

Verona, 26 OTT. 2012

Prot.n. **018590**
Da citare nella risposta

Spett.
Azienda Mobilità e Trasporti
Via Torbido, 1
37133 – Verona

c.a. Ing. Carlo Alberto Voi

OGGETTO: Convocazione conferenza di servizi preliminare ai sensi dell'art. 14-bis e ss. L. 241/90 e s.m.i. per l'acquisizione degli assensi sul progetto definitivo per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario per la città di Verona.

Riguardo a quanto in oggetto, si elencano nel seguito le osservazioni e gli elementi rispetto ai quali riteniamo necessaria una formale conferma o chiarimento.

1. Nuovo deposito in località Genovesa

- A fronte della riduzione degli spazi indicati in progetto, deve essere confermato che la complessiva area del deposito filoviario mantiene per dimensione, accessibilità, assenza di servitù e lay-out le caratteristiche necessarie non solo alla gestione del sistema filoviario, ma anche a quella dell'intero sistema di trasporto pubblico locale veronese, urbano ed extraurbano. In tal senso va confermato l'esproprio e l'acquisizione con oneri non a carico di ATV delle aree necessarie nonché la disponibilità e idoneità di ulteriori aree di futura espansione (aree private a sud e zona oltre la linea ferroviaria)
- Deve essere confermato che l'ampliamento delle aree di deposito e delle infrastrutture di servizio, di officina e di rimessaggio per gestire l'intero sistema di trasporto pubblico locale veronese fa parte del progetto nel suo insieme, con riferimento agli atti formali ed alla copertura finanziaria necessari per l'acquisizione delle aree e la realizzazione di tutte le opere connesse.
- Deve essere confermato che – a seguito della realizzazione del deposito unico in località Genovesa – gli extra costi generati dalla maggior distanza del nuovo deposito dalle linee portanti del trasporto urbano e dal nodo di Porta Nuova troveranno adeguata copertura economica senza oneri per ATV.



AZIENDA TRASPORTI VERONA SRL

- A fronte del trasferimento delle attività nel nuovo deposito, verrà meno la necessità dei depositi attualmente occupati nel Comune di Verona (via Torbido, viale Stazione Porta Vescovo, Lung. Galtarossa, via Avesani). Deve essere confermata la rescissione dei contratti di locazione attualmente in essere contestualmente al trasferimento nella nuova sede, senza l'applicazione di penali o canoni sovrapposti a quello dovuto per l'usufrutto del sistema filoviario.

2. Aree di interscambio

Deve essere confermata la realizzazione, con riferimento agli atti formali ed alla copertura finanziaria necessari, nonché ai tempi di realizzazione compatibili con quelli del sistema filobus, di idonee aree di interscambio TPL/filovia e autovetture/filovia ai due capolinea est (S. Michele) e nord (Cadicozzi) e al nodo di Porta Nuova, anche tenendo conto dei lavori di riqualificazione che interessano quest'ultima area e che restringeranno notevolmente lo spazio disponibile per la sosta degli autobus extraurbani;

3. Piano del trasporto pubblico urbano

Deve essere definito il piano del trasporto pubblico urbano di adduzione e completamento al sistema filoviario completo in ogni suo elemento tecnico (estensione e percorsi delle linee, fermate, orari, frequenze, percorrenze chilometriche per ciascuna linea, protezioni sul percorso, velocità commerciale attesa, aree di interscambio e ogni altro elemento necessario a identificare la nuova rete di TPL). Va ricordato che la sostenibilità dei costi di gestione del sistema filoviario da parte del futuro esercente si basa sostanzialmente – secondo le previsioni del PEF – sulla riduzione delle percorrenze attuali.

Deve essere confermato che il piano non introdurrà – oltre alle variazioni previste dal progetto del sistema filoviario – altri elementi peggiorativi, quali ad esempio una minore attrattività sulle linee di adduzione e completamento o una maggiore quota di percorrenze a vuoto, eccetera. Va inoltre confermato che – qualora le riduzioni di percorrenza risultassero inferiori al previsto – gli eventuali maggiori costi di gestione troveranno completa copertura economica senza oneri per ATV.

4. Impatto dei cantieri

Deve essere confermato che tutti i costi ricadenti sul servizio di ATV conseguenti alla cantierizzazione dell'opera – ad esempio per maggiori percorrenze per deviazioni o rallentamenti – troveranno completa copertura senza oneri per ATV.

5. Interferenze con i sottoservizi e percorsi alternativi

ATV ha analizzato con AGSM S.p.A. il percorso filoviario e i percorsi alternativi possibili in caso di interruzione stradale sul percorso. Il verbale di detta riunione è allegato alla presente e definisce il livello di criticità per interruzioni nei vari tratti di percorso.

L'interruzione su un solo senso di marcia per un breve tratto può essere risolta in genere con l'istituzione di un senso unico alternato; l'interruzione per entrambi i sensi di marcia può invece generare, in base al punto di interruzione, disservizi più o meno gravi, con alcuni casi nei quali il servizio non può più essere svolto.

L'analisi è stata presa in carico da AGSM, che ne terrà adeguatamente conto: a quanto ci risulta, gli altri soggetti gestori di sottoservizi potenzialmente interferenti con il tracciato non hanno richiesto alcun elemento utile ad orientare la loro programmazione di manutenzione ed adeguamento della rete.

E' necessario che vengano prese le misure necessarie ad evitare per il futuro – per quanto tecnicamente possibile – interruzioni lungo il tracciato che introducano criticità gravi nell'effettuazione del servizio previsto.

6. Strutture di fermata

Deve essere confermato che i costi concernenti tutte le modifiche, gli spostamenti e le nuove realizzazioni di strutture di fermata – paline, pensiline e relativi pannelli informativi a messaggio variabile – e la loro manutenzione nel tempo troveranno completa copertura senza oneri per ATV.

7. Flussi di passeggeri in salita e discesa

Dal contratto si evince che i veicoli oggetto di fornitura sono dotati di sole tre porte passeggeri: tale scelta potrebbe risultare penalizzante ai fini della velocità commerciale e della capacità del sistema, per l'aumento dei tempi di imbarco e discesa in ora di punta. Un lay-out con quarta porta dietro il terzo asse risulterebbe senza dubbio più adeguata a sostenere elevati flussi di passeggeri, garantendo una minore variabilità dei tempi di percorrenza in ora di punta.

8. Preferenziazione semaforica e velocità commerciale

L'ottenimento della velocità commerciale di progetto discende da molti fattori dipendenti dalle scelte viabilistiche dell'Amministrazione Comunale e dalla realizzazione del sistema di preferenziazione semaforica integrata al sistema AVM di ATV. Deve essere confermato che i costi di implementazione di tale sistema (integrazione sw, unificazione cartografia eccetera) troveranno adeguata copertura senza oneri per ATV, e che in generale saranno attuati i provvedimenti necessari per garantire il mantenimento della velocità commerciale di progetto o che, in subordine,

eventuali costi derivanti dal non raggiungimento di tale velocità commerciale troveranno idonea copertura a favore di ATV.

9. Riserva tecnica di veicoli, indice di conformità, costi di manutenzione

L'impegno assunto dalla ditta aggiudicataria risulta ben definito per quanto riguarda la sostituzione di parti in garanzia, anche nel caso in cui le durate effettive risultassero inferiori a quelle attese e dichiarate in gara (DT, punto B.1.17.1.3). Anche per i tempi di esecuzione degli interventi in garanzia è stato definito un termine massimo (DT, punto B.1.17.3.2), assistito da specifica penale inserita in contratto (art. 20.6).

Risulta invece scoperto da impegno contrattuale, se non in termini assai generici, l'impegno del fornitore a garantire che il sistema filoviario risulti idoneo, con la riserva tecnica da progetto, a garantire la disponibilità costante dei veicoli necessari allo svolgimento del servizio come da progetto. Quanto definito in DT, punto B.1.17.3.1 non è, infatti, sufficiente in assenza di un contratto di Global Service, in quanto:

- l'indice di indisponibilità massimo complessivo, corrispondente alla riserva tecnica da progetto, non è distinto tra avarie coperte da garanzia contrattuale (a carico del fornitore) e manutenzione ordinaria (a carico del gestore);
- in caso di sfornamento di tale indice (ossia indisponibilità di veicoli oltre la riserva tecnica) a causa di avarie coperte da garanzia, non sono definite le penali relative a carico del fornitore.

Vi è quindi la verosimile possibilità che - a fronte di indisponibilità dovuta ad avarie coperte da garanzia che influiscano negativamente sull'indice di conformità del servizio - ATV non si possa concretamente rivalere sul fornitore.

Deve quindi essere definita la quota di veicoli che ATV può impegnare per le attività di gestione a suo carico (manutenzione ordinaria, pulizia, manutenzione straordinaria entro le durate attese eccetera, riparazioni per sinistri, revisioni USTIF eccetera), quota che deve essere compatibile con il programma di manutenzione dichiarato in fase di gara; il fornitore risponderà quindi dell'ulteriore indisponibilità per cause coperte da garanzia e anche delle eventuali conseguenze negative sul servizio.

Il contratto di fornitura prevede, all'art. 2.3, in forma peraltro generica, una attività di ottimizzazione e revisione di obiettivi, corrispettivi e parametri RAM. Va ricordato che tale aspetto ha ricadute importanti anche su quanto previsto dalla convenzione tra ATV srl e AMT SpA del 14.05.2010 sui corrispettivi per il global service, agli artt. 3.3 e 5, dei quali va peraltro definita e formalizzata l'applicazione.

Deve essere quindi confermato che:

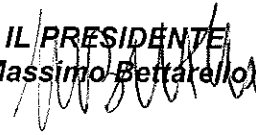
- i costi relativi alla manutenzione del sistema – eventualmente affidato anche solo in parte all'aggiudicatario in global service – non graveranno su ATV oltre quanto previsto dal piano economico finanziario;
- gli impegni assunti dall'aggiudicatario saranno tali da garantire il regolare svolgimento del servizio con la riserva tecnica da progetto.

Si evidenzia la rilevanza di tutti gli elementi – tecnici ed economici - che concorrono a garantire la sostenibilità della gestione del sistema filoviario, anche in considerazione della contabilità separata che ATV dovrà tenere per detta gestione, in base alle indicazioni fornite da Comune di Verona e Provincia di Verona.

Dato il carattere anche tecnico ed economico di molti degli elementi sopra elencati, si ritiene che le conferme richieste debbano essere espresse in forma tale da garantirne l'effettiva realizzazione, anche con il coinvolgimento dei dirigenti degli Enti Locali competenti, ove necessario.

Rimango a disposizione per ogni chiarimento e invio i migliori saluti.

IL PRESIDENTE
(Massimo Bettarello)



 agsm AGSM Verona S.p.A. Lungadige Galtarossa, 8 37133 Verona	Direzione Progettazione e Sviluppo Rinnovabili	Verona 01/10/2012
		2012_L_085
	VERBALE RIUNIONE	N° 03 Rev. 00
	SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO DI TIPO FILOVIARIO	Pag. 1/3

Presenti

AGSM

Ing. Giusti Marco
Ing. Gasparello Rodolfo
Per. Ind. Bonvicini Angelo
Geom. Costa Gianluca

Dirigente Progettazione e Sviluppo Rinnovabili
Ingegneria centrali, Progettazione fluidi e Sviluppo biomasse
Progettazione fluidi e interferenze
Progetti Lottizzazioni

ATV

Ing. Guido Zanderigo
Ing. Antonio Polesan

Direzione Sviluppo Commerciale-Pianificazione e Marketing
Direzione Servizi Tecnici

Lunedì 01/10/2012 ore 10.00

Obbiettivo della riunione è ottenere informazioni da ATV sui possibili percorsi alternativi della filovia in caso di manutenzione sottoservizi aziendali

AGSM

L'ing Giusti introduce l'argomento illustrando ai tecnici di ATV la motivazione per la quale AGSM ha richiesto l'incontro; chiede che ATV evidenzi eventuali criticità sui percorsi di progetto, nel caso in cui AGSM per manutenzione debba intervenire nel sottosuolo in corrispondenza della corsia di passaggio del sistema filoviario.

ATV

L'ing. Zanderigo analizza (supportato da una planimetria del progetto) le criticità che ATV ha riscontrato nei vari tratti delle linee della filovia illustrando anche i possibili percorsi alternativi.

Le indicazioni di natura generale sono di mantenere il percorso originario istituendo un senso unico alternato semaforizzato o traslando i mezzi su una corsia limitrofa (ove consentito).

In particolare:

- Via Cà di Cozzi-Via Mameli-P.le Stefani (linea 2A)
Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è Via Cà di Cozzi-Via Caduti de Lavoro-Via Pancaldo- V.le Colombo-Via de Lellis- P.le Stefani: tale soluzione comporta un grave disservizio per tutta l'utenza attestata sull'importante tratta Cà di cozzi-via Mameli anche se preserva i tempi di percorrenza dei mezzi
- P.le Stefani-Via XXIV Maggio-P.zza Vittorio Veneto-Via IV Novembre-P.le Cadorna (linea 2A-2B)
Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è P.le Stefani-Via Da Monte-Via Bixio-Via Pratosanto-P.le Cadorna
- P.le Cadorna-Ponte della Vittoria-Via Diaz-C.so Cavour-C.so Castelvechio-Str.ne Porta Palio (fino Via Carmelitani Scalzi) (linea 2A-2B)
Possibilità di spostamento dei mezzi dalla corsia di normale transito per tratti ragionevolmente brevi a senso unico alternato. Non vi sono possibili percorsi alternativi.
- Via Carmelitani Scalzi-P.zza Simoni-Via Citta di Nimes-P.zza XXV Aprile (linea 2A-2B)
Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è Str.ne Porta Palio-Circ.ne Oriani-Via Citta di Nimes-P.zza XXV Aprile o Str.ne Porta Palio-Via Dal Cero-Via Cardinale Girolamo-P.zza XXV Aprile.
- P.zza XXV Aprile-V.le Piave(linea 2A-2B)
Vista l'ampiezza della strada, possibilità di spostamento dei mezzi dalla corsia di normale transito ad una limitrofa.
- V.le Piave-V.le Lavoro-P.le Fiera(linea 2A-2B)
Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è V.le Piave-Str.ne Santa Lucia-V.le della Fiera-Via Scopoli-P.le Fiera
- P.le della Fiera-V.le del Lavoro-L.go del Perlar (linea 2B)
Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è V.le dell'Agricoltura-Via Scuderlando o, più a sud, Viale dell'Industria-V.le del Commercio-Via Copernico-L.go del Perlar
- L.go del Perlar-V.le Nazioni-Strada del Genovesa (linea 2B)
Non vi sono possibili percorsi alternativi.
- P.le Fiera-V.le dell'Agricoltura-Via Scuderlando-Via Volturmo-Via Fiume-Via S.Giacomo (fino Via Comacchio) (linea 2A)

Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è V.le del Lavoro-V.le dell'Industria-Via Monfalcone-Via Redipuglia-Via S.Giacomo

- Via Comacchio-Via Giuliani-Via Tunisi-Via delle Menegone (linea 2A)
Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è Via S.Giacomo-Via Bengasi-Via delle Menegone
- P.le Olimpia-Via Frà Giocondo-Via Palladio (fino Via Albere) (linea 1B)
Non vi sono possibili percorsi alternativi.
- Via Palladio (da Via Albere)-P.zza XXV Aprile (linea 1B)
Possibilità di spostamento dei mezzi dalla corsia di normale transito ad una limitrofa o percorso alternativo per Via Albere-Via Piccoli-Circonvallazione-P.zza XXV Aprile.
- P.zza XXV Aprile-Via Citta di Nimes-P.zza Simoni-Via Giberti-L.go Caldera-Via Valverde-P.zza Pradaval (linea 1A-1B)
Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è P.zza XXV Aprile-Via Città di Nimes-Circ.ne Oriani-C.so Porta Nuova o P.zza XXV Aprile-P.le Porta Nuova-C.so Porta Nuova
- C.so Porta Nuova-P.zza Brà-Via degli Alpini-L.go Pasubio(linea 1A-1B)
Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è Via Paglieri-P.zza Cittadella-Via Ponte Cittadella-L.go Pasubio.
Per il tratto di largo Pasubio compreso tra Piazz.ta Municipio e Str.ne Maffei non vi sono percorsi alternativi.
- L.go Pasubio-Str.ne Maffei-Str.ne S.Fermo-Via Leoni-Ponte Navi-Via S.Paolo-Via XX Settenbre-Str.da S.Sepolcro – Via Barana (linea 1A-1B)
Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è Via Pallone-Ponte Aleardi-Via Torbido-Via Bassetti-Via Barana. Tale soluzione comporta un grave disservizio per tutta l'utenza attestata sull'importante tratta Str.ne Maffei-Str.ne S. Fermo-Ponte Navi-Via S. POaolo-Via XX Settembre-Porta Vescovo anche se preserva i tempi di percorrenza dei mezzi
- Via Barana-Via Rosa Morando-Via Pisano-Via Zeviani (linea 1A-1B)
Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è C.so Venezia-Via del Capitol o Via Barana-Via Fincato-Via Montorio-Via dalla Corte- Via del Capitol(linea 1A) e Via Barana-Via Fincato-Via Montorio-Via D'Arezzo(linea 1B). Nel primo caso la soluzione comporta un grave disservizio per tutta l'utenza attestata sull'importante tratta Porta Vescovo-Via Rosa Morando-Via Pisano-Via Zeviani.
- Via Mondadori-Via Corsini-Via Cernisone-Via Fedeli-Via Caperle (linea 1A)
Nel caso in cui non sia possibile mantenere il tracciato originario per un cantiere di notevole estensione e lunghezza il percorso alternativo possibile è Via del Capitol-Via Banchette-Via Monti Lessini-Via Confortini-Strada Mataranetta
- Via Marmolada-Via Dolomiti-Via Maiella (linea 1A)
Non vi sono possibili percorsi alternativi.

L'ing. Giusti specifica che tale analisi è funzionale ai soli sottoservizi AGSM.

L'ing. Piovesan chiede se vi sia la possibilità da parte di AGSM di estendere la rete di 3°specie per allacciamento deposito della Genovesa (rifornimento mezzi alimentati a metano) 10.000 mc/gg e 3.000.000 mc/anno.

AZIONI

- AGSM prende atto dei percorsi alternativi della filovia ipotizzati da ATV;
- AGSM verifica possibilità estensione rete 3° specie per l'allacciamento deposito bus Genovesa.