

## VERBALE DI CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA

In data 26 ottobre 2012 con inizio alle ore 11.30

Oggetto: Conferenza di servizi decisoria ai sensi dell'art. 14-ter e ss. L. 241/90 e s.m.i., per l'acquisizione degli atti di assenso sul progetto definitivo per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario per la città di Verona, ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..

### Premesso che:

- si è svolta in data 31 luglio 2012 la Conferenza di Servizi preliminare dove sono state accolte le considerazioni degli Enti presenti e coinvolti per la realizzazione del progetto; previo invio a tutti gli Enti o alle Società (anche non presenti alla citata conferenza) di copia del progetto definitivo;
- sono stati forniti gli elementi di approfondimento richiesti dai vari Enti e/o Società;
- è stata inviata al Ministero Infrastrutture e Trasporti/Direzione Generale TPL - Divisione 5 la richiesta di parere L. 1042/69 come integrata dall'art. 5 L. 211/92;
- è stata presentata presso la Provincia di Verona la domanda di verifica di assoggettabilità (Screening) ai sensi dell'art. 20 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i..

1

### Visto che:

- In data 8 agosto 2012 il Ministero Infrastrutture e Trasporti/Direzione Generale TPL - Divisione 5 esprimeva *"parere tecnico-economico favorevole sul progetto di sistema filoviario a guida vincolata della città di Verona..."*;
- Con determina nr. 3242/2012 del 25 luglio 2012 il Dirigente del Settore Ambiente della Provincia di Verona ha escluso *"dalla procedura di valutazione di impatto ambientale di cui al Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i., il progetto riguardante la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario per la città di Verona..."*;
- In data 5 settembre 2012 veniva sottoscritto il contratto di appalto per la progettazione esecutiva, i lavori e la fornitura dei veicoli per la realizzazione di un sistema filoviario a guida vincolata con l'ATI aggiudicataria (CCC, Balfour Beatty Rail SpA, Mazzi Impresa Generale Costruzioni SpA, So.Ve.Co. SpA, Alpiq Intec Verona SpA, Advanced Public Transport System);

Vista la necessità di acquisire gli atti di assenso sul progetto definitivo sopra citato ai sensi delle normativa vigente;



Con propria nota Prot. n. P-1204151 del 17.10.2012 veniva convocata per il giorno 26 ottobre 2012 la Conferenza di Servizi decisoria per l'acquisizione degli atti di consenso necessari al progetto definitivo per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario per la città di Verona, ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..

L'anno duemiladodici, il giorno 26 (ventisei) del mese di ottobre (26.10.2012) alle ore 11.30 presso la Sala Pasetto del Comune di Verona si è tenuta la Conferenza di Servizi decisoria relativa all'intervento in oggetto, convocata con note sopracitate del Responsabile Unico del Procedimento, Ing. Carlo Alberto Voi, trasmesse a mezzo fax ai seguenti destinatari:

AGSM Verona SpA

ATV Srl

PROVINCIA DI VERONA

ARPAV VERONA

SOCIETA' AUTOSTRADALE BS-PD

ISTITUTI OSPITALIERI DI VERONA

COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO

APTV SpA

COMUNE DI VERONA

POLO FIERISTICO SpA

ENTE FIERA DI VERONA

GRANDI STAZIONI SpA

MINISTERO INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – DIREZIONE GENERALE TPL

PREFETTURA DI VERONA

REGIONE VENETO

GENIO CIVILE DI VERONA

DIREZIONE REGIONALE BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL VENETO

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA PER IL VENETO – NUCLEO DI VERONA

SOPRINTENDENZA BENI AMBIENTALI ED ARCHITETTONICI DI VERONA

USTIF VENETO

WIND TELECOMUNICAZIONI SpA

SNAM RETE GAS SpA

ACQUE VERONESI Scarl

CONSORZIO CANALE COMUZZONI Scarl  
INTERROUTE SpA  
INFRACOM NETWORK APPLICATION SpA  
FASTWEB SpA  
TERNA SpA  
GENIO MILITARE  
MAGISTRATO ALLE ACQUE

A detta Conferenza si registra la presenza di:

ENTE FIERA DI VERONA

Sig. Mario Rossini

Sig. Guidalberto Di Canossa

GRANDI STAZIONI SpA

Sig. Fausto Rostello

MAGISTRATO ALLE ACQUE

Ing. Franco Proia

SOCIETÀ' AUTOSTRADE BS-PD

Dott. Alberto Brentegani

CONSORZIO CANALE CAMUZZONI

Ing. Luca Braggio

Ing. Federico Vigato

ACQUE VERONESI

Ing. Giovanni Sala

Sig. Michele Ricciardi

COMANDO PROVINCIALE VIGILI FUOCO

Ing. Lorenzo Gambino

ARPAV VERONA

Dott.ssa Francesca Predicatori

ISTITUTI OSPITALIERI DI VERONA

Arch. Flavio Murarolli

SOPRINTENDENZA BENI AMBIENTALI ED

Arch. Gianna Gaudini

ARCHITETTONICI DI VERONA

SNAM RETE GAS SpA

Sig. Fabio Varotto

ATV Srl

Sig. Massimo Bettarello (Presidente)

Ing. Antonio Piovesan

AGSM Verona SpA

Dott. Marco Giusti

COMUNE DI VERONA

Ass. Enrico Corsi – Assessorato Mobilità e Viabilità

Ing. Giorgio Zanoni – Coordinamento Mobilità e  
Traffico

Geom. Stefano Menini – Coordinamento Urbanistica

Ing. Cristina Avanzi – Area LLPP

Sig. Mauro Spada- Circoscrizione 6°



Sig. Mattia Castellarin - Circoscrizione 2°

Dott. Filippo Grigolini - Circoscrizione 2°

Dott.ssa Daniela Drudi - Circoscrizione 1°

Arch. Alessandro Mandricardo

REGIONE VENETO

Sono presenti anche: l'Assessore Corsi in rappresentanza dell'Amministrazione Comunale di Verona, i rappresentanti del R. T. Consorzio Cooperative Costruzioni CCC, Mazzi Impresa generale Costruzioni SpA, So.Ve.Co. SpA, Balfour Beatty Rail SpA, Alpiq Intec Verona, APTS – Advanced Transport System ed i progettisti delle Società Technital SpA invitati per presentare gli aspetti tecnici del progetto.

**Tutto ciò premesso**

Viene dichiarata aperta la Conferenza di Servizi decisoria e ne assume la Presidenza l'Ing. Carlo Alberto Voi.

Segretaria verbalizzante: Sig.ra Elena Nicolis.

Dopo un breve discorso di ringraziamento dell'Ass. Corsi per la collaborazione e la disponibilità dimostrata da tutti gli Enti che nell'ambito della precedente Conferenza di Servizi preliminare avevano manifestato la necessità di approfondire i vari aspetti del progetto (elementi architettonici, viabilità, ecc.), il Presidente invita tutti i presenti ad esprimere i propri pareri necessari per il prosieguo dell'iter procedurale che prevede l'approvazione del Progetto definitivo aggiornato con le modifiche richieste sia da parte di AMT SpA (soggetto appaltante) sia dal Comune di Verona (approvazione ai fini urbanistici)..

4

Intervengono:

**Soprintendenza Beni architettonici e Paesaggistici di Verona – Arch. Gianna Gaudini, Soprintendente:**

l'Amministrazione esprime parere favorevole al progetto subordinando l'efficacia al rispetto delle condizioni che sono riportate nel parere presentato ed acquisito agli atti.

**Azienda Ospedaliera di Verona – Arch. Flavio Murarolli:**

come già osservato in sede di Conferenza di servizi preliminare, esprime parere favorevole al progetto in quanto il percorso della filovia unisce i due ospedali (Policlinico “Giambattista Rossi” – Borgo Roma e Ospedale Civile Maggiore – Borgo Trento) situati ai punti opposti della città. Eventualmente si chiede la possibilità di prevedere un accesso interno all'ospedale di Borgo Roma e di valutare meglio la fermata prevista in p.le Stefani.

A questo proposito interviene per **AMT SpA - Ing. Carlo Alberto Voi, Rup:**

P.le Stefani è uno degli elementi del progetto soggetti ad approfondimento anche per la Soprintendenza.

**ARPAV – Dott.ssa Francesca Predicatori:**

Nulla da aggiungere rispetto a quanto già evidenziato nella Conferenza di fine luglio. Si sottolinea di tenere presente le criticità emerse nello screening in sede di Commissione VIA, soprattutto relativamente alle polveri sottili, da monitorare anche post-opera sui tratti indicati in sede di Commissione VIA Provinciale. Altro aspetto da valutare e monitorare è quello del rumore prodotto dalla filovia post-operam.

**Comune di Verona – Sig. Maurizio Spada, Presidente 6° Circoscrizione:**

Nulla da obiettare sul progetto, non si devono prevedere abbattimenti di edifici nelle zone critiche.

A questo proposito interviene per il **Comune di Verona – Sig. Enrico Corsi, Assessore Mobilità e Viabilità:**

Il progetto della filovia non prevede alcun abbattimento. Questo era previsto nel vecchio progetto della tramvia.

**Acque Veronesi Scarl – Ing. Giovanni Sala, Dirigente:**

Si esprime parere favorevole condizionato alla necessità di risolvere alcune criticità (esempio: sottopasso via Città di Nimes – spostamento fognature) che sono evidenziate nel documento consegnato agli atti.

Si manifesta, inoltre, preciso interesse per la definizione di un accordo per le piccole interferenze risolvibili durante l'esecuzione delle opere.

**Società Autostrade BS-PD, dott. Alberto Brentegani, Dirigente:**

in linea di massima si esprime parere favorevole subordinandolo al mantenimento dell'attuale mobilità tra il piazzale di Verona Sud e Largo Perlar, garantendo quindi il permanere delle attuali tre corsie dedicate al traffico privato, utilizzando sia gli spazi in superficie che in sottopasso. E' necessario comunque poter fare dei successivi incontri di approfondimento per individuare la soluzione migliore soprattutto relativamente ai flussi di traffico che defluiscono dal casello di Verona sud verso via Flavio Gioia, ed in particolare verso la città. Infatti bisogna ricordare che, come già comunicato in precedenza, il Piano Economico Finanziario della Società Brescia-Padova non contiene il ribaltamento del casello di Verona Sud alla Genovesa, che era invece previsto nella versione del Piano 2010, mai divenuto operativo. Nell'attuale Piano 2007, in fase di revisione quinquennale come previsto dalla normativa, nell'elenco delle opere compare solamente la "Revisione della





situazione viaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale Sud di Verona”, opera che si riferisce sostanzialmente alla realizzazione dello svincolo di Via Morgagni.

Oggi è necessario trovare una soluzione che possa evitare situazioni di congestione soprattutto sul piazzale esterno del casello di Verona sud. Bisogna tenere presente che i flussi al casello, sia in uscita che in entrata, si attestano su ciascuna direzione intorno a circa 20/22 mila veicoli ogni giorno.

Sono state effettuate delle sperimentazioni per cercare di studiare gli effetti sul traffico allorquando si fosse privato il sottopasso di una corsia in direzione centro ed è stato rilevato che all'imbocco dello stesso si crea una situazione abbastanza difficile, in particolare nelle ore di punta.

A tale riguardo sono state comunque individuate tre ipotesi, che i progettisti potranno valutare tenendo presente che i flussi di traffico maggiore si verificano sempre negli orari compresi tra le 07.30 e le 09.30 al mattino e le 16.30/18.30-19.00 il pomeriggio:

Soluzione 1: per il filobus viene realizzata una corsia preferenziale verso il centro nel sottopasso (come da progetto), mantenendo una corsia del sottopasso dedicata al traffico privato. Allo stesso tempo si realizzano due corsie di superficie da Verona Sud fino a Largo Perlar, prevedendo un inevitabile allargamento della carreggiata stradale tra il sottopasso e Largo Perlar e una modifica dei tempi semaforici nell'incrocio davanti al Bauli;

Soluzione 2: passaggio del filobus in superficie dalla Genovesa fino a Largo Perlar, transitando, in Viale delle Nazioni, nello spazio tra l'attuale alberatura e le Officine Adige e prevedendo così una discesa per gli utenti verso il lato destro della strada e non al centro strada, come da progetto. Tale soluzione potrebbe offrire maggiori garanzie in termini di sicurezza per gli utenti;

Soluzione 3: previsione di una corsia promiscua dalla Genovesa fino alla risalita del sottopasso in Viale delle Nazioni. Da qui, fino al Bauli, la corsia centrale diventerebbe solo riservata al trasporto pubblico e si renderebbe comunque necessario, in direzione centro città, un allargamento della sede stradale verso le Officine Adige. Logicamente sono da valutare gli aspetti relativi alla sicurezza stradale ed alla mobilità.

In conclusione, si conferma il parere in linea di massima positivo, sempre comunque subordinato alla garanzia delle attuali capacità di afflusso e di deflusso dal casello autostradale a Largo Perlar.

#### **Coordinamento Mobilità e Traffico – Ing. Giorgio Zanoni, Dirigente:**

Ricollegandosi a quanto già annunciato dal Dott. Brentegani, sono già state valutate con la società Autostrade delle modifiche alla viabilità di superficie.

Per quanto riguarda il deposito situato a Verona Sud, ieri la Giunta Comunale, con propria decisione, ha avallato il piano di viabilità e la localizzazione del deposito, anche alla luce di un eventuale ribaltamento del casello di Verona Sud e dell'attestamento della Statale 12.

Per quanto riguarda Verona Est il piano degli interventi ha approvato la scheda norma 402 relativa alla manifestazione di interesse insistente nell'area dove si prevede il parcheggio scambiatore e l'attestamento del capolinea della filovia. Il progetto della zona deve perciò essere univoco ed in particolare si deve tener conto dell'uscita dall'anello rotatorio di Verona Est per dirigersi verso il parcheggio scambiatore.

Gli uffici competenti del Comune hanno verificato che ci sono dei punti lungo il tracciato della filovia che necessitano delle varianti urbanistiche e di studi di viabilità soprattutto nella zona di Verona Sud.

Inoltre bisogna tenere conto della realizzazione del parcheggio davanti al Policlinico "G. Rossi" e del piazzale XXV Aprile (pensiline) per cui si è già in contatto con Grandi Stazioni SpA.

Bisogna poi analizzare altri aspetti:

- redigere il piano di esproprio;
- relativamente all'ambiente, rispettare quanto già evidenziato da Arpav in questa sede e presente anche agli atti nello screening;
- tenere presente quanto evidenziato dal recente Decreto sui Beni Ambientali (interfacciarsi con il Coordinamento Strade per banchine di fermata con altezza di 30 cm – vedi per esempio p.tta Arco dei Gavi -, ecc.);
- verificare anche gli aspetti relativi ai sistemi telematici di controllo del traffico: è necessario, infatti confrontarsi per far in modo che i sistemi comunichino tra di loro. Il sistema di localizzazione dei mezzi pubblici deve interfacciarsi con il sistema comunale per due motivi: uno relativo alla preferenziazione semaforica, l'altro per avere la posizione e percorrenza dei mezzi;
- inserire nel PEF i costi relativi agli interventi esterni al canale filoviario e approfondire il tema sulla sicurezza con uno studio che recepisca la normativa europea (teniamo presente l'ambito in cui opera il sistema filoviario con numerosi attraversamenti pedonali).

7

Si rimanda comunque al parere scritto consegnato in questa sede.

**Comune di Verona - Dott.ssa Daniela Drudi, Presidente 1° Circoscrizione:**

Si esprime parere favorevole. Chiede di rispettare per il centro storico quanto evidenziato dalla Soprintendenza Beni architettonici e Paesaggistici di Verona.

**Comune di Verona - Dott. Filippo Grigolini, Presidente 2° Circoscrizione:**

E' necessario informare i cittadini sui tempi di cantierizzazione e soprattutto comprendere quanti posti auto verranno decurtati per lasciare spazio al tracciato della filovia laddove esistono già problemi di sosta. Il nodo più problematico per la zona di Borgo Trento è quello relativo a via Mameli.



A questo proposito interviene per **AMT SpA - Ing. Carlo Alberto Voi, Rup:**

La via citata sarà oggetto di approfondimento nel progetto esecutivo.

Relativamente a p.le XXV Aprile citato prima dall'Ing. Zanoni, confermiamo che le banchine avranno pensiline identiche a quelle già adottate da Grandi Stazioni e sono inserite nel piano economico finanziario

**Grandi Stazioni SpA – Geom. Fausto Rostello:**

Come già espresso nella Conferenza di luglio si esprime parere favorevole nel rispetto delle prescrizioni già allora indicate. Si sottolinea che relativamente al p.le XXV Aprile le banchine di fermata per la filovia devono essere in linea con quelle già inserite come ha preannunciato l'ing. Voi e relativamente alle opere necessarie previste per via Città di Nimes che coinvolgeranno anche l'area vicino al Canale Camuzzoni, sarà necessario visionare il progetto esecutivo per poter esprimere un consenso definitivo.

Tutte le interferenze tra il progetto della filovia e il realizzando progetto di riqualifica del piazzale XXV Aprile dovranno essere necessariamente definite con i tempi fissati da Grandi Stazioni.

Le opere di integrazione dei due progetti dovranno essere realizzate al fine di evitare demolizioni di lavori da poco ultimati e nuovi disagi alla viabilità della piazza.

**AGSM Verona SpA – Ing. Marco Giusti, Direttore Ingegneria e Sviluppo Progetti:**

Il progetto filobus interferisce con i sottoservizi molto meno di quanto non facesse a suo tempo il progetto “Tranvia”. Il progetto è in linea di massima fattibile perciò nel PARERE CHE SI ALLEGA E CHE SI RICHIEDE SIA ASSUNTO INTEGRALMENTE NEL VERBALE E NELLE PRESCRIZIONI, si esprime parere generale positivo ma condizionato.

Essendo le interferenze numerose e fra loro diverse si è articolato il parere in:

- Considerazioni di carattere generale e prescrizioni di carattere generale
- 9 schede specifiche sui singoli sottoservizi o su alcune singole situazioni

Si sintetizzano di seguito a voce alcuni contenuti del Parere, al quale si rimanda e che va' assunto integralmente agli atti.

Fra le prescrizioni di carattere generale si osserva in particolare:

- firma di una convenzione prima del rilascio dell'autorizzazione unica al fine di tutelare tutte le parti coinvolte. In forza di tale convenzione AGSM mette a disposizione un tecnico a tempo pieno per fornire un servizio di supervisione dei lavori, e si impegna ad intervenire puntualmente per risolvere in cantiere, con un servizio di reperibilità, mentre l'ATI si impegna alla corresponsione di tutti oneri relativi alle attività di supervisione ed eventuale spostamento dei sottoservizi.



- necessità di modificare il progetto, prevedendo lo spostamento e ridimensionamento del cavidotto a servizio della filovia (profondità diminuita e posizionamento a fianco del cassonetto anziché sotto, al fine di evitare interferenze con i sottoservizi)
- modifica del progetto, prevedendo la limitazione degli scavi di scarifica della massicciata a 38 cm, lungo tutto il percorso

Fra le problematiche e le prescrizioni indicate nelle singole schede:

#### Scheda 1

Vengono analizzati i sottoservizi di distribuzione (energia elettrica, gas metano, ecc.). Si individuano alcune prescrizioni di dettaglio. Il PARERE POSITIVO E' CONDIZIONATO.

#### Scheda 2

Relativa a gas e teleriscaldamento: si comunica che lungo tutto il tracciato il problema può essere risolto come previsto nella scheda 1, tranne per via Città di Nimes.

Essendo però alcuni posizionamenti del tracciato sul fronte via ancora passibili di modifiche, è possibile che in fase di PE risulti necessario prevedere, e realizzare preventivamente, spostamenti di dorsali GM e TLR.

Si emette perciò PARERE POSITIVO CONDIZIONATO al rianalisi completo, da parte di Agsm, del PE.

#### Scheda 3:

Lungo il tracciato del sistema filoviario si riscontrano alcune interferenze con linee aeree EE AT

- Il tratto di strada dal cavalcavia della Genovesa fino al deposito interferisce con una linea di AT 132 kV. Cambiando la tipologia di utilizzo del suolo e innalzando la quota terreno di circa 50 cm occorre verificare il franco con la nuova strada prevista sotto tale linea e anche il franco tra il conduttore della filovia e quello della linea di AT. Si ritiene più che probabile che sia necessario modificare il progetto
- In via del Capitel si riscontra una interferenza fra la linea aerea da 50 kV e i conduttori della linea di contatto della filovia. In sede di PE si dovrà valutare come risolvere la interferenza

Si emette perciò PARERE POSITIVO CONDIZIONATO di massima, rimandando alla analisi del PE

#### Scheda 4

Dal PD sembra di poter desumere che sui 72.5 km di alimentazione aerea del filobus 16 km debbano essere realizzati eliminando alcuni pali IP e posizionando, in corrispondenza di questi, l'armatura sopra i pali di sostegno della linea di alimentazione del filobus.

Tale impostazione comporta:

Interferenze di gestione. I due sistemi elettrici di alimentazione sono gestiti da due diverse società che dovranno essere di volta in volta coordinate (attività di manutenzione ordinaria, straordinaria, guasti, ecc.)

Maggiori rischi per i lavoratori a causa delle ridotte distanze di sicurezza e rispetto dalle parti attive dell'impianto elettrico della Filovia. Ciò comporta la necessità di messa fuori servizio degli impianti di alimentazione del filobus, prima di accedere alle parti aeree dell'impianto IP, con grave disservizio, ovvero di pianificare gli interventi sulla IP durante la notte, con disservizio potenzialmente pregiudizievole della sicurezza stradale.

Si esprime quindi PARERE NEGATIVO sulla soluzione indicata nel PD.

#### Scheda 5

Lungo il tracciato del sistema filoviario si riscontrano importanti interferenze con linee TLC

In generale il servizio TLC, sulle sue DORSALI, è caratterizzato da specifiche problematiche quali:

- necessità di un preavviso (agli operatori telefonici che utilizzano in affitto la fibra medesima) minimo di 8 mesi per la interruzione di servizio;
- le interruzioni di servizio devono durare pochissime ore, di notte.
- ingentissime penali, previste nei contratti di utilizzo della fibra, per qualsivoglia disservizio non programmato nei termini previsti;
- la fibra può talvolta risultare molto sensibile, sino a causare interruzione di servizio, anche solo alle vibrazioni determinate da lavori contigui;

Tutto ciò comporta che le dorsali di TLC debbano essere spostate preventivamente prima dell'inizio dei lavori, e che questo spostamento debba essere programmato almeno 8 mesi prima

Viceversa gli "allacci" possono essere gestiti sostanzialmente in cantiere con le modalità indicate nella scheda 1.

Dall'analisi del progetto definitivo, nell'intento di minimizzare gli interventi di risoluzione interferenze, sia in termini di tempi che di costi, si ritiene fattibile risolvere le interferenze con diverse modalità distinte nei due gruppi sopra descritti.

Si emette perciò: PARERE: POSITIVO CONDIZIONATO allo spostamento delle dorsali, con onere a carico dell'ATI, 8 mesi prima dell'inizio lavori

#### Scheda 6

Il PD presenta interferenze molto complesse su via Città di Nimes a causa della prevista realizzazione del collegamento fra i 2 sottopassi e della realizzazione di opere di rinforzo dei medesimi sottopassi esistenti, e della durata e tempistica delle operazioni di costruzione dell'opera.

In particolare:

- non sono accettabili i tiranti all'interno e sotto il canale lato sud-ovest per interferenza con il canale Camuzzoni;
- non sono accettabili i tiranti lato nord-est per interferenza con tubazione gas di IV specie;



- non è possibile scaricare nel canale Camuzzoni le acque meteoriche per ragioni di sicurezza.
- le nuove opere interferiscono durante le operazioni di costruzione con alcune dorsali importanti (gas di IV specie, linee EE/MT, fibre ottiche, ecc) .

Si chiede di rivedere questa parte del progetto facendo conto di quanto sopra.

La nuova soluzione progettuale dovrà essere espressamente approvata da AGSM e dagli altri gestori di sottoservizi, fra i quali Il Consorzio Camuzzoni.

Si esprime quindi PARERE NEGATIVO a questa parte del Progetto

#### Scheda 7

Il progetto definitivo è difforme da quanto progettato ed in parte realizzato da Grandi Stazioni su proprie aree.

Si emette perciò PARERE POSITIVO CONDIZIONATO.

#### Scheda 8, DEPOSITO

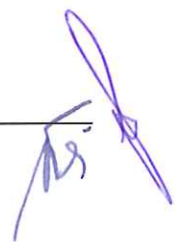
- l'impianto di lavaggio e la cabina di MT sono posizionati sotto una linea aerea AGSM a 132 kV. Ciò non è ammissibile né per ragioni patrimoniali (esiste una specifica servitù, indispensabile in una linea che fa parte della RTN), sia di sicurezza funzionale. Infine i franchi fra linea e edifici non rispettano la normativa
- la linea aerea è rappresentata nel progetto con un profilo errato

Si esprime quindi PARERE NEGATIVO a questa parte del Progetto.

#### Scheda 9 Alimentazione Elettrica della Filovia

In ultimo esiste un parere sospeso sulla linea di alimentazione elettrica della filovia che non dipende da AGSM ma è necessario rispettare le delibere dell'Authority. Si prevede infatti che, a fronte di una specifica richiesta di connessione, venga predisposta una soluzione tecnica di connessione. Perciò il proponente deve presentare richiesta formale di STMG (Soluzione tecnica minima di connessione) affinché AGSM possa rispondere nei termini fissati dalla normativa. Poiché le opere necessarie all'alimentazione delle 11 cabine di media tensione prevedono costi importanti e assoggettate ad una serie di autorizzazioni, ci si trova di fronte ad un bivio procedurale:

- scorporare il parere della presente Conferenza di Servizi da quello necessario per le opere di alimentazione della filovia, prevedendo per quest'ultime un procedimento autorizzativo in un momento successivo;
- sospendere la Conferenza di Servizi odierna e riconvocarla una volta ottenute tutte le autorizzazioni necessarie.



E' da perseguire la prima scelta tenendo presente che nella progettazione esecutiva relativamente alle 11 cabine ci saranno degli aggiustamenti, definiti i quali, verrà emesso un STMG e sarà necessaria poi un ulteriore riunione di verifica con i medesimi enti.

E' una scelta che compete al Responsabile Unico del Procedimento.

**Coordinamento Mobilità e Traffico – Ing. Giorgio Zanoni, Dirigente:**

Relativamente all'ultimo punto, la localizzazione delle sottostazioni deve essere fatta al più presto perché deve essere recepita ai fini urbanistici.

A questo proposito interviene per **AMT SpA - Ing. Carlo Alberto Voi, Rup:**

Si condivide quanto detto dall'Ing. Zanoni. Si può rimandare l'aspetto legato all'alimentazione delle cabine ma l'ubicazione delle sottostazioni deve essere obbligatoriamente definito oggi proprio perché rientra nel piano di esproprio.

**AGSM Verona SpA – Ing. Marco Giusti, Responsabile Sviluppo Progetti:**

Non si hanno remore per l'ubicazione delle cabine perché come Distributore abbiamo l'obbligo di alimentare ovunque esse venissero poste.

12

Per **AMT SpA - Ing. Carlo Alberto Voi, Rup:**

Si può seguire questo percorso. Bisogna conoscere la tempistica.

**AGSM Verona SpA – Ing. Marco Giusti, Responsabile Sviluppo Progetti:**

Dal momento di richiesta dal proponente ci sono 60 giorni per emettere la soluzione tecnica generale; a valle di un accettazione della soluzione parte poi la progettazione ed infine le autorizzazioni che devono essere ottenute da vari enti (Provincia, Beni ambientali, ecc.).

Per **AMT SpA - Ing. Carlo Alberto Voi, Rup:**

Si recepisce indicazione di stralcio di questo particolare aspetto, per il resto si ritengono valide le indicazioni date da AGSM Verona SpA

**Consorzio Canale Camuzzoni, Ing. Federico Vigato, Direttore Operativo:**



Poiché la Società è coinvolta solo relativamente al sottopasso di via Città di Nimes, il parere è condizionato dalla necessità di rivedere il progetto affinché venga evitata la presenza di tiranti o di altre opere lungo gli argini e lo scarico delle acque meteoriche.

**ARPAV – Dott.ssa Francesca Predicatori:**

Relativamente a quanto esposto dall'Ing. Giusti sull'AT, si ricorda di valutare, come previsto dalla normativa, la distanza di prima approssimazione (DPA) ed eventualmente le fasce di rispetto, in particolare in presenza di sovrapposizioni di linee.

**Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco – Ing. Lorenzo Gambino, Vice Comandante:**

In generale il parere è positivo. Si chiede di garantire il passaggio perché i Vigili possano intervenire senza problemi essendo il piano della filovia a m. 5,60. Si chiede pertanto una presentazione del progetto esecutivo prima della sua approvazione laddove gli spazi sono ridotti.

**Per AMT SpA - Ing. Carlo Alberto Voi, Rup:**

Si prende atto delle indicazioni e si opererà affinché il progetto definitivo venga elaborato dall'ATI confrontandosi con il Comando dei Vigili del Fuoco per permettere la movimentazione dei loro mezzi negli interventi di emergenza.

13

**Ente Fiera di Verona – Sig. Guidalberto di Canossa, Vicepresidente:**

Si ribadiscono i concetti già espressi nella Conferenza di Servizi preliminare. Si apprende con piacere che il percorso è stato deviato come già prospettato dall'Ente Fiera. Si chiede, inoltre, che i lavori necessari alla realizzazione dell'opera vengano concordati con l'Ente in quanto sarebbe deleterio impedire, durante le manifestazioni fieristiche, l'accesso libero ad auto e persone (concorrenza molto dura e potrebbe essere un punto su cui fare leva per sottrarre a Verona certe fiere).

I punti su cui l'Ente Fiera insiste sono:

- parcheggio scambiatore alla Genovesa: con la nuova distribuzione viabilistica è necessario recuperare i posti che si vanno a perdere. Già oggi si è carenti di 2.500 posti auto;
- sistemazione dei vari incroci lungo il percorso;
- potenziamento dello svincolo sulla tangenziale Sud;
- ribaltamento del casello autostradale.

Per la Fiera è necessario valutare che questi interventi vengano eseguiti contemporaneamente, è vitale per l'Ente in quanto non si possono togliere posti auto e creare difficoltà perché significherebbe impedire proprio l'attività dell'Ente stesso.

Si chiede di esaminare il progetto definitivo adeguato prima di sviluppare quello esecutivo per poter comprendere come sono state accolte le osservazioni sollevate dall'Ente Fiera.

Sul punto interviene per **AMT SpA - Ing. Carlo Alberto Voi, Rup:**

I temi da Lei affrontati saranno certamente valutati dal Comune di Verona. Relativamente ad AMT nello sviluppo del progetto della filovia aldilà che in futuro possano essere realizzate tutte le opere accennate, sono già state fatte tutte le verifiche che hanno evidenziato la necessità del parcheggio scambiatore, di uno studio specifico sul percorso della filovia e del ribaltamento del casello. La variazione del tracciato della filovia non rappresenta un problema sotto l'aspetto tecnico. La realizzazione del parcheggio scambiatore e del ribaltamento del casello di Verona Sud non sono preclusi dall'opera in questione, ma la loro realizzazione non rientra negli ambiti e nel finanziamento della filovia. Si invita eventualmente Comune (Ing. Zanoni) e Società Autostrade (dott. Brentegani) ad aggiungere la loro opinione in merito.

Sul punto interviene per **Coordinamento Mobilità e Traffico – Ing. Giorgio Zanoni, Dirigente:**

Si fa presente che non si è parlato di cantierizzazione, solo AGSM SpA lo ha fatto presente. E' necessario inserire nel progetto esecutivo un piano di cantierizzazione per programmare tutte le opere, concordato con tutti gli enti interessati.

Sui parcheggi, è stato deliberato dalla Giunta Comunale di prevedere un parcheggio a raso di 30.000 mq, inserito in quell'area occupabile dal futuro ribaltamento del casello di Verona Sud che per ora non avverrà.

E' chiaro che nel momento in cui la Società Autostrade decidesse tale ribaltamento il parcheggio potrà essere spostato nel lato est della Genovesa.

**Snam Rete Gas SpA - Sig Fabio Varotto;**

Si consegna comunicazione prot. DI-NOR/LAV/lov n° 1589 del 25/10/2012 con la quale si esprime in linea di massima un parere favorevole ma condizionato dalla necessità di approfondire alcuni aspetti tecnici con ATI.

Sul punto interviene per **AMT SpA - Ing. Carlo Alberto Voi, Rup:**

Si prende atto, come per gli altri enti, di quanto indicato. Si chiede all'ATI di recepire prescrizione date da Snam per proseguire così con la progettazione definitiva dell'opera.



**ATV Srl - Sig Massimo Bettarello, Presidente;**

Si esprime parere favorevole non essendoci grandi rilievi dal punto di vista strutturale. Si chiedono solo dei chiarimenti che sono evidenziati nel parere consegnato (gestione economica infrastrutture con attenzione velocità commerciale, deposito, ecc.).

**AGSM Verona SpA – Ing. Marco Giusti, Responsabile Sviluppo Progetti:**

Si chiede che il progetto con le modifiche richieste in questa sede possa essere poi esaminato.

**Interviene per AMT SpA - Ing. Carlo Alberto Voi, Rup:**

Si spera che il progetto venga elaborato nell'arco temporale minimo con tutte le osservazioni sollevate. Il progetto così aggiornato verrà poi approvato dalla Giunta Comunale mentre è di competenza del Consiglio comunale la conferma per le varianti urbanistiche.

**Ente Fiera di Verona – Rag. Mario Rossini, Vice Direttore:**

Si ribadisce la richiesta che il progetto aggiornato venga presentato agli enti che hanno sollevato osservazioni prima dell'iter finale al Comune.

15

Sentiti i pareri espressi nella presente Conferenza,

**Il Presidente dispone**

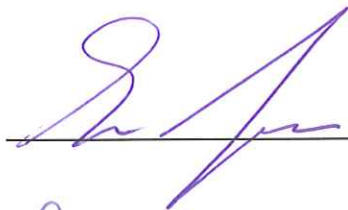
- 1) di trasmettere copia del presente Verbale a tutti gli interessati;
- 2) di contattare anche gli enti non presenti per la raccolta dello specifico parere;
- 3) di allegare agli atti:
  - il parere della Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici,
  - il parere di ATV Srl;
  - il parere di AGSM Verona SpA;
  - il parere dell'Azienda Ospedaliera di Verona;
  - il parere di Acque Veronesi Scarl;
  - il parere del Consorzio Canale Camuzzoni;
  - il parere del Coordinamento Mobilità e Traffico;
  - il parere di Snam Rete Gas Spa.

Non essendovi null'altro da discutere la seduta è tolta alle ore 13.35.

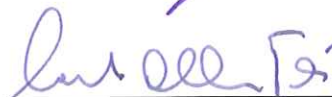


Letto, confermato e sottoscritto

**Ass. Enrico Corsi**  
**Comune di Verona**



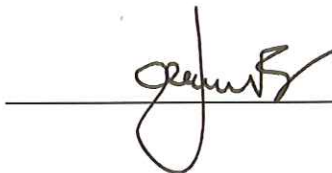
**Ing. Carlo Alberto Voi, Rup**  
**AMT SpA**



**Arch. Gianna Gaudini, Soprintendente**  
**Soprintendenza Beni Architettonici**



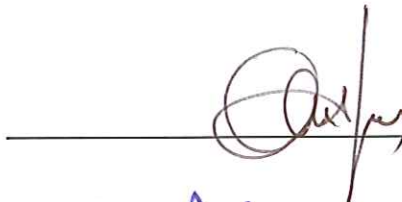
**Arch. Flavio Murarolli**  
**Istituti Ospitalieri di Verona**



**Dott.ssa Francesca Predicatori**  
**ARPAV Verona**



**Sig. Mauro Spada, Presidente**  
**Comune di Verona – 6° Circoscrizione**



**Ing. Giovanni Sala, Dirigente**  
**Acque Veronesi Scarl**



**Dott. Alberto Brentegani, Dirigente**  
**Società Autostrade BS-PD**

**AREA ESERCIZIO AUTOSTRADALE**  
**IL RESPONSABILE**  
**(Dott. Alberto Brentegani)**



**Ing. Giorgio Zanoni, Dirigente**  
**Comune di Verona - CdR Mobilità e Traffico**



**Dott.ssa Daniela Drudi, Presidente**  
**Comune di Verona - 1° Circoscrizione**





**Dott. Filippo Grigolini, Presidente**  
**Comune di Verona - 2° Circoscrizione**

*Filippo Grigolini*

**Geom. Fausto Rostello**  
**Grandi Stazioni SpA**

*Fausto Rostello*

**Ing. Marco Giusti, Responsabile Sviluppo Progetti**  
**AGSM Verona SpA**

*Marco Giusti*

**Ing. Federico Vigato, Direttore Operativo**  
**Consorzio Canale Camuzzoni**

*Federico Vigato*

**Ing. Lorenzo Gambino, Direttore Operativo**  
**Comando Provinciale Vigili del Fuoco**

*Lorenzo Gambino*

**Sig. Guidalberto di Canossa, Consigliere**  
**Ente Fiera di Verona**

*Guidalberto di Canossa*

**Sig. Massimo Bettarello, Presidente**  
**ATV Srl**

*Massimo Bettarello*

**Rag. Mario Rossini, Vice Direttore**  
**Ente Fiera di Verona**

*Mario Rossini*

**Geom. Fabio Varotto, Responsabile**  
**Snam Rete Gas – Centro di Verona**

*Fabio Varotto*

**Elena Nicolis**  
**Segretaria verbalizzante**

*Elena Nicolis*

