

VERBALE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE

In data 30 luglio 2012 con inizio alle ore 10.00

Oggetto: Conferenza di servizi preliminare ai sensi dell'art. 14-bis e ss. L. 241/90 e s.m.i., per l'acquisizione dei necessari atti di consenso 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:

- con nota n. 280701 del 13 dicembre 2007 il Sindaco del Comune di Verona ha espresso la volontà di procedere ad una variazione del sistema di trasporto già individuato nella tramvia di superficie in favore di un nuovo sistema filoviario;
- il Comune di Verona con Deliberazione di Giunta Comunale n. 341 del 29 settembre 2008 ha approvato il Progetto Preliminare del sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per un costo totale di € 143.053.040 + I.V.A.;
- il Sindaco di Verona, in data 29 settembre 2008, ha formalizzato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la nuova proposta progettuale e contestualmente ha richiesto di confermare il contributo a suo tempo assentito per la tramvia destinandolo alla realizzazione del nuovo sistema di trasporto;
- il Sindaco, in data 9 gennaio 2009, ha comunicato ad AMT SpA che la Giunta, nella seduta del 30 dicembre 2008, ha deciso di individuare in AMT SpA il soggetto attuatore dell'opera;
- il C.I.P.E., con Delibera n. 28/09, ha approvato la rimodulazione dell'intervento di Verona denominato "Tramvia San Michele - Stazione FS - Stadio" che assume la denominazione di nuovo Sistema filoviario al quale resta assegnato un contributo di € 85,832 milioni pari al 60% del costo dell'opera;
- in data 10 maggio 2010, sulla Gazzetta Ufficiale n. 53, veniva pubblicato il bando di gara per la progettazione esecutiva, l'esecuzione dei lavori e la fornitura dei veicoli per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario per la città di Verona, ai sensi del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.;
- in data 25 ottobre 2011 AMT SpA ha provveduto alla aggiudicazione definitiva a favore del R.T. già costituito con mandataria Consorzio Cooperative Costruzioni CCC e mandanti Mazzi Impresa generale Costruzioni SpA, So.Ve.Co. SpA, Balfour Beatty Rail SpA, Alpiq Intec Verona, APTS – Advanced Transport System;
- 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:

Risultava opportuno procedere ad un esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nel procedimento ed in particolare, verificare a quali condizioni si possano ottenere gli atti di assenso, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente;

Con propria nota Prot. n. P-1201847 del 07.05.2012 veniva convocata per il giorno 17 maggio 2012 la Conferenza di Servizi Preliminare allegando tutta la documentazione necessaria su supporto informatico del progetto relativo alla 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.;

Tale Conferenza veniva sospesa su richiesta della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza in quanto la stessa Soprintendenza riteneva necessario reperire la documentazione integrativa necessaria per esperire l'istruttoria di competenza ai sensi della Parte Seconda e Terza del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42;

Con successiva nota Prot. n. P-1202993 del 20.07.2012 veniva confermata per il giorno 30 luglio 2012 la Conferenza di Servizi Preliminare 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 30 (trenta) del mese di luglio (30.07.2012) alle ore 10.00 presso la Sala Pasetto del Comune di Verona si è tenuta la Conferenza di Servizi preliminare relativa all'intervento in oggetto, convocata con note sopracitate del Responsabile Unico del Procedimento, Ing. Carlo Alberto Voi, trasmesse a mezzo fax o con Raccomandata R1 ai seguenti destinatari:

2

INVITATI ALLA CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE	
AGSM Verona SpA	
ATV Srl	
PROVINCIA DI VERONA	
ARPAV VERONA	
SOCIETA' AUTOSTRADE BS-PD	
ISTITUTI OSPITALIERI DI VERONA	
APTV SpA	
AGSM Verona SpA	
ATV Srl	
PROVINCIA DI VERONA	
ARPAV	
SOCIETA' AUTOSTRADE BS-PD	
ISTITUTI OSPITALIERI DI VERONA	
APTV SpA	

COMANDO PROVINCIALE DEI VIGILI DEL FUOCO
COMUNE DI VERONA
ENTE FIERA DI VERONA
POLO FIERISTICO SpA
GRANDI STAZIONI SpA
MINISTERO INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – DIREZIONE GENERALE TPL
PREFETTURA DI VERONA
REGIONE VENETO
SEGRETERIA REGIONALE LAVORI PUBBLICI – UNITA' PERIFERICA GENIO CIVILE
SOPRINTENDENZA BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI
SOPRINTENDENZA BENI ARCHEOLOGICI DEL VENETO
DIREZIONE REGIONALE BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL VENETO
USTIF VENETO

Si registra la presenza degli invitati sopra citati:

AGSM Verona SpA	Ing. Marco Giusti Ing. Rodolfo Gasparello
PROVINCIA DI VERONA	Ing. Carlo Poli
ARPAV VERONA	Dott. Giancarlo Cunego
SOCIETA' AUTOSTRADALE BS-PD	Dott. Alberto Brentegani
ISTITUTI OSPITALIERI DI VERONA	Arch. Flavio Murdrolla
APTV SpA	Sig. Mauro Grezzani
COMUNE DI VERONA	Ass. Enrico Corsi – Assessorato Mobilità e Viabilità Ass. Enrico Toffali – Assessorato Enti Partecipati Ing. Luciano Ortolani – Area LLPP
ENTE FIERA DI VERONA	Sig. Mario Rossini Ing. Maurizio Fabbiani
REGIONE VENETO	Arch. Alessandro Mandricardo
SOPRINTENDENZA BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI	Arch. Gianna Gaudini

3

Sono presenti anche 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 e Girpa SpA invitati per presentare gli aspetti tecnici del progetto.



Tutto ciò premesso

Viene dichiarata aperta la Conferenza di Servizi 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 e dopo una breve illustrazione del progetto definitivo oggetto di gara da parte dell'Ing. Piccoli di Technital SpA, il Presidente invita tutti i presenti ad esprimere le eventuali osservazioni preliminari finalizzate all'ottenimento dei pareri, in concomitanza con la successiva Conferenza dei servizi 'decisoria' da tenersi in data da definire, necessari per il proseguo dell'iter procedurale che prevede lo sviluppo del progetto esecutivo a cura dell'ATI appaltatrice dei lavori:

Intervengono:

Soprintendenza Beni architettonici e Paesaggistici di Verona – Arch. Gianna Gaudini, Soprintendente:
l'Amministrazione, pur non essendo contraria all'intervento, richiede che vengano effettuati degli approfondimenti soprattutto sulle scelte architettoniche delle banchine di fermata. Peraltro, anche la Soprintendenza dei Beni Archeologici del Veneto ha evidenziato nello studio preliminare ambientale come *“il tracciato servito dalla filovia si sovrappone ad aree interessate dalla presenza di strade consolari, acquedotti, necropoli; siti residenziali aree culturali e impianti artigianali di epoca romana, nonché di strutture murarie viscontee e veneziane.esiste il rischio di interferenze con tali strutture sotterranee tutelate nella fase di cantiere per la realizzazione della linea filoviaria. Nel mentre si rimanda al citato elaborato per la localizzazione dei siti a maggior rischio di impatto (pp.186-287) si deve aggiungere che anche i tratti elettrificati presentano potenziali criticità in quanto è prevista la realizzazione di cavidotto interrato a servizio dei pali di erogazione dell'energia i quali dovranno essere infissi ogni trenta metri; sia il cavidotto che i pali potrebbero, quindi, interferire con l'acquedotto romano sottostante alle vie Corsini e Rosa Morando.*

Le sezioni tipo del progetto definitivo non contengono alcuna informazione sulle strutture presenti nel sottosuolo.

Per quanto sopra, si ritiene che nelle aree oggetto di intervento sussistano elementi di interesse archeologico e rischi di alterazione e/o perdita tali da richiedere che i lavori di scavo, anche a modesta profondità vengano effettuati con il controllo archeologico.

Qualora si rinvenissero depositi o strutture di interesse archeologico sarà necessario procedere all'indagine stratigrafica accurata, in modo da permettere la valutazione della natura e consistenza dei resti e stabilire le più opportune misure di tutela.

Questa Soprintendenza fa, inoltre, presente di ritenere incompatibili con le presenze archeologiche e la loro corretta conservazione i lavori per il passaggio dei mezzi filotranviari e il passaggio dei mezzi stessi nella tratta tra Porta Borsari e Piazza Santi Apostoli. In tale tratta, infatti, le parti residuali del basolato della Via Postumia, si trovano a quote estremamente superficiali (20/40 centimetri sotto l'attuale pavimentazione stradale)“.

Pertanto, dovranno essere recepite le prescrizioni e le limitazioni indicate:

“- Gli elementi architettonici di nuova progettazione dovranno risultare il meno impattanti possibile con il contesto sottoposto a tutela e di elevata qualità architettonica e paesaggistica. In tal senso dovranno essere salvaguardati i principali punti di vista e le prospettive consolidate nell’immagine urbana dei luoghi utilizzando elementi architettonici che risultino inseriti armonicamente per forme, materiali e geometrie. Ad esempio nei contesti di particolare pregio il ricorso ad elementi quali pensiline, cartellonistica e segnaletica informativa dovrà essere limitato per non interferire con la pubblica godibilità dei luoghi. A tale fine si richiede, inoltre, di valutare la possibilità di ridurre le dimensioni delle banchine e dei mezzi di trasporto. Qualora siano strettamente necessari, tali elementi dovranno essere adeguatamente documentati e rappresentati utilizzando fotosimulazioni con diversi punti di ripresa, ad ampio medi o e breve raggio, con particolare attenzione ai punti di vista che rappresentano le maggiori criticità.

- Considerata l’importanza percettiva del piano orizzontale nel complesso del quadro prospettico dell’immagine urbana dei luoghi, gli interventi su tale piano, dovranno osservare particolare cura nella scelta dei cromatismi e della posa in opera dei materiali al fine di non alterare la percezione visiva dei luoghi.

- Il tracciato servito dalla filovia si sovrappone ad aree interessate dalla presenza di strade consolari, acquedotti, necropoli, siti residenziali, aree culturali e impianti artigianali di epoca romana, nonché di strutture murarie viscontee e veneziane.

- Come riferito nella relazione sugli aspetti archeologici contenuta nello studio preliminare ambientale esiste il rischio di interferenze con tali strutture sotterranee tutelate nella fase di cantiere per la realizzazione della linea filoviaria. (si veda quanto sopra riportato dalla Soprintendenza dei Beni Archeologici del Veneto).

5

Alla luce di quanto esposto, si invitano le Parti a pianificare degli incontri prima della data di Conferenza di Servizi decisoria la cui data, ipotizzata per il 30 agosto 2012, appare troppo ravvicinata per consentire la elaborazione delle soluzioni nel frattempo condivise.

Comune di Verona - Ing. Luciano Ortolani, Dirigente Area LLPP:

E’ chiara la necessità di collaborazione massima in questa fase per avere il consenso degli Enti sul progetto definitivo di un’opera così importante per la città di Verona.

Nulla toglie che si possa procedere con delle modifiche al progetto appaltato a seguito delle prescrizioni, si auspica, modeste anche durante la fase di progettazione esecutiva. Prevedere invece cambiamenti nella ubicazione di fermate quali ad esempio lo spostamento di quella di Corso Cavour, che comporterebbe una deviazione dal tracciato previsto, appare comunque difficilmente accoglibile anche perché il tracciato e le fermate in Centro storico sono pressoché le stesse di quelle previste dal progetto ‘tranvia’ a suo tempo approvato.

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

Viene espresso il parere favorevole in via di principio al progetto pur evidenziando delle problematiche che devono essere risolte.

Verona Fiere, in coordinamento con il Comune di Verona, in uno studio sui flussi di traffico gravanti sul comparto Fiera di Verona, ha sottolineato l'importanza di attuare degli interventi importantissimi:

- realizzazione del parcheggio scambiatore alla Genovesa contestuale ed in sistema con il TPL ad alta capacità al fine di ridurre il carico veicolare sul "Cardo Massimo";
- la risoluzione delle intersezioni critiche ed in particolare quella fronte Fiera di V.le Del Lavoro - V.le Agricoltura - Scopoli da coordinare con il progetto Filobus e con le altre rilevanti iniziative previste (PRUST, Officine Adige, ecc.);
- il ribaltamento del Casello A4 di VR Sud.

Questi temi, pertanto, devono trovare una loro compatibilità con il nuovo assetto che la realizzazione della filovia, ma non solo, comporterà per Verona Sud.

Infratec Srl – Ing. Maurizio Fabbiani, consulente per Ente Fiera di Verona:

Analizzando il progetto del Filobus appare evidente che le previste 2 corsie riservate al TPL su V.le del Lavoro e l'inserimento delle piazzole di fermata, porranno problemi alla circolazione del traffico ordinario e conseguentemente l'accesso alla Fiera. L'eventuale allargamento a 6 corsie del "Cardo Massimo" implica costosi interventi soprattutto nel tratto L.go Perlar - V.le Dell'Industria oltre al raddoppio di Viale Dell'Agricoltura e la sistemazione del nodo fronte Fiera per l'inserimento delle linee e delle corsie aggiuntive. E' chiaro poi che la cantierizzazione del Filobus e dei relativi interventi stradali porrà seri problemi alla gestione delle manifestazioni fieristiche che sono ridotte nei soli mesi estivi.

Si richiede perciò di considerare una modifica del percorso del Filobus nel tratto compreso fra Largo Perlar - Viale dell'Agricoltura - via Scopoli deviando la linea del TPL sull'asse parallelo di Viale Del Commercio Tale alternativa renderebbe del tutto agevole la cantierizzazione dell'impianto filoviario, con minori interferenze con le attività fieristiche e con le altre presenti e future, senza vincoli strutturali, senza costosi interventi di allargamento e senza imporre riduzioni di corsie viarie in un punto nevralgico per il traffico.

AGSM Verona SpA – Ing. Marco Giusti, Direttore tecnico:

il progetto è sicuramente molto interessante. Sono da valutare gli aspetti di cantiere per i sottoservizi. E' soprattutto da comprendere quali potrebbero essere i percorsi alternativi del filobus nel caso di interventi straordinari e di urgenza da parte di AGSM.

Si richiedono perciò incontri tecnici con i progettisti per definire le soluzioni possibili alle problematiche prima della seduta della Conferenza decisoria.

Istituti Ospitalieri di Verona - Arch Flavio Muraroli:

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. Vanno meglio valutate alcune fermate poste in via Mameli, p.le Stefani e p.le Scuro alla luce del "project ospedaliero". Sono perciò necessari incontri tecnici.

ARPAV Verona – Dott. Giancarlo Cunego, Direttore:

il progetto è già stato valutato in sede di Commissione VIA e sono state fatte delle prescrizioni che si ribadiscono anche in questa sede e dovranno essere rispettate e inserite nelle future autorizzazioni. Si sottolinea poi la necessità di un monitoraggio degli inquinanti atmosferici da eseguirsi, ante e post opera sulla parte del tracciato non elettrificato ed in corrispondenza delle arterie dove esiste la possibilità di flussi di traffico elevati.

Provincia di Verona - Ing. Carlo Poli, Dirigente Settore Ambiente:

la fase di screening del progetto si è conclusa e prevede una serie di prescrizioni che dovranno essere rispettate e previste nei futuri provvedimenti autorizzativi.

Dal punto di vista patrimoniale si sta valutando se ci siano delle interferenze con il patrimonio provinciale anche se da una prima analisi del progetto non sembrerebbe.

Dal punto di vista trasportistico, il Consiglio ha approvato lo studio del Comitato Provincia e Comune relativo alla complementarità del trasporto extraurbano con quello filoviario. Si invita ad operare questo studio anche con il trasporto urbano.

Comune di Verona - Ass. Enrico Corsi

Solo con il progetto esecutivo si avranno i parametri necessari per la redazione di tale piano e sarà il Comitato tecnico a dettarne le linee specifiche.

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

un aspetto che dovrà essere approfonditamente analizzato è il mancato ribaltamento del casello autostradale di Verona Sud, inserito nella revisione dell'atto convenzionale con Anas 2010, atto oggi decaduto per determinazioni societarie a seguito delle pesanti prescrizioni CIPE. I tempi di realizzazione dell'opera sarebbero stati verosimilmente compatibili con la realizzazione del parcheggio scambiatore e del nuovo sistema tramviario.

E' necessario, quindi, effettuare un incontro per valutare congiuntamente quelli che, allo stato attuale, potrebbero essere i riflessi derivanti dalla realizzazione della tramvia sulla mobilità di Verona Sud, priva di un parcheggio scambiatore e che registra volumi di traffico considerevolmente maggiori durante le manifestazioni fieristiche e/o concerti.

Il tracciato della filovia non presenta particolari controindicazioni in direzione casello di Verona Sud. Al contrario, il tracciato inserito nella situazione attuale, utilizzando in forma dedicata una delle due corsie dell'esistente sottopasso in direzione Verona Centro, presenta potenziali emergenti criticità di deflusso dal casello autostradale, difficoltà che potrebbero in prospettiva essere assai contenute con il ribaltamento di Verona Sud.

Bisogna quindi trovare, soprattutto in questa prima fase, soluzioni alternative che non vadano a limitare in uscita dal casello la capacità di deflusso della viabilità esistente, al fine di non creare situazioni di congestione del traffico.

E' perciò fondamentale un incontro con i progettisti dell'opera, coinvolgendo anche l'Ente Fiera di Verona, la cui posizione, espressa in sede di Conferenza, è condivisa da Autostrada Brescia-Padova e i tecnici del Comune per studiare piani di viabilità diversi.

Sentiti i pareri espressi nella presente Conferenza,

Il Presidente dispone

- 1) di trasmettere copia del presente Verbale a tutti gli interessati;
- 2) di fissare incontri tecnici di approfondimento con i vari enti coinvolti non solo quelli presenti all'incontro odierno;
- 3) di allegare agli atti:
 - la relazione della Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici,
 - la relazione dell'Ente Fiera di Verona con relative planimetrie;
- 4) di prevedere che la Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14 della Legge n. 240 del 07.08.1990, si terrà orientativamente nel mese di settembre 2012 previa convocazione formale.

Non essendovi null'altro da discutere la seduta è tolta alle ore 12.05.

Letto, confermato e sottoscritto

Ing. Carlo Alberto Voi, Rup
AMT SpA

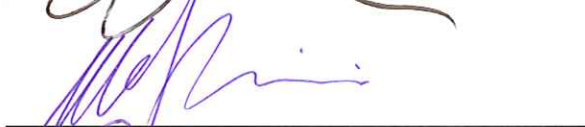


Arch. Gianna Gaudini, Soprintendente

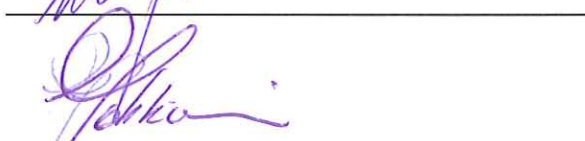
Ing. Luciano Ortolani,
Dirigente Area LLPP Comune di Verona



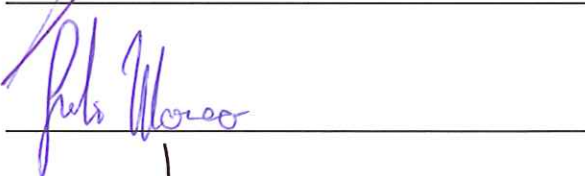
Rag. Mario Rossini, Vice Direttore
Ente Fiera di Verona



Ing. Maurizio Fabbiani,
Infratec Srl consulente per Ente Fiera di Verona



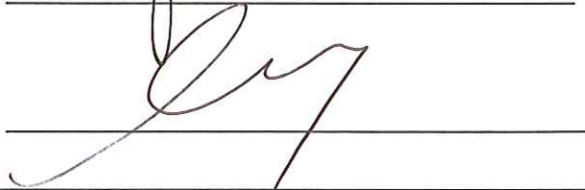
Ing. Marco Giusti, Direttore tecnico
AGSM Verona SpA



Arch. Flavio Murarolli
Istituti Ospitalieri di Verona



Dott. Giancarlo Cunego, Direttore
ARPAV Verona



Ing. Carlo Poli, Dirigente Settore Ambiente
Provincia di Verona



Ass. Enrico Corsi
Comune di Verona


L'ASSESSORE
P.I. Enrico Corsi

Dott. Alberto Brentegani, Dirigente
Società Autostrade BS-PD


AREA ESERCIZIO AUTOSTRADALE
IL RESPONSABILE
(Dott. Alberto Brentegani)

Elena Nicolis
Segretaria verbalizzante



