necessario ottenere l'autorizzazione ai sensi della LR 24/1991, che è di competenza di questa Provincia per delega regionale (ex art. 89 comma 7 della LR 11/2001).

Considerazioni del gruppo istruttorio in ordine all'impatto ambientale del progetto in seguito all'analisi della documentazione integrativa acquisita dalla Provincia di Verona in data 15/11/2018 con prot. n. 69454:

a) Venga comunicato con chiarezza l'oggetto della variante da valutare in sede di verifica di VIA, in quanto la documentazione presentata risulta incoerente rispetto alle dichiarazioni rilasciate in occasione del sopralluogo del 24/07/2018 e rispetto a quanto riportato sui principali quotidiani locali, con particolare riferimento all'eliminazione della galleria pedonale San Paolo. Solo dopo aver chiarito tale aspetto ci si potrà esprimere sulla proposta di variante ai fini VIA.

Il gruppo istruttorio prende atto che le varianti oggetto di valutazione sono esclusivamente:

1. Deposito: adeguamento del layout delle opere esterne e dell'edificio adibito ad officina;
2. Sottopasso città di Nimes: in funzione dello studio di traffico eseguito nel mese di novembre 2016, variante strutturale con delivellamento dell'intersezione allo scopo di semplificare il sistema di circolazione a raso e nel nodo nel suo complesso;
3. Sottostazione SS6: spostamento in altra area resasi necessaria per motivi di pubblica sicurezza;
4. Banchine di fermata: adeguamento dimensionale delle banchine, in ragione della variante mezzo filoviario (assenza di accostamento automatico) e del codice della strada.

b) Venga verificato ed eventualmente chiarita la lunghezza del nuovo modello di mezzo filonodato, denominato "LighTram4", che implica l'adeguamento con allungamento da 22 metri a 25 metri delle banchine T2, T3 e T4, in quanto in alcuni passaggi delle relazioni depositate agli atti, i nuovi mezzi risultano sia di 24,72 metri, sia di 27,72 metri.

Il gruppo istruttorio prende atto che la lunghezza del nuovo modello di mezzo filonodato, denominato "LighTram4" è esclusivamente di 24,72 m: i riferimenti all'interno della documentazione presentata alla misura errata di 27,72 vengono corretti in 24,72 m.

c) Venga chiarito se le banchine di fermata del filobus potranno essere utilizzate anche dai mezzi tradizionali su ruota facenti parte del sistema del TPL. In tal caso, non essendoci riscontro in merito, si rende necessaria un'analisi dettagliata di come si intende gestire l'interferenza ed i conseguenti impatti generati.

Il gruppo istruttorio prende atto che le banchine di fermata del filobus potranno essere utilizzate anche dai mezzi tradizionali su ruota facenti parte del sistema del TPL. A tal proposito rileva dallo studio fornito che le fermate potenzialmente critiche sono quelle principali:

1. Piazzate XXV Aprile – Stazione Porta Nuova
2. Piazzale Stefani – Ospedale Borgo Trento
3. Nodo di Porta Vescovo

In particolare i possibili punti di condivisione delle fermate sono limitati alle specifiche fermate:

- 12AB-027 e 12AB-028 del filobus in via Città di Nimes;
- 2A-011 del filobus in piazzale Stefani;
- 1AB-078 del filobus a Porta Vescovo.

In relazione agli elaborati grafici di tali fermate che ben spiegano l'organizzazione delle corsie riservate ed alla relazione che illustra il limitato numero di mezzi coinvolti e dei brevi tempi massimi di compresenza (1 minuto), si ritiene che la condivisione delle banchine tra filobus e mezzi tradizionali su ruota non produca particolari effetti negativi sull'ambiente.

d) Venga integrata la documentazione presentata con una planimetria indicante la viabilità alternativa utilizzabile nella fase di cantiere della variante infrastrutturale di Via Città di Nimes, che come indicato nel cronoprogramma, avrà una durata di circa 2 anni. In particolare dovranno essere indicate le deviazioni viabilistiche utilizzabili sia dai mezzi privati che dal TPL con indicazione per quest'ultimo della deviazione delle linee urbane ed extraurbane.

e) Relativamente al punto d), vengano valutati tutti i possibili impatti motogenerati nella fase di cantiere in corrispondenza delle arterie utilizzate come viabilità alternativa

Dall'analisi della documentazione integrativa si rileva la presenza della planimetria richiesta al fine di individuare la viabilità alternativa nella fase di cantiere della variante infrastrutturale di Via Città di Nimes. Sono stati individuati 7 collegamenti principali per i quali sono stati proposti almeno due alternative rispetto l'attuale configurazione si prende atto di quanto proposto:

1. Percorsi alternativi collegamento SAN MICHELE ← → PARONA
2. Percorsi alternativi collegamento SAN MICHELE → TANG. T4 t9 PORTA PALIO
3. Percorsi alternativi collegamento TANG. T4 T9 PORTA PALIO → SAN MICHELE)
4. Percorsi alternativi collegamento SAN MICHELE ← → STADIO
5. Percorsi alternativi collegamento TANG. T4 T9 → CENTRO
6. Percorsi alternativi collegamento BORGO ROMA → STADIO/SAVAL/PARONA
7. Percorsi alternativi collegamento PARONA / SAVAL / STADIO → BORGO ROMA

Per la riorganizzazione della circolazione proposta per il trasporto pubblico si rileva la necessità di verificare/concordare con le Aziende del TPL di Verona AMT – APT - ATV le modifiche di percorso e di fermata dei mezzi. Si riscontra comunque che gli schemi di cantierizzazione tengono conto della presenza del TPL fermo restando che la riorganizzazione delle linee è di esclusiva competenza delle Aziende TPL.

In merito alla cantierizzazione si riscontra che rispetto le 7 fasi previste dal Progetto Definitivo 2010, quelle previste dal Progetto Definitivo di Variante 2018 sono 8. Le 7 fasi del PD 2010 prevedevano maggiori deviazioni, più corsie provvisorie e opere propedeutiche/temporanee e una più estesa area di influenza che inciderebbero maggiormente sul conteso ambientale rispetto alla cantierizzazione del Progetto di Variante 2018. Si ha inoltre riscontro di una sostanziale invarianza fra cantierizzazione del Progetto Definitivo 2010 e la Variante 2018 ai fini del traffico transitante al nodo oggetto di valutazione che conferma una modesta riduzione rispetto allo stato attuale per effetto delle necessarie restrizioni imposte alla circolazione.

In particolare, il tecnico incaricato evidenzia che:

- I principali nodi interessati di Porta Nuova – Bretella T4/T9 – Porta Palio e i relativi assi stradali presentano condizioni di circolazione accettabili anche in fase provvisoria di cantierizzazione considerati le inevitabili restrizioni e disagi che tale fase comporta;
- alcuni tratti e/o attestamenti sulle intersezioni semaforizzate potrebbero presentare accodamenti in alcuni momenti critici delle ore di punta;
- sulle deviazioni provvisorie dovranno essere garantite corsie di minimo m 3.25 se percorse da mezzi pesanti e di minimo m 3.00 se percorse da sole auto, dovranno inoltre essere garantiti i passaggi e gli attraversamenti pedonali;

Resta comunque vincolante il confronto con la Direzione Mobilità e Traffico del Comune di VR e con la Polizia Municipale per la realizzazione delle modifiche proposte in relazione alla

necessità di intervenire con segnaletica provvisoria, posa di barriere ed interventi di rifasatura degli impianti semaforici esistenti da definire precisamente prima dell'inizio lavori.

- f) **Considerato che gli interventi edilizi relativi al deposito verranno realizzati all'esterno dell'area in cui è presente la discarica, si richiede ai fini ambientali di valutare tutte le possibili interazioni o interferenze che tale intervento potrebbe creare con la discarica stessa.**

Si rileva che l'unica area che viene presa in considerazione nella valutazione delle eventuali interazioni con la discarica è quella della viabilità di collegamento fra deposito a nord ed officina a sud. Si riscontra inoltre l'impegno del Proponente, al fine di evitare qualsiasi possibile interferenza fra la viabilità deposito/officina del filobus e gli interventi definiti dal Progetto esecutivo di Messa in Sicurezza della discarica, ad adottare le seguenti prescrizioni, nel rispetto delle procedure amministrative:

- il Progetto esecutivo di messa in sicurezza potrà prevedere stralci funzionali che garantiscano, prioritariamente, la realizzazione degli interventi di ripristino dello stato dei luoghi nell'area nella quale è prevista la viabilità;
- l'area oggetto di stralcio funzionale, prima della realizzazione delle opere di viabilità dovrà avere le caratteristiche previste dalla vigente normativa in materia ambientale.

- g) **Venga chiarito per quali prescrizioni previste nella determinazione n. 1828/14 del 12/06/2014, che prevedevano tra le altre prima della messa in esercizio della filovia, il collaudo dei parcheggi scambiatori presenti nel precedente progetto e considerati quali elementi integrati ed indispensabili al funzionamento del sistema di trasporto pubblico (parcheggi di Cà di Cozzi, San Michele e Verona Sud), si richiede la revisione al Comitato con le necessarie motivazioni.**

Si rileva l'impegno del Proponente ad adottare tutte le prescrizioni previste nella determinazione n. 1828/14 del 12/05/2014 di esclusione dalla VIA della precedente istanza ad esclusione della n. 10 e parzialmente della n. 11. Le prescrizioni e raccomandazioni, saranno considerate e ottemperate nelle varie fasi progettuali e realizzative dell'opera come sotto riportato:

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI DERIVANTI DALLA DETERMINAZIONE N. 1828/14 DEL 12/05/2014		FASE DI ATTUAZIONE
1.	Nella redazione del progetto esecutivo dovranno essere adeguatamente risolte tutte le criticità anche in ordine agli accessi degli insediamenti attuali e previsti.	Progettazione esecutiva
2.	Al fine di contenere le polveri e gli inquinanti , si dovrà far uso di pannelli o schermi mobili e di barriere antipolvere nel delimitare le aree di cantiere	Fase di cantiere
3.	In fase di cantiere dovrà essere attuate tutte le misure necessarie e condotto un monitoraggio costante al fine di tenere sotto controllo possibili inquinanti dovuti a sversamenti accidentali da mezzi di cantiere. Eventuali serbatoi per lo stoccaggio degli oli e dei carburanti dovranno essere realizzati all'interno di una idonea vasca impermeabilizzata atta a contenerli; tali depositi dovranno inoltre essere dotati di copertura per evitare il dilavamento da parte delle acque meteoriche;	Fase di cantiere
4.	Dovranno essere indicati gli interventi di ripristino degli elementi vegetazionali e le eventuali opere di inserimento a verde da realizzarsi mediante la messa a dimora di specie vegetali di pregio, prevedendo inoltre uno specifico piano di manutenzione delle aree rivegetate.	Fase di progettazione esecutiva
5.	La sorveglianza delle attività di scavo dovrà essere condotta da ditta specializzata nel settore archeologico sotto la direzione della Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto come da nota acquisita in data 12/07/2012 con protocollo n. 75937.	Fase di cantiere

6.	Dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio post operam dell'impatto acustico prodotto dall'esercizio del l'infrastruttura, con particolare riguardo alle situazioni di potenziale criticità. Nel caso in cui il monitoraggio evidenziasse superamenti dei limiti di legge dovranno essere attuate efficaci soluzioni mitigative tecnicamente ed economicamente adottabili ad opera realizzata.	Post operam
7.	Si richiede la valutazione post operam del traffico da fornire al Comune di Verona per evidenziare le ricadute positive della realizzazione del progetto, sulla base di rilevazioni da svolgere per almeno un anno dalla messa in esercizio, o la necessita di adottare ulteriori azioni mitigative/compensative anche in coerenza con le azioni previste dal Piano di Risanamento dell'Aria del Comune di Verona.	Post operam
8.	Debbano essere realizzate obbligatoriamente, o al più implementate, le corsie preferenziali (riservate o promiscue) previste dal progetto come elementi fondamentali a garantire il rispetto della velocità media (17 km/h) calcolata in fase di progetto ai fini di rendere competitivo e sostenibile l'intervento;	Fase di cantiere
9.	Prima della messa in esercizio della filovia vengano realizzati e collaudati i parcheggi scambiatori presenti nel precedente progetto e considerati quali elementi integrati ed indispensabili al funzionamento del sistema di trasporto pubblico {parcheggi di Cà di Cozzi, San Michele e Verona Sud};	Prima della messa in esercizio
10.	I motori a gasolio dei mezzi della filovia dovranno essere, al minimo, di tipologia conforme alla direttiva 2005/55/CE "Euro VI";	Non più applicabile
11.	Venga svolta una campagna di monitoraggio degli inquinanti atmosferici da eseguirsi sulla parte di tracciato non elettrificato ed in corrispondenza delle arterie dove lo studio di traffico ha individuato la possibilità di flussi di traffico elevati (livello di congestione>50%) in fase ante-operam e post operam. Il piano di monitoraggio ante e post operam dovrà essere approvato da ARPAV. La campagna di monitoraggio dovrà essere calibrata sulla base di uno studio modellistico della ricaduta dei principali inquinanti da realizzare in fase di progettazione esecutiva sulla base delle indicazioni fornite da ARPAV.	Fase di esercizio (in parte non più applicabile)
12.	In fase esecutiva dovrà essere prodotta una dettagliata analisi dell'impatto acustico in prossimità dei ricettori sensibili (scuole, ospedali, ...) da verificare successivamente in fase di monitoraggio;	Fase di progettazione esecutiva
13.	Pur prendendo atto della valutazione positiva del progetto e della valutazione di coerenza con la VAS del PAT e con le scelte programmate del Piano degli Interventi attestata dal parere del Comune di Verona del 20.04.2012 pervenuto in data 17/05/2012 al protocollo n° 53106, in fase di progettazione esecutiva dovranno essere regolarizzate nel dettaglio le puntuali difformità dal Piano degli Interventi evidenziate nel parere stesso. I competenti uffici del Comune di Verona dovranno attestare prima del provvedimento di approvazione del progetto esecutivo la coerenza complessiva e di dettaglio del progetto agli strumenti	Fase di progettazione esecutiva
14.	Tutti i cantieri , con particolare attenzione a quelli interni all'area UNESCO, dovranno essere adeguatamente mitigati con recinzioni e schermature la cui compatibilità grafica dovrà essere valutata ed approvata dal Comune di Verona (fatto salvo diritti di espressione da parte della competente Soprintendenza);	Fase di cantiere
15.	Con il progetto esecutivo (o l'adeguamento del progetto definitivo) si attui la congruenza con le postazioni di bike-sharing e dei percorsi ciclabili;	Progettazione esecutiva
16.	L' impianto di pubblica illuminazione di progetto dovrà essere conforme alla L.R.V. N° 17/2009 relativa al contenimento dell'inquinamento luminoso verso la sfera celeste. Si evidenzia che le variazioni sostanziali del progetto, sotto il profilo ambientale, adottate anche a seguito di attuazione delle prescrizioni dovranno essere sottoposte alle procedure di VIA previste dalla norma.	Fase di progettazione esecutiva
17.	Dovranno essere minimizzate le interferenze impattanti tra i cantieri e la viabilità esistente ;	Fase di cantiere

18.	sfuso, dovranno essere preferiti mezzi di grande capacità per ridurre il numero di veicoli in circolazione. In uscita dal cantiere, dovrà essere prevista una postazione di lavaggio delle ruote e della carrozzeria dei mezzi per evitare dispersioni polverose lungo i percorsi stradali; eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco, di ridotte dimensioni granulometriche, dovranno essere opportunamente dotate di adeguati sistemi di protezione (teli di copertura, carter,...);	Fase di cantiere
19.	In fase di cantiere dovrà essere amiate tutte le misure necessarie per evitare sversamenti accidentali da mezzi d'opera e di cantiere.	Fase di cantiere
20.	Il materiale di risulta proveniente dagli scavi deve essere indirizzato a recupero o riutilizzo, ai sensi del D.lgs. 152/2006, ove possibile;	Fase di cantiere
21.	Relativamente alla problematica delle vibrazioni , si ritiene indispensabile, nella fase di cantierizzazione, prevedere l'informazione della cittadinanza interessata dal procedere dei lavori, al fine di preparare, per quanto possibile, all'impatto, seppur transitorio, che la costruzione della linea produrrà;	Fase di cantiere
22.	Si richiede che in fase esecutiva siano adottati tutti gli accorgimenti e le procedure utili al contenimento dell'impatto acustico in fase di cantierizzazione relativi al traffico indotto per la costruzione e all'attività stessa di cantiere (scelta e manutenzione dei macchinari, progettazione del cantiere, modalità operative, opere di mitigazione, ecc.);	Fase di cantiere
23.	Garantire in tutte le fasi di cantiere un'adeguata mobilità , in particolare produrre uno studio che evidenzi la viabilità privata e pubblica nelle fasi di costruzione avendo cura di comunicarli per tempo ed efficacemente alla popolazione;	Fase di cantiere
24.	Le attività di cantiere dovranno essere programmate nel dettaglio, al fine di minimizzare gli impatti, con particolare riferimento a: stoccaggio dei materiali in uso (di cui vanno specificate la tipologia, i quantitativi ed il tempo di permanenza); movimentazione; tipologia delle lavorazioni (con conseguente produzione di emissioni, polveri, acque reflue...);	Fase di cantiere
25.	In base alle risultanze di studi dei flussi veicolari durante le fasi di cantiere, i progetti esecutivi devono prevedere ulteriori approfondimenti e accorgimenti tecnici per migliorare le condizioni viabili e semaforiche necessarie anche sui nodi particolarmente complessi, prossimi all'area di intervento, finalizzate a ridurre i relativi livelli di traffico;	Fase di cantiere
26.	Fornire , per tutti i cantieri, e prima dell'inizio dei lavori, agli Enti competenti, i dati riguardanti i rifiuti ed i materiali di scarto ;	Fase di cantiere
27.	Fornire, per tutti i cantieri e prima dell'inizio dei relativi lavori, agli Enti competenti l'analisi del traffico indotto e le misure correttive o alternative .	Fase di cantiere
28.	Nelle successive fasi di progettazione dovranno essere recepite tutte le prescrizioni imposte dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto indicate nella nota prot. 33138 del 27 novembre 2013, relativa all'esame del progetto in sede della conferenza di servizi del 28 novembre 2013, e con nota MBAC-DC-VEN DFRUFF 0006223 del 11/04/2014 CI 34 19 04/8 riportata al punto 3 del paragrafo B.1 Osservazioni pervenute, della presente relazione.	Fase di progettazione esecutiva

Si riscontra che la prescrizione n. 10 *“I motori a gasolio dei mezzi della filovia dovranno essere, al minimo, di tipologia conforme alla direttiva 2005/55/CE "Euro VT" non risulta più pertinente in quanto il nuovo progetto prevede l'intera elettrificazione del tracciato e che la n. 11 “Venga svolta una campagna di monitoraggio degli inquinanti atmosferici da eseguirsi sulla parte di tracciato non elettrificato ed in corrispondenza delle arterie dove lo studio di traffico ha individuato la possibilità di flussi di traffico elevati (livello di congestione > 50%) in fase ante-*

operam e post operam. Il piano di monitoraggio ante e post operam dovrà essere approvato da ARPAV. La campagna di monitoraggio dovrà essere calibrata sulla base di uno studio modellistico della ricaduta dei principali inquinanti da realizzare in fase di progettazione esecutiva sulla base delle indicazioni fornite da ARPAV” potrà riguardare soltanto il monitoraggio in corrispondenza delle arterie dove lo studio di traffico ha individuato la possibilità di flussi di traffico elevati (livello di congestione >50%) in fase ante-operam e post operam. Il piano di monitoraggio ante e post operam dovrà essere approvato da ARPAV. La campagna di monitoraggio dovrà essere calibrata sulla base di uno studio modellistico della ricaduta dei principali inquinanti da realizzare in fase di progettazione esecutiva sulla base delle indicazioni fornite da ARPAV.

In riferimento alla richiesta di revoca, pervenuta dal proponente, in merito alla prescrizione 10 e parzialmente alla 11 riportate nella la determinazione n. 1828/14 del 12/05/2014 il gruppo istruttorio ritiene che tali richieste siano accoglibili in quanto non più efficaci per l'utilizzo di un mezzo vettore a trazione totalmente elettrica.

h) Vista la nuova direttiva europea in merito all'utilizzo dei mezzi elettrici si richiede una verifica per capire se tale mezzo deve ottemperare alla stessa.

Si rileva che il MIT ha nel mese di giugno del 2018 approvato la variante contenente la modifica del filoveicolo sia dal punto di vista amministrativo che tecnico.

A tal proposito si prende atto che la ditta produttrice del mezzo provvederà, in ottemperanza alla Circolare Ministeriale n.283/2003 ad omologare il filoveicolo presso le strutture competenti del MIT e rispettando, secondo la normativa nazionale ed europea, le norme in vigore per la libera circolazione dei mezzi a partire dalla data di omologazione degli stessi previsto per aprile del 2020.

j) Vengano analizzate in maniera approfondita le implicazioni rispetto gli interventi proposti relativamente ai vincoli programmatici.

Il gruppo istruttorio prende atto del documento acquisito in data 13/09/2018 con protocollo n. 54959 con le quali il Settore Mobilità e Traffico del Comune di Verona dichiara che “... successivi approfondimenti potranno essere svolti nell'ambito delle attività di pianificazione in itinere, sia di competenza comunale (PUMS – vedi paragrafo precedente) che Provinciale (Piano di Bacino – Piano del Trasporto Pubblico Urbano per la cui redazione il Comune ha delegato la Provincia di Verona – Ente di Governo nonché già impegnato, con determina dirigenziale 7060 del 11.12.2017, la propria relativa quota parte di fondi necessari)”.

In conclusione si rileva che la prescrizione n. 1 della Determinazione n. 2012 demandava al comune l'onere di tener conto anche del filobus nell'ambito della predisposizione del piano del traffico e del trasporto pubblico locale.

A fine 2015 la competenza del TPL è stata trasferita alla Provincia, che sta dando attuazione delle previsioni della prescrizione, considerando la filovia come invariante di progetto nella redazione del Piano di Bacino, restando invece ancora in capo al Comune la predisposizione del piano del traffico e la risoluzione delle criticità introdotte dalla filovia.

La prescrizione del 2012 resta confermata, e pertanto, il Comune in sede di approvazione del piano del traffico dovrà tener conto del filobus, come da progetto modificato.

C.2 - Considerazioni del gruppo istruttorio in ordine all'incidenza ambientale:

Dall'analisi della documentazione relativa all'incidenza ambientale si evince che le valutazioni sono state fatte solo relativamente al deposito Filobus, il quale si riscontra essere localizzato esternamente ai SIC, si rileva infatti essere a 7.2 Km in direzione Est da IT3210042 “Fiume Adige fra Verona Est e Badia Polesine”.

Il tecnico dichiara che le distanze sono tali per cui fra l'area del deposito Filobus ed i siti della Rete Natura 2000 da ritenere che le trasformazioni fisiche dei luoghi siano non significative per la conservazione e tutela della Rete Natura 2000. Inoltre dichiara che, visto il carattere naturalistico tipico delle aree e frange-periurbane con classe di ricchezza faunistica medio-bassa, vista la scarsa qualità paesaggistica ed ecologica e vista l'assenza di elementi di valore naturalistico e faunistico, di habitat e biotopi di rilievo nelle adiacenze del sito, è possibile ritenere che le trasformazioni fisiche dei luoghi in oggetto siano da considerarsi non significative per la conservazione e tutela della Rete Natura 2000.

Si riscontra inoltre che il progetto esecutivo l'area del deposito aveva un'estensione territoriale di 105.800 mq, mentre nella variante l'area si estende per 88.100 mq, con conseguente calo della superficie impermeabile.

Dall'analisi della documentazione si rileva che è stata opportunamente effettuata una valutazione relativa alla finalità e localizzazione del progetto, alla descrizione dello stato attuale e dello stato di progetto, all'utilizzo delle risorse ambientali e disturbi provocati in fase di cantiere e di esercizio, alla verifica dell'eventuale presenza di elementi naturali nell'area interessata dalle previsioni del progetto. Tuttavia tali valutazioni sono state effettuate solamente per l'intervento di variante relativo al deposito Filobus senza che siano stati analizzati e considerati gli altri interventi di variante dell'istanza.

Per tali motivi il gruppo istruttorio ritiene che la documentazione relativa all'Incidenza Ambientale (ai sensi degli allegati A e B della D.G.R. 1400/2017) presentata dal proponente non possa essere considerata esaustiva.

Considerazioni del gruppo istruttorio in ordine all'incidenza ambientale del progetto in seguito all'analisi della documentazione integrativa acquisita dalla Provincia di Verona in data 15/11/2018 con prot. n. 69454:

i) Venga fatto riferimento nella relazione di Vinca a tutti gli interventi oggetto della Variante e non in maniera esclusiva al Deposito.

Dall'analisi della documentazione si rileva che è stata opportunamente effettuata una valutazione relativa alla finalità e localizzazione del progetto, alla descrizione dello stato attuale e dello stato di progetto, all'utilizzo delle risorse ambientali e disturbi provocati in fase di cantiere e di esercizio, alla verifica dell'eventuale presenza di elementi naturali nell'area interessata dalle previsioni dei 4 interventi oggetto di variante.

Il gruppo istruttorio ritiene che la valutazione effettuata dal progettista possa ritenersi esaustiva ed escluda dunque la possibilità di significativi effetti che possano minacciare lo stato di conservazione delle specie prese in considerazione. Alla luce di quanto detto la documentazione integrativa relativa all'incidenza ambientale presentata dal proponente può essere considerata esaustiva.

Per le ragioni sopra evidenziate, il gruppo istruttorio ritiene verificata l'effettiva non necessità della valutazione di incidenza.

C.3 - Valutazione analitica delle osservazioni pervenute:

Dalle osservazioni del settore Ambiente del Comune di Verona è emerso il parere favorevole della Direzione Ambiente, della Circoscrizione I, della Direzione Strade Giardini Arredo Urbano e della Circoscrizione III. Si rileva però la richiesta di tenere in debita considerazione tutte le possibili future interazioni e/o interferenze che tale intervento potrebbe creare con la discarica stessa.

Dalle osservazioni del libero cittadino (Carlo Pozzerle) emerge che esse fanno per lo più riferimento ad interventi non oggetto della presente istanza, ma facenti parte del progetto già approvato con la

Determinazione del Settore Ambiente della Provincia di Verona n. 1828/14 del 12/05/2014. La sola osservazione riferita alla presente istanza è l'Osservazione n. 1 inerente la galleria S. Paolo, per la quale si richiede chiarezza sull'intervento che si intende realizzare.

Si rileva che a riguardo il proponente riporta il seguente riepilogo dell'iter progettuale che c'è stato nel corso del tempo:

- In data 14 marzo 2017 il Responsabile di Procedimento convocava la Conferenza dei Servizi Istruttoria per effettuare un esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti nel procedimento amministrativo attivato.
- In data 20 giugno 2017 il Responsabile di Procedimento convocava la Conferenza dei Servizi decisoria sull'aggiornamento del progetto (2016) ed in data 31 agosto trasmetteva alcuni pareri pervenuti a seguito della suddetta Conferenza.
- In data 22 settembre 2017 con nota prot. 1702404 il Responsabile di Procedimento trasmetteva il parere espresso in Conferenza dei Servizi decisoria della società ATV tra i quali si evincerebbe l'esclusione della variante relativa alla eliminazione della galleria pedonale San Paolo.

Dalle osservazioni del settore Mobilità e Traffico del Comune di Verona è emerso che i parcheggi scambiatori in Verona Est e in loc. Cà di Cozzi potranno entrare in funzione compatibilmente con la messa in esercizio del sistema filoviario, prevista nel gennaio 2022. Per il parcheggio di Verona Sud (loc. Genovesa) i relativi lavori sono attualmente in fase di aggiudicazione. Il completamento del parcheggio è previsto entro l'anno 2019.

Il Servizio Pianificazione e SIT della Provincia di Verona ha trasmesso un contributo istruttorio a riguardo delle interferenze con il TPL, rilevando:

- che le nuove soluzioni proposte, con le integrazioni presentate, per quanto riguarda il nodo di Porta Vescovo, laddove prevedono la modifica di spostamento della fermata denominata "1AB-079" su via Rosa Morando risultano migliorative rispetto a quelle precedenti;
- che permangono le seguenti criticità:
 - per quanto riguarda il nodo di Porta Vescovo:
 - con riferimento all'area di intersezione tra via XX Settembre e via Arduino, criticità per le manovre di svolta a sinistra per i mezzi delle linee ordinarie del TPL impedita dalla presenza dello spartitraffico posto a separazione tra i flussi dei mezzi pubblici e quelli del traffico privato previsto in progetto;
 - alla luce della possibilità di condivisione delle banchine di fermata" - All. 1b – Rev.1 viene evidenziata l'importanza di una valutazione viabilistica complessiva di tale nodo che dovrà comunque essere sottoposto a monitoraggio una volta che la filovia entrerà in esercizio per l'attuazione di eventuali azioni correttive qualora emergessero problemi in conseguenza dell'inserimento del nuovo sistema filoviario;
 - l'analisi non contempla le ulteriori possibili interferenze con le linee speciali scolastiche;
 - per quanto riguarda il nodo di P.le Stefani:
 - criticità in ordine alla possibilità, in caso di arrivo contemporaneo di due autobus alla fermata 2A-011, che si possa verificare un accodamento dei mezzi TPL che impedisce temporaneamente non solo il torna-indietro dei mezzi privati, ma anche il deflusso del traffico privato proveniente da via Bassini; tale eventualità andrà sottoposta a monitoraggio ed eventuali azioni correttive;
 - l'analisi non contempla le ulteriori possibili interferenze con le linee speciali scolastiche;

A riguardo delle suddette criticità il proponente, nel corso della seduta del 30 novembre, ha manifestato al Comitato l'intenzione di chiedere apposite condizioni ambientali atte a superarle. Nel corso della seduta del 7 dicembre ha dato seguito a tale intenzione, sottoscrivendo le condizioni ambientali condivise con il Comitato e riportate nel presente parere.

Inoltre, come detto, resta confermata la prescrizione n. 1 della Determinazione n. 2012 che demanda al comune l'onere di tener conto anche del filobus nell'ambito della predisposizione del piano del traffico e del trasporto pubblico locale.

In riferimento all'impatto del traffico in fase di cantiere è pervenuto un contributo istruttorio da parte del Servizio programmazione della Provincia che evidenzia che, con riferimento al traffico indotto, in fase di cantiere, relativamente al nodo Via Città di Nimes, non risulta chiaramente definita l'incidenza del traffico lungo i percorsi alternativi.

A riguardo della suddetta criticità il proponente, nel corso della seduta del 30 novembre, ha fornito chiarimenti, con l'impegno di formalizzarli.

Tale criticità è stata poi chiarita con apposita integrazione pervenuta alla provincia.

Nel corso della seduta del 7 dicembre ha sottoscritto apposita condizione ambientale condivisa con il Comitato e riportate nel presente parere, relativa ad un monitoraggio in fase di cantiere presso questo nodo.

PROPOSTA DI PARERE

Il gruppo istruttorio incaricato per quanto sopra considerato e analizzato, **propone di non assoggettare alla procedura di V.I.A.** il progetto definitivo presentato dalla ditta AMT S.p.a. – Azienda Mobilità Trasporti.

Il presente parere è subordinato al rispetto delle condizioni progettuali, comprese le relative misure mitigative previste, al rispetto di tutte le prescrizioni stabilite nei provvedimenti vigenti: determinazione n. 3242/12 del 25/07/2012 e la determinazione n. 1828/14 del 12/05/2014 (ad eccezione della prescrizione 10, da intendersi revocata, e della prescrizione 11, che viene così modificata: *“Venga svolta una campagna di monitoraggio degli inquinanti atmosferici da eseguirsi in corrispondenza delle arterie dove lo studio di traffico ha individuato la possibilità di flussi di traffico elevati (livello di congestione > 50%) in fase ante-operam e post operam. Il piano di monitoraggio ante e post operam dovrà essere approvato da ARPAV. La campagna di monitoraggio dovrà essere calibrata sulla base di uno studio modellistico della ricaduta dei principali inquinanti da realizzare in fase di progettazione esecutiva sulla base delle indicazioni fornite da ARPAV”*), nonché alle condizioni ambientali richieste dal proponente²², di seguito richiamate:

1) In relazione alle fasi di cantierizzazione in corrispondenza di via Città di Nimes il Proponente e l'ATI appaltatrice, per quanto di competenza, confermano l'impegno all'ottemperanza delle seguenti condizioni ambientali:

- gestione della comunicazione dei percorsi alternativi da seguire, monitoraggio dei flussi di traffico durante le fasi di cantiere con particolare attenzione per i percorsi alternativi previsti e dislocati nelle immediate vicinanze della cantierizzazione e definizione di eventuali situazioni correttive che si rendessero necessarie (es: segnaletica provvisoria, posa di barriere ed interventi di ri-fasatura degli impianti semaforici esistenti da definire precisamente prima dell'inizio lavori con la Direzione Mobilità e Traffico del Comune di Verona e con la Polizia Municipale), cosa peraltro già attivata per ogni singolo cantiere in esecuzione e/o in programmazione anche

22 Richiesta effettuata in sede di Comitato VIA in data 7 dicembre 2018.

mediante l'istituzione di appositi tavoli di coordinamento lavori con ogni Soggetto pubblico e privato interessato alla realizzazione della filovia, congiuntamente ai preposti uffici di comunicazione comune di Verona/AMT.

- attuazione di eventuali azioni correttive, da condividere con gli enti competenti (Comune e Provincia), a fronte di esiti negativi del monitoraggio stesso.

2) Al fine del superamento della criticità dovute al le possibili interferenze con il TPL, comprese le linee speciali scolastiche, il Proponente si impegna a:

- relativamente all'area di intersezione tra via XX Settembre e via Arduino, per le manovre di svolta a sinistra per i mezzi delle linee ordinarie del TPL impedita dalla presenza dello spartitraffico posto a separazione tra i flussi dei mezzi pubblici e quelli del traffico privato previsto in progetto, a definire con Comune e Provincia una soluzione condivisa, atta a consentire tale manovra, in fase di progettazione esecutiva;

- relativamente ai nodi Porta Vescovo e P.le Stefani, a eseguire adeguati monitoraggi post-operam del flusso del traffico, nonché, a fronte di esiti negativi dei suddetti monitoraggi, ad attuare le necessarie azioni correttive, da condividere con gli enti competenti (Comune e Provincia).

I monitoraggi previsti nelle prescrizioni e nelle condizioni ambientali dovranno essere effettuati nel rispetto delle tempistiche previste. I monitoraggi post-operam, ove non diversamente previsto, dovranno essere effettuati per almeno un anno dalla messa in esercizio. Gli esiti degli stessi devono essere trasmessi a Comune, Provincia ed Arpav.

Ai fini della verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali il Proponente, come previsto al comma 3 dell'art. 28 del Decreto Legislativo 152/06, è tenuto a trasmettere entro i 18 mesi successivi alla messa in esercizio, in formato elettronico al Comune di Verona, come Ente individuato per la verifica, così come a tutti gli altri enti interessati (Provincia ed Arpav) la documentazione contenente gli elementi necessari alla verifica dell'ottemperanza (esiti dei monitoraggi e ulteriore documentazione attestante il rispetto delle condizioni ambientali prescritte). L'attività di verifica sarà effettuata dal Comune di concerto con gli altri enti interessati.

Si dà atto della non necessità della Valutazione di incidenza.

Verona, lì 06/12/2018

F.to: Ing. Andrea Dalla Valle

Geol. Simone Dal Forno

Arch. Emanuela Volta