



SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO DI TIPO FILOVIARIO

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
ING. DOMENICO MENNA

IL PROGETTISTA
ING. TIZIANO PANATO

VALIDATO
ING. ALESSANDRO ZAGO

APPROVATO
ING. DOMENICO MENNA

ACCORDO QUADRO REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI SCAMBIATORI DENOMINATI PARK EST E OVEST A SERVIZIO DELLA FILOVIA DI VERONA PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA-ECONOMICA PARCHEGGIO OVEST - LOTTO 1

ELABORATO
06.CDS.RE.01.0

FASCICOLO PARERI
CONFERENZA DEI SERVIZI 2023

DATA EMISSIONE
31 Luglio 2023

SCALA

NOME FILE
PARK OVEST.PFTE.06.CDS.RE.01.0

REV. DATA

DESCRIZIONE DELLA MODIFICA

CONSULENZE SPECIALISTICHE - SERVICE DI PROGETTO :

Progettazione stradale


CONSULTING ENGINEERING S.R.L.

Ing. Maurizio Fabbiani
via Camuzzoni, 1 - VERONA
e-mail: info@infratecsrl.it
tel. 045 8101737

DATA VALIDAZIONE

DATA APPROVAZIONE



**Comune
di Verona**

Ambiente e Transizione Ecologica

COMUNE DI VERONA

I

RIPRODUZIONE CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE

Protocollo N.0329273/2023 del 07/09/2023

Fascicolo 6.7 N.10/2010

Firmatario: BARBARA LIKAR

Pratica Mobilità Traffico n. 06.07/10/2010

**Alla Direzione Mobilità Traffico
SEDE**

Oggetto: Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della filovia di Verona. Parcheggio Ovest/Cà di Cozzi – Progetto di fattibilità tecnico-economica – Indizione conferenza dei servizi. SUPPORTO ISTRUTTORIO.

SCREENING VIA

Il progetto prevede 385 stalli auto e 8 stalli per autobus, per cui l'intervento risulta sotto la soglia dei 500 parcheggi per i quali è prevista la procedura di screening VIA. Il proponente però dovrà valutare se il progetto ricade nelle casistiche previste dal DM 52/2015 (punto 4.1 delle Linee Guida allegate al testo di legge) per il cumulo con altri progetti relativi ad opere o interventi di nuova realizzazione appartenenti alla stessa categoria progettuale (come indicata nell'allegato IV alla parte seconda del decreto legislativo n. 152/2006) e ricadenti in un ambito territoriale entro il quale non possono essere esclusi impatti cumulati sulle diverse componenti ambientali (una fascia di un chilometro, a partire dal perimetro esterno dell'area occupata dal progetto proposto). In quest'ultimo caso, infatti, le soglie vengono dimezzate e pertanto il progetto deve essere sottoposto a procedura di screening VIA.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

Si ricorda che l'esclusione dell'intervento dalla procedura di valutazione di incidenza ambientale dovrà essere dichiarata secondo il modello riportato nell'allegato E della DGRV 1400/2017.

ACQUE E SCARICHI

Si prende atto che, per quanto riguarda il futuro fabbricato servizi (oggetto di successivo intervento diretto del Comune di Verona), verrà predisposto l'allacciamento alla rete fognaria.

Acque meteoriche

Si prende atto che verrà realizzata una rete di raccolta e drenaggio della acque meteoriche ricadenti sul parcheggio, così come illustrato nella *Relazione Idrologica Idraulica* allegata al PFTE e che il loro smaltimento avverrà tramite un bacino di laminazione, previo trattamento delle acque di prima pioggia in un'apposita vasca.

Si segnala che nell'elaborato *Relazione Idrologica Idraulica* (vedi pag. 10) si fa un errato riferimento a via Dolomiti.

Per quanto riguarda i due pozzi perdenti previsti lungo la strada di accesso al parcheggio da via Ca' di Cozzi, si ricorda che, come previsto dal comma 5 dell'art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (D.C.R. n. 107 del 05/11/2009, come modificata dalla D.C.R. n. 842 del 15/05/2012), *"il recapito potrà avvenire anche negli strati superficiali del sottosuolo, purché sia preceduto da un idoneo trattamento in continuo di sedimentazione e, se del caso, di disoleazione delle acque ivi convogliate"*.

In base a quanto indicato nella documentazione prodotta, il suolo risulta avere uno spessore di circa 70 cm, mentre i pozzi perdenti previsti nel progetto avranno una profondità di 3,50/4,00 m.

Alla luce del fatto che lo scarico delle acque meteoriche avverrà quindi negli strati superficiali del sottosuolo e che nel progetto non sono stati previsti sistemi di trattamento, si ritiene necessario prescrivere che prima dello smaltimento tramite i pozzi perdenti venga inserito un idoneo trattamento in continuo di sedimentazione e, vista la notevole quantità di mezzi in transito, anche di disoleazione.

TERRE E ROCCE DA SCAVO

I materiali oggetto di scavo dovranno essere gestiti secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia. Se gestiti come rifiuto, tali materiali sono sottoposti alla disciplina di cui alla parte IV del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Si ricorda che il DPR n° 120/2017 ha riordinato la disciplina di gestione delle terre e rocce da scavo qualificate come sottoprodotti ed ha abrogato la normativa precedente.

Tale decreto prevede che il produttore delle terre e rocce da scavo invii ad ARPAV, e ai comuni del luogo di produzione e dei luoghi di utilizzo, una dichiarazione relativa alle caratteristiche dei materiali da scavare secondo le modalità definite all'art. 21, almeno 15 giorni prima dell'inizio delle attività di scavo.

La Regione del Veneto ha fornito indicazioni sulle modalità per la compilazione e l'invio delle dichiarazioni nei due casi possibili:

- utilizzo del materiale di scavo al di fuori del cantiere di produzione (Circolare n. 353596 del 21/8/2017);
- riutilizzo del materiale nello stesso sito di produzione (Circolare n. 127310 del 25/3/2014 con allegato il Modello di autocertificazione).

Per ulteriori informazioni e chiarimenti si veda:

<https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/suolo/terre-e-rocce-da-scavo>

Eventuali materiali di origine non naturale dovranno essere trattati come previsto dalla normativa vigente.

Nel caso in cui sui lotti in oggetto si dovesse riscontrare la presenza di rifiuti e/o di porzioni di terreno potenzialmente contaminate, si dovrà provvedere a redigere una dettagliata relazione che illustri le modalità prescelte per la corretta gestione di tali materiali, sulla base di quanto previsto dalla DGRV 3560 del 19/10/1999. La caratterizzazione del terreno dovrà seguire quanto previsto dalla DGRV 2922/2003.

RUMORE

All'interno del progetto definitivo, ovvero all'interno della procedura di screening via qualora venisse attivata, ai sensi dell'art. 8 della L 447/1995, dovrà essere prodotta una relazione previsionale dell'impatto acustico. Nella redazione della relazione dovranno essere seguite le linee guida pubblicate da Arpav sul BUR 92/2008.

RIFIUTI DA DEMOLIZIONE

Si ricorda che i rifiuti derivanti dalle demolizioni dovranno essere trattati in base a quanto previsto nella Parte Quarta del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.

In particolare, per quanto riguarda l'eventuale deposito temporaneo si dovranno rispettare i termini previsti nell'art. 183, comma 1, punto bb).

INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Nelle successive fasi progettuali dovranno essere previste adeguate mitigazioni per limitare le emissioni da cantiere, tra le quali si valuti l'adozione di:

- un impianto di lavaggio delle ruote dei camion in uscita dal cantiere, indirizzandosi per i sistemi ad alta pressione con raccolta e depurazione dell'acqua.
- compattazione delle piste di cantiere;
- limitazione della velocità sulle piste di cantiere;
- utilizzo di irroratori per limitare il sollevamento delle polveri;
- copertura dei carichi di materiali polvirulenti e dei depositi di materiali polvirulenti poco movimentati;
- limitare per quanto possibile le altezze di getto dei materiali;
- privilegiare per quanto possibile l'impiego di mastice d'asfalto e di bitumi a caldo con bassa tendenza di esalazione di fumo
- privilegiare l'uso di carburanti a basso tenore di zolfo e usare veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE Fase IIIB o, in alternativa, veicoli muniti di filtri antiparticolato con certificazione VERT ;
- eseguire la manutenzione periodica dei macchinari come previsto dalle case fornitrici;
- informare le maestranze di come comportarsi per ridurre le emissioni di cantiere;

Si chiede inoltre di attivarsi per tempo e con potenzialità adeguata per la fornitura di energia elettrica per il cantiere, possibilmente con l'opzione di un contratto che preveda la fornitura di energia prodotta da fonti energetiche rinnovabili (FER), per evitare la necessità di usare i gruppi elettrogeni in casi diversi dall'emergenza.

CAM

Si prende atto che il progetto risulta verificato rispetto ai CAM previsti dall'allegato 2 del decreto 11 gennaio 2017 ed in particolare riguardo alle disposizioni relative all'ombreggiatura dei parcheggi.

RISPARMIO ENERGETICO

Si ritiene che le previsioni progettuali siano coerenti con il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile ed il clima (PAESC), in particolare con l'azione "Tr.1 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)"

Si ricorda che il D.lgs. 257/2016, aggiornato dal D.lgs. 48/2020, prevede degli obblighi per l'installazione di colonnine di ricarica per auto elettriche. Il progetto definitivo dovrà riportare le previsioni in merito al soddisfacimento di tali obblighi.

Si ricorda che il d.lgs. 28/2011 prevede, per le nuove costruzioni, lo sfruttamento delle energie rinnovabili. La palazzina per i servizi dovrà pertanto rispettare tali requisiti.

Si prende atto della previsione di garantire il rispetto della normativa vigente sull'inquinamento luminoso (L.R. Veneto 17/2009) per l'impianto di illuminazione pubblica che verrà installato.

Distinti saluti.

Il Dirigente Direzione Ambiente e Transizione
Ecologica
Dott.ssa Barbara Likar

DT/GF/LR_ S:\PARERI23\MOBILITA' E TRAFFICO\2023\10-10 Parcheggio scambiatore ovest Ca' di Cozzi\230908 parere parcheggio scambiatore Ca' di Cozzi.doc

Comune di Verona

Ambiente e Transizione Ecologica
Via Pallone, 9 – 37121 Verona
Tel. 0458078754/7098 - Fax 0458004488
PEC: ambiente@pec.comune.verona.it - www.comune.verona.it
Codice fiscale e Partita IVA 00215150236

- Per chiarimenti o informazioni sui singoli aspetti:
- acustica 045.807.7098 (D. Tajoli)
 - suolo e acque 045.807.8754 (G. Franchi)
 - aria e risp. energetico 045.807.7098 (D. Tajoli)
 - Vinca 045.807.7642 (L. Reich)

Apertura al pubblico: lunedì e venerdì 9.00-13.00, martedì e giovedì 15.00-17.00 (solo su appuntamento).



Spett.le
AMT3 SpA
amtspa@cgn.legalmail.it

e p.c.
Spett.le Provincia di Verona
Ente di Governo
Settore Trasporti Traffico e Mobilità
10, Via delle Franceschine
37122 Verona
trasporti.provincia.vr@pecveneto.it

Oggetto: Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi - Indizione conferenza dei servizi

In riferimento all'oggetto, confermando i contenuti della nostra precedente nota prot. 3527 23.03.2020, data la compatibilità del progetto con gli ingombri dei mezzi in manovra, si esprime parere favorevole alla sua realizzazione.

Al fine della valutazione sono stati considerati fruibili dagli autobus di linea entrambi gli accessi al parcheggio e, come uscita, solamente quella su via Cà di Cozzi.

Si ritiene opportuno osservare:

- 1 – per le linee in arrivo dalla Valpolicella in orario di punta, risulta necessaria la conferma delle fermate esistenti su via Cà di Cozzi, da considerare di interscambio (si evita di entrare nel parcheggio e di percorrere circa 600 metri in più).
- 2 – per le linee in arrivo dal centro città in orario di punta risulta necessaria la conferma delle fermate esistenti su via Cà di Cozzi, da considerare di interscambio (si evita di entrare nel parcheggio e di percorrere circa 1000 metri in più).
- 3 – Gli stalli progettati per gli autobus, consentono la sosta contemporanea, sulle 2 batterie, di 10 autobus da 12 metri o 4 autobus da 18 metri, in una batteria e 4 autobus da 12 metri nell'altra.

Nel rimanere disponibili per ogni chiarimento si inviano distinti saluti.

IL DIRETTORE GENERALE
(dott. Stefano Zaninelli)

AP/rze

AZIENDA TRASPORTI VERONA SRL

Data: 21 settembre 2023, 14:15:20
Da: protocollo.atv@pec.it
A: trasporti.provincia.vr@pecveneto.it
amtspa@cgn.legalmail.it
Oggetto: PARCHEGGIO OVEST/CA' DI COZZI - INDIZIONE CONFERENZA DEI SERVIZI -
Prot. in Uscita ATV Srl n° 9916/2023 del 21/09/2023
Allegato: 42257.pdf (640.7 KB)



Prot. n. **12136**

Verona, lì **- 6 SET. 2023**

Spett. le
AMT Spa
amtspa@cqn.legalmail.it

Oggetto: Parcheggio Ovest/Cà di Cozzi

Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della
filovia di Verona
Espressione parere

Si riscontra vostra nota del 8 agosto 2023 prot. P-0002120 con la quale si indice la conferenza
di servizi relativa al progetto in oggetto.

Dall'analisi degli elaborati emerge che a livello planimetrico sono state seguite le indicazioni di
quanto espresso con nostro parere prot. n°1-4529 del 25 marzo 2020.

Alla luce di quanto sopra si esprime parere favorevole subordinato al rispetto delle prescrizioni
già in vostro possesso.

Cordiali saluti



Il Direttore Tecnico
(ing. *Andrea De Antoni*)



Prot. n. 12136

Verona, lì - 6 SET. 2023

Spett. le
AMT Spa
amtspa@cqn.legalmail.it

Oggetto: Parcheggio Ovest/Cà di Cozzi

Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della
filovia di Verona
Espressione parere

Si riscontra vostra nota del 8 agosto 2023 prot. P-0002120 con la quale si indice la conferenza
di servizi relativa al progetto in oggetto.

Dall'analisi degli elaborati emerge che a livello planimetrico sono state seguite le indicazioni di
quanto espresso con nostro parere prot. n°1-4529 del 25 marzo 2020.

Alla luce di quanto sopra si esprime parere favorevole subordinato al rispetto delle prescrizioni
già in vostro possesso.

Cordiali saluti



Il Direttore Tecnico
(ing. Andrea De Antoni)

Data: 06 settembre 2023, 10:23:03
Da: consorzio@pec.bonificaveronese.it
A: amtspa@cgn.legalmail.it
Oggetto: Prot.N.0012136/2023 - PARCHEGGIO OVEST/CÀ DI COZZI - REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI SCAMBIATORI DENOMINATI PARK EST E PARK OVEST A SERVIZIO DELLA FILOVIA DI VERONA - ESPRESSIONE PARERE
Allegati: 2023_09_06_10_23_08.pdf (250.3 KB)
Copia con segnatuta Prot.N.0012136-2023.pdf (255.8 KB)

Acque Veronesi S.c. a r.l.

Prot.0021050 Data 07/09/2023

Sede SDE



Spett.le
AMT3 Azienda Mobilità Trasporti,
Turismo e Territorio S.p.a.
Via Torbido, 1
37133 VERONA

c.a.

Responsabile del Procedimento
Ing. Domenico Menna

A mezzo PEC : amtspa@cng.legalmail.it

Sigle: OPE_LAV/DM/SA/nt

Vs. Rif.: Protocollo N P-0002120 del 08/08/2023

Ns. Rif.: CODICE ATTIVITÀ ACQUE VERONESI: 2020_L_D2_23091_15

Oggetto Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della filovia di Verona.

Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi – Indizione conferenza dei servizi

Parere rilasciato ai sensi dell'art. 14-bis, legge 7 agosto 1990, n.241, come modificato dall'art. 1, comma 1, D.lgs. 30 giugno 2016, n. 127, in forma semplificata in modalità asincrona via telematica.

In merito alla Vostra richiesta di esame del progetto dell'intervento in oggetto, per quanto di propria competenza, Acque Veronesi S.c a r.l. rilascia **PARERE FAVOREVOLE** all'allacciabilità alle reti dell'acquedotto e della fognatura nera, e del progetto della rete di smaltimento delle acque meteoriche, secondo i seguenti elaborati visionati:

- Elaborato 04.PG.PL.05.0 "Planimetria di progetto rete A. M., acquedotto, fognatura" (31 Luglio 2023);
- Elaborato 04.PG.PC.01.0 "Particolari reti A.M. – Acquedotto – Fognatura" (31 Luglio 2023);
- Elaborato 01.GEN.RE.05.0 "Relazione tecnica impianti e verifiche illuminotecniche" (31 Luglio 2023).

Si ricorda che le acque meteoriche non possono essere scaricate nella rete di fognatura nera o mista.

Con la presente si ricorda che Acque Veronesi per quanto riguarda gli impianti e gli allacci antincendio non garantisce né la portate né la pressione idrica.

Con la presente si ricorda che l'inizio dei lavori dovrà essere comunicato al **Referente Lavori** ¹ con almeno 15 giorni di anticipo, mediante l'apposito modulo "Comunicazione inizio lavori" reperibile sul sito internet di Acque Veronesi al link:
<http://www.acqueveronesi.it/pagina.asp?IdPagina=44>

¹ Geom. Esposito Mario, Tubini Niccolò Ufficio Lottizzazioni, c/o sede centrale Verona Lungadige Galtarossa, 8 - 37133 Verona
e-mail: lottizzazioni@acqueveronesi.it



Inoltre Acque Veronesi, successivamente alla realizzazione delle reti, effettuerà:

- l'igienizzazione, la potabilizzazione e la messa in esercizio della rete idrica;
- la verifica tecnica della rete di fognatura nera.

I costi delle succitate operazioni sono a carico del Richiedente e saranno valorizzati attraverso un preventivo che sarà emesso solo previa richiesta specifica utilizzando l'apposito modulo "Modulo richiesta preventivi opere di urbanizzazione" reperibile sul sito di Acque Veronesi al link: <http://www.acqueveronesi.it/pagina.asp?IdPagina=44>

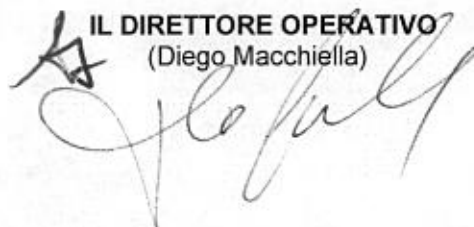
Dovranno essere inviati via mail gli elaborati grafici in formato "shp" (shape file) delle opere realizzate al seguente indirizzo: sit@acqueveronesi.it² per l'aggiornamento cartografico delle reti (comprensivi delle reti meteoriche ed eventuali vasche di prima pioggia, invasi di laminazione, pozzi disperdenti). Il manuale per la restituzione delle opere eseguite si può scaricare all'indirizzo:

<https://gis.acqueveronesi.it/geoportale/DOC/ACQVR-GIS-RESTITUZIONE-DATI-RETI.zip>

Si rimane a disposizione per ogni ulteriore chiarimento si rendesse necessario.

Distinti saluti

IL DIRETTORE OPERATIVO
(Diego Macchiella)



Responsabile procedimento/Referente: **Albrigo Sergio** tel. 045 8677853 e-mail: sergio.albrigo@acqueveronesi.it

² Responsabile Ufficio Cartografia: **Ing. Rugiero Pierpaolo** c/o sede centrale Verona Acque Veronesi Lungadige Galtarossa, 8 - 37133 Verona tel. 045 8677534 fax 045 8677737 e-mail: pierpaolo.rugiero@acqueveronesi.it



Data: 07 settembre 2023, 16:10:07
Da: protocollo@pec.acqueveronesi.it
A: amtspa@cgn.legalmail.it
Oggetto: Invio Prot. Nr. 21050/2023 - REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI SCAMBIATORI
DENOMINATI PARK EST E PARK OVEST A SERVIZIO DELLA FILOVIA DI
VERONA. PARCHEGGIO OVEST/CA' DI COZZI - INDIZIONE CONFERENZA DEI
SERIVIZI.
Allegato: 11407988.pdf (368.0 KB)

Spettabile AMT3 AZIENDA MOBILITA' TRASPORTI,
le inviamo in allegato il Protocollo Nr. 21050/2023 del 07/09/2023

Cordiali saluti
Acque Veronesi scarl

Verona, data di protocollo

TRASMISSIONE MEZZO PEC

Spett.le
AMT3 S.p.A.
Via Torbido 1
Verona
amtspa@cgn.legalmail.it

Ing. Tiziano Panato
Veneto Strade
c/o Via C. Baseggio, 5
30174, Mestre (VE)
venetotrade@pec.venetotrade.it

OGGETTO: Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della filovia di Verona. Conferenza di Servizi Parcheggio Ovest/Cà di Cozzi – comunicazione esiti.

Con riferimento alla Conferenza di servizi indetta da AMT3 S.p.A. in data 08/08/2023 ns. P.G. n. 298111, si comunica che si è conclusa la Conferenza di servizi interna degli uffici del Comune di Verona, le cui risultanze sono state sottoposte alla Giunta Comunale la quale si esprimerà nella seduta del 10 Ottobre 2023. Successivamente a tale data verrà trasmessa la Delibera di Giunta con tutti i pareri in allegato.

Distinti saluti.

Il Dirigente
Ing. Michele FASOLI

(firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i.)

Data: 06 ottobre 2023, 13:07:43
Da: strade@pec.comune.verona.it
A: amtspa@cgn.legalmail.it
Oggetto: Prot.N.0368822/2023 - REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI SCAMBIATORI
DENOMINATI PARK EST E PARK OVEST A SERVIZIO DELLA FILOVIA DI
VERONA. CONFERENZA DI SERVIZI PARCHEGGIO OVEST/CÀ DI COZZI –
COMUNICAZIONE ESITI.
Allegato: 20231006 - Comunicazione CDS.pdf.p7m (106.5 KB)

Si trasmette in allegato la comunicazione di cui all'oggetto.
Distinti saluti.
Direzione Strade Giardini Arredo Urbano



PROVINCIA DI VERONA
Settore Pianificazione Urbanistica Viabilità
Servizio S.I.T. e Pianificazione

Verona, 6 ottobre 2023

Pagina 1

Trasmissione via PEC

Spett. AMT3 SpA
c.a. Ing. Domenico Menna
amtspa@cgn.legalmail.it

e, p.c. Spett. Comune di Verona
c.a. Ing. Michele Fasoli
protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

OGGETTO: Conferenza di servizi decisoria in forma semplificata e in modalità asincrona finalizzata all'autorizzazione dell'intervento di realizzazione del parcheggio scambiatore denominato Park Ovest/Ca' di Cozzi a servizio della filovia di Verona. Parere della Provincia di Verona.

Con riferimento alla nota P-0002120 del 08/08/2023, acquisita al protocollo provinciale con n. 41594 del 08/08/2023 di indizione di Conferenza di Servizi decisoria finalizzata all'autorizzazione dell'intervento di realizzazione del parcheggio scambiatore denominato Park Ovest/Ca' di Cozzi a servizio della filovia di Verona, da effettuarsi in forma semplificata ed in modalità asincrona, si trasmettono i pareri di competenza redatti in forma di verbale di conferenza interna dei servizi della Provincia di Verona.

Distinti saluti.

Il Dirigente
Ing. Carlo Poli

firmato digitalmente e conservato
come previsto dal Codice dell'Amministrazione Digitale



Ufficio responsabile del procedimento

indirizzo Via delle Franceschine, 10 - 37122 Verona
responsabile Ing. Carlo Poli
telefono 045 92888302
e-mail carlo.poli@provincia.vr.it
web www.provincia.vr.it
web fornitori

Settore Pianificazione Urbanistica Viabilità

rif. protocollo n.
codice fiscale 00654810233
partita IVA 00654810233
allegati n.
file

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona

Conferenza di servizi decisoria in forma semplificata e in modalità asincrona finalizzata all'autorizzazione dell'intervento di realizzazione del parcheggio scambiatore denominato Park Ovest/Ca' di Cozzi a servizio della filovia di Verona.

PARERE DELLA PROVINCIA DI VERONA

Premesso che AMT:

- con nota pervenuta al prot. Prov.le in data 08/08/2023 n. 41594, ha indetto una Conferenza di Servizi decisoria, ai sensi dell'art.14, comma 2, L.241/90 e s.m.i., come modificato dall'art. 1, comma 1, D.lgs. 30 giugno 2016, n. 127, finalizzata all'autorizzazione dell'intervento di realizzazione del parcheggio scambiatore denominato Park Ovest/Ca' di Cozzi a servizio della filovia di Verona, da effettuarsi in forma semplificata ed in modalità asincrona ai sensi dell'art. 14-bis, legge 7 agosto 1990, n. 241, come modificato dall'art. 1, comma 1, D.lgs. 30 giugno 2016, n. 127, invitando a parteciparvi le Amministrazioni coinvolte;
- ha fissato nel giorno 08/10/2023 il termine perentorio entro il quale le Amministrazioni coinvolte devono rendere le proprie determinazioni;

Valutata la documentazione depositata al link: bit.ly/3YuJv1Z

Il presente parere istruttorio viene reso sotto forma di verbale di conferenza interna dei servizi della Provincia di Verona, in modalità asincrona.

I pareri sono resi da:

Ing. Carlo Poli	Dirigente Settore Pianificazione - Urbanistica - Viabilità
Dott. Paolo Dominioni	Dirigente Settore Trasporti Traffico e Mobilità
Dott. Paolo Malesani	Dirigente Settore Servizi in campo ambientale

SETTORE PIANIFICAZIONE - URBANISTICA – VIABILITA' (02/10/2023)

Tenuto conto di:

- L.R. 25/98 “Disciplina ed organizzazione del Trasporto Pubblico Locale” ed in particolare degli artt. 8, 15 e 16;
- Convenzione del 5/5/2015 tra la Provincia di Verona, il Comune di Verona e il Comune di Legnago ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs 267/2000 per l'esercizio delle funzioni amministrative ed attività gestionali in materia di Trasporto Pubblico Locale;
- D.G.R. n.1360/2015 “Art. 3bis del D.L. n. 138/2011. Designazione della Gestione Associata tramite Convenzione tra la Provincia di Verona ed i Comuni di Verona e Legnago, quale Ente di Governo del Trasporto Pubblico Locale del Bacino territoriale ottimale e omogeneo di Verona”;
- Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 12 del 16 maggio 2018 di approvazione del “Documento di indirizzo del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale”;

- Deliberazione del Presidente della Provincia n. 26 del 15 marzo 2021 con cui sono stati approvati i programmi di esercizio per la definizione dei servizi del Trasporto Pubblico Locale del territorio della Provincia di Verona;
- Deliberazione di Consiglio Regionale n. 75 del 14 luglio 2020 con cui è stato approvato il PRT (Piano Regionale dei Trasporti);
- Deliberazione di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020 con cui è stato approvato il PTRC 2020;
- Deliberazione di Giunta Regionale n. 236 del 3 marzo 2015 con cui è stato approvato il PTCP della Provincia di Verona;
- Deliberazione di Giunta Comunale n. 347/2020 del 22 ottobre 2020 con cui il Comune di Verona ha adottato il P.U.M.S.;
- Deliberazione del Presidente della Provincia n. 15 del 4 febbraio 2021 di approvazione delle osservazioni e contributi al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottato dal Comune di Verona;
- Parere istruttorio della Provincia di Verona espresso nell'ambito della Conferenza dei Servizi istruttorio per la valutazione del progetto relativo al Parcheggio scambiatore Verona Ovest in via Cà di Cozzi inviato con nota prot. 22559 del 5 maggio 2020;
- Parere della Provincia di Verona espresso per la Conferenza di Servizi decisoria relativa al progetto definitivo di variante in merito alla realizzazione di un sistema filoviario per la città di Verona trasmesso con nota prot. 49807 del 30 settembre 2021;
- Parere della Provincia di Verona espresso nell'ambito della Conferenza dei Servizi istruttorio per l'approvazione del Piano Urbanistico Attuativo 719_208 denominato "Via Cà di Cozzi", ATO 2, Circoscrizione 2ª corredato del progetto di fattibilità delle opere di urbanizzazione (Ditta: LIDL Italia s.r.l.) trasmesso con nota prot. 4291 del 28/01/2022;
- Parere della Provincia di Verona espresso per la Conferenza di Servizi preliminare sul PFTE "Realizzazione di itinerario ciclabile previsto nel PUMS – B17 – Parona – ponte Garibaldi" con nota prot. 24502 del 09/05/2023.

Da un esame della documentazione progettuale resa disponibile al link bit.ly/3YuJv1Z e da quanto agli atti, si rileva che:

a) è prevista la realizzazione di molteplici interventi e infrastrutture distinte e fortemente interconnesse tra loro:

- parcheggio scambiatore Verona Ovest;
- filobus (Capolinea di Cà di Cozzi);
- rotatoria tra via Cà di Cozzi e viale Caduti del Lavoro;
- realizzazione di media struttura di vendita (Lidl) con relativo parcheggio privato asservito ad uso pubblico, e ulteriori opere (sistemazioni pedonale e ciclabili);
- realizzazione di un parcheggio di pertinenza e servizio alla rete stradale con edificio adibito a pubblico esercizio per l'utenza in via Ca' di Cozzi della ditta Montre S.r.l.
- riqualificazione di via Ca' di Cozzi – via Preare;
- nuova strada urbana di collegamento Valpantena – Valpolicella (passante Nord delle Torricelle / traforino);
- itinerario ciclabile B17 Parona – Ponte Garibaldi.

b) il parcheggio viene realizzato con una soluzione a raso avente un layout differente rispetto a quanto previsto con il progetto preliminare con riduzione del numero di stalli auto e bus;

- c) il parcheggio consta di 385 posti auto, 8 stalli bus (4 da 18 m e 4 da 12-15 m) destinati al servizio di Trasporto Pubblico Locale oltre a 15 stalli moto e 10 stalli bici;
- d) all'interno del parcheggio scambiatore è stata individuata un'area su cui sarà realizzato un futuro fabbricato servizi;
- e) viene indicato un cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell'opera della durata di complessivi mesi 9 (ultimazione prevista: fine giugno 2024);

Si rileva inoltre che:

- f) nel precedente progetto preliminare era indicata la previsione di una ciclabile (lato sud di via Cà di Cozzi) a servizio del parcheggio che ad oggi non risulta essere inserita;
- g) ad eccezione dell'ingresso al parcheggio da via Caduti del Lavoro, le corsie dedicate alle manovre di ingresso/uscita al/dal parcheggio (che agevolavano le manovre delle autovetture e dei bus previste nel precedente progetto preliminare) sono state eliminate;
- h) il tratto stradale di via Ca' di Cozzi che si innesta ad Ovest nella rotatoria sarà interessato dalla realizzazione di nuovi accessi ravvicinati tra loro (ingresso/uscita dal Park Ovest, ingresso uscita dal parcheggio Montre, ingresso uscita dalla media struttura di vendita (Lidl) che si aggiungeranno a quelli già esistenti;
- i) l'area del parcheggio di interscambio risulta di difficile accesso pedonale e ciclabile;

Si evidenzia anche che:

- j) il PUMS prevedeva un parcheggio con dotazione iniziale di 1000 p.a ed un suo potenziamento nel breve-medio periodo con ulteriori 500 p.a. per complessivi 1500 p.a.;
- k) il precedente progetto preliminare del parcheggio scambiatore redatto dal Comune di Verona prevedeva 514 posti auto, oltre a 12-16 stalli destinati al Trasporto Pubblico Locale;
- l) la capacità del parcheggio previsto dal PFTE ammonta a 385 posti auto;
- m) è stato redatto uno studio del traffico, a corredo del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento in oggetto il quale evidenzia che *“i parametri geometrici e funzionali delle intersezioni e degli assi stradali afferenti soddisfano la vigente normativa e presentano Livelli di Servizio adeguati nello Stato di Progetto. La viabilità esistente e di progetto è quindi in grado di sostenere il traffico generato dai nuovi parcheggi scambiatori e di garantirne l'accessibilità e la sostenibilità dell'intervento sia sul piano viabilistico del trasporto privato sia che per il TPL.”*
- n) nella modellazione/simulazione del traffico privato sulla rete stradale, lo studio di cui al punto precedente, non pare contemplare il possibile futuro traffico dovuto alla previsione del passante Nord delle Torricelle (traforino).

Per quanto sopra rilevato ed evidenziato, richiamato quanto già espresso nel precedente parere prot. 22559 del 05/05/2020,

si prescrive che:

1. le banchine di fermata del filobus lungo via Ca' di Cozzi siano condivise con i mezzi del TPL così da consentire un efficiente ed efficace interscambio tra servizi urbani ed extraurbani poichè nelle ore di punta del mattino e del mezzogiorno la maggior parte dei bus extraurbani, al fine di ridurre i tempi di viaggio, non transiterà all'interno del parcheggio;
2. il parcheggio di interscambio sia realizzato e collaudato prima della messa in funzione della filovia, (come da prescrizione di cui alla determinazione della Provincia di Verona n. 3242/12 del 25 luglio 2012, riconfermata con le successive determinazioni n. 1828/14 del

12/05/2014 e n. 158/19 del 16/01/2019) in quanto costituisce elemento integrato ed indispensabile al funzionamento del sistema di trasporto pubblico; è necessario quindi che il cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell'opera sia opportunamente coordinato con quello della filovia - oltre che con quello della rotatoria e di tutti gli altri interventi sopra richiamati - la cui entrata in funzione è, ad oggi, prevista per il mese di gennaio 2026.

Si raccomanda inoltre che:

- a) sia garantita la possibilità di espansione/ampliamento del parcheggio nelle aree adiacenti così come indicato nella parte introduttiva del paragrafo 5.2 dello studio del traffico;
- b) l'area del parcheggio scambiatore sia organizzata in coerenza con quanto previsto al riguardo dal Documento di Indirizzo del Piano di Bacino del TPL ponendo particolare attenzione alla previsione di servizi per l'utenza (informazioni, attività commerciali, ecc.) che siano in grado di rendere l'area di interscambio attrattiva, per quanto possibile, anche indipendentemente dalla necessità di effettuare lo scambio modale;
- c) siano effettuati approfondimenti in merito alla capacità della rotatoria di sopportare il traffico dovuto alla possibilità di innesto del cosiddetto "traforino";
- d) sia valutata la possibilità di prevedere un unico ingresso/uscita comune all'intervento in oggetto ed al parcheggio Montre in modo da ridurre i punti di conflitto veicolari su via Ca' di Cozzi in prossimità dell'ingresso Ovest in rotatoria;
- e) sia valutata la possibilità di reinserire corsie dedicate per le manovre di ingresso/uscita al/dal parcheggio che agevolavano le manovre delle autovetture e in particolare dei bus già previste nel precedente progetto preliminare;
- f) sia prolungata l'isola salvagente dell'attraversamento pedonale su via Ca' di Cozzi verso Est in corrispondenza del ramo stradale di ingresso/uscita dal parcheggio scambiatore in modo tale da obbligare fisicamente i veicoli in uscita dal parcheggio a dirigersi verso l'ingresso in rotatoria;
- g) sia garantita adeguata accessibilità pedonale e ciclabile all'area del parcheggio scambiatore;
- h) un possibile inserimento di pista ciclabile al servizio del parcheggio non interferisca con marciapiedi e/o banchine di fermata;
- i) siano previste e installate adeguate pensiline con panchine e cestini per riparare gli utenti dal sole, dalle intemperie e permettere loro di sedersi in condizioni di sicurezza e comfort;
- j) siano previsti ed installati pannelli a messaggio variabile per un'efficace comunicazione all'utenza dei tempi di attesa e di altre informazioni utili;
- k) sia previsto ed installato un apposito impianto di illuminazione a servizio di tutta l'area che consenta di garantire la sicurezza sociale soggettiva ed oggettiva degli utenti in attesa nelle ore serali e notturne;
- l) siano previste aree da attrezzare mediante l'installazione di distributori automatici di biglietti;
- m) considerato che il tracciato ricade nella fascia di ricarica degli acquiferi (art. 24 delle Norme Tecniche del PTCP), si raccomanda di utilizzare soluzioni tecniche che consentano di contenere l'impermeabilizzazione delle superfici.

Si suggerisce inoltre:

- di valutare la realizzazione di un attraversamento pedonale, possibilmente interrato, su viale Caduti del lavoro in modo tale da migliorare l'accessibilità pedonale all'area di interscambio

(sul lato opposto del viale sorgono un supermercato, un centro direzionale nonché degli istituti scolastici).

Preso atto infine che il PFTE del Parcheggio Verona Ovest è coerente sia con il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 236 del 3 marzo 2015, sia con il “Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale - Documento di indirizzo” approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 4 del 16 maggio 2018, **si esprime parere favorevole subordinatamente al recepimento delle prescrizioni sopra indicate.**

Si richiama inoltre ad un’attenta valutazione delle raccomandazioni e dei suggerimenti indicati prima di dare avvio alle successive fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione.

SETTORE TRASPORTI TRAFFICO E MOBILITA’ (03/10/2023)

Richiamate le premesse già espresse nel parere del Settore Pianificazione – Urbanistica – Viabilità, **si esprime parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione, delle prescrizioni e raccomandazioni già espresse con il parere istruttorio trasmesso con nota protocollo n. 2259 del 5 maggio 2020.**

Con riferimento a quanto riportato nella RELAZIONE GENERALE-01.GEN.RE.01.0, alcune prescrizioni e raccomandazioni sono state recepite e accolte favorevolmente, a differenza di altre. In particolare, nel nuovo PFTE 2023, predisposto con un differente layout e con un ridimensionamento dell’area rispetto al progetto del 2020 per le motivazioni riportate nel testo, non si ha evidenza che sia stata accolta la raccomandazione di “ prevedere che le aree di attesa abbiano una larghezza tale (nota: in presenza di pensilina, la larghezza del marciapiede deve essere aumentata per salvaguardare il passaggio utenza (larghezza passaggio min 100 cm) da consentire l’installazione di pensiline”.

Infine, si condividono le osservazioni formulate dall’Azienda ATV (prot. ATV n. 49056 del 21/09/23), in particolare quanto riportato ai punti 1) e 2) con riferimento all’utilizzo delle fermate di interscambio di via Ca di Cozzi.

SETTORE SERVIZI IN CAMPO AMBIENTALE (04/10/2023)

Per il profilo ambientale **si conferma integralmente il parere già espresso nella conferenza dei servizi interna nell’aprile 2020 per altro richiamato al punto 10 della nota di indizione della conferenza decisoria.**

Allegato:

- Verbale CdS interna relativo ai pareri sul progetto preliminare dei parcheggi scambiatori Verona Ovest e Verona Est trasmesso con nota prot. n. 22559 del 05/05/2020.

OGGETTO: PARK VERONA OVEST - parcheggio scambiatore in Via Ca' di Cozzi - PARK VERONA EST - parcheggio scambiatore in Località San Michele. Espressione parere istruttorio.

Premessa.

Il progetto del sistema filoviario è stato assoggettato a procedura di screening di VIA provinciale. All'esito di tale procedura¹ è stata prescritta, per la messa in esercizio dell'opera, la realizzazione e il collaudo dei parcheggi scambiatori, considerati quali elementi integrati ed indispensabili al funzionamento del sistema di trasporto pubblico (parcheggi di Cà di Cozzi, San Michele e Verona Sud).

Il comune di Verona, pertanto:

- con deliberazione di Giunta n. 51 del 04 febbraio 2020, ha approvato il progetto preliminare (progetto di fattibilità tecnico economica) del parcheggio scambiatore in in "Via Ca' di Cozzi – Verona Ovest";
- con deliberazione di Giunta n. 52 del 04 febbraio 2020, ha approvato il progetto preliminare (progetto di fattibilità tecnico economica) del parcheggio scambiatore in "Località San Michele – Verona Est".

Tali approvazioni si sono rese necessarie per l'inserimento degli interventi nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici, 2020-2022 e nell'elenco annuale 2020 del comune di Verona;

Il comune ha indetto conseguentemente per ciascun progetto una conferenza di servizi istruttoria in forma simultanea e in modalità sincrona per il giorno 7 aprile 2020, al fine di verificare le condizioni per ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nullaosta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente:

- con nota registrata al protocollo generale del comune di Verona con n. 92746 del 12/03/2020² è stata indetta la Conferenza di servizi di cui sopra per la valutazione del progetto relativo alla realizzazione di un parcheggio scambiatore in Via Ca' di Cozzi, Verona Ovest;
- con nota registrata al protocollo generale del comune di Verona con n. 92806 del 12/03/2020³ è stata indetta la Conferenza di servizi di cui sopra per la valutazione del progetto relativo alla realizzazione di un parcheggio scambiatore in Località San Michele, Verona Est.

Successivamente, dopo aver preso atto del Decreto Legge "Cura Italia" n. 18 del 17 marzo 2020 - art.103 "Sospensione dei termini nei procedimenti amministrativi ed effetti degli atti amministrativi in scadenza" che prevede: *"Ai fini del computo dei termini ordinatori o perentori, propedeutici, endoprocedimentali, finali ed esecutivi, relativi allo svolgimento di procedimenti amministrativi su istanza di parte o d'ufficio, pendenti alla data del 23 febbraio 2020 o iniziati successivamente a tale data, non si tiene conto del periodo compreso tra la medesima data e quella del 15 aprile 2020 ..."*, il comune ha rinviato le conferenze istruttorie al 05/05/2020 in forma semplificata e modalità asincrona⁴.

Valutata la documentazione depositata sul sito WEB del Comune di Verona e reperibile ai link:

- <https://mail.comune.verona.it/home/malvina.vascon@comune.verona.it/Briefcase/Park%20Verona%20OVEST>
- <https://mail.comune.verona.it/home/malvina.vascon@comune.verona.it/Briefcase/park%20Verona%20EST>

¹ - Determinazione n. 3242/12 del 25 luglio 2012 le cui prescrizioni sono state confermate nella determinazione n. 1828/14 del 12/05/2014 e nella determinazione n. 158/19 del 16/01/2019, che hanno escluso la necessità della VIA per i progetti di variante al filobus presentati da AMT spa.

² - Nota acquisita al protocollo provinciale con n. 13979 del 12/03/2020.

³ - Nota acquisita al protocollo provinciale con n. 13980 del 12/03/2020.

⁴ - Note del comune di Verona del 31/03/2020 acquisite al protocollo provinciale con n. 17150 del 01/04/2020 e n. 17151 del 01/04/2020 rispettivamente per il parcheggio scambiatore in Via Ca' di Cozzi - Verona Ovest e per il parcheggio scambiatore in Località San Michele Verona Est.

il presente parere istruttorio viene reso sotto forma di verbale di conferenza interna dei servizi della Provincia di Verona, in modalità asincrona.

I pareri istruttori sono resi da:

Ing. Carlo Poli	Dirigente Area funzionale programmazione e sviluppo del territorio e Area funzionale manutenzione patrimonio edilizio e rete viaria provinciale
Arch. Graziano Scarsini	Responsabile del Servizio Urbanistica e Consultazioni Ambientali
Arch. Gianluigi Scamperle	Responsabile Servizio S.I.T. e pianificazione
Dott. Paolo Dominioni	Dirigente del Servizio trasporti traffico e mobilità
Ing. Pietro Luca Zecchetti	Responsabile Servizio Viabilità
Ing. Stefano Brunelli	Responsabile servizio progettazione e direzione lavori
Dott. Paolo Malesani	Dirigente Area funzionale servizi in campo ambientale

1.1 - URBANISTICA

Considerate le premesse riportate nel presente documento e tenuto conto del Piano Regolatore Comunale (PRC) di Verona, del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 236 del 3 marzo 2015, il Servizio Urbanistica ha espresso, in data 29/04/2020 il parere di seguito riportato.

PARK VERONA OVEST. Il progetto è conforme alle previsioni del Piano Regolatore Comunale (PRC) di Verona. Il PAT prevede il parcheggio (simbolo PS - art. 71. Infrastrutture della mobilità: parcheggi scambiatori) nonché il potenziamento dello svincolo stradale⁵, il tracciato filoviario - art. 67 “Infrastrutture della mobilità: tramvia” e il tracciato ciclabile - art. 69 “Infrastrutture della mobilità: piste ciclabili”. Il PI (variante 23, recentemente approvata) riporta l’ambito del parcheggio regolato dall’art. 182 delle NTO “Progetti di opere pubbliche o di pubblica utilità già approvati o inseriti nella programmazione delle OO.PP.”.

Si rileva che rispetto al progetto preliminare del parcheggio Ovest oggetto del presente parere istruttorio la variante 24/1 al PI (adottata con DCC n. 55 del 28/02/2017) ha rimodulato la scheda norma 208 finalizzata alla realizzazione di una nuova media struttura commerciale che prevede sulla nuova rotatoria l’innesto di un quarto braccio per l’accesso a tale media struttura di vendita

PARK VERONA EST. Il progetto è conforme alle previsioni del Piano Regolatore Comunale (PRC) di Verona. Il PAT prevede il parcheggio normato dall’articolo 71 delle NT. Il PI prevede l’ambito che ricade tra le aree a servizi destinate a verde ed attrezzature pubbliche o di uso pubblico (artt. 121, 122, 123, 124 delle NTO del PI). Si evidenzia che le analisi condotte sugli strumenti urbanistici comunali si riferiscono ai dati rilevati dal Geoportale del comune, non essendo stato possibile verificarli con i documenti formalmente approvati dal Consiglio Comunale, in quanto non sono mai stati trasmessi alla Provincia come invece previsto dall’articolo 18 della LR 11/2004.

Per quanto riguarda il PTCP sia il PARK OVEST sia il PARK EST ricadono all’interno della “Fascia di ricarica degli acquiferi”⁶ normato dagli articoli 21, 22 e 24 delle NT del PTCP. In particolare l’articolo 24 prevede:

“1. I Comuni il cui territorio ricade nell’ambito della fascia di ricarica degli acquiferi individuata nella Tav 2 “Carta delle Fragilità” del PTCP, in sede di redazione dei piani regolatori comunali di cui alla

⁵ - art. 70 “Infrastrutture della mobilità: svincoli da potenziare o di progetto.

⁶ - La Fascia di ricarica degli acquiferi è individuata nel PTRC vigente (1992) quale ambito ad elevata vulnerabilità ambientale (art. 12 delle NT) ed è recepito nel Piano d’area Quadrante Europa (art. 52 delle NT del P.A.). Con deliberazione di Consiglio regionale n. 62/2006 la Fascia di ricarica degli acquiferi è stata ricompresa tra le zone vulnerabili ai sensi dell’articolo 92 del D.Lgs. 152/2006 ed è disciplinata e tutelata dal Piano di Tutela delle Acque regionale.

L.R. 11/2004 recepiscono le direttive messe in atto dal Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto e dovranno dotarsi di norme a tutela della risorsa idrica, del risparmio e del riciclo idrico e della prevenzione dall'inquinamento finalizzate in particolare a:

- a. contenere l'urbanizzazione e le superfici impermeabilizzate così da mantenere quanto più inalterata l'estensione delle aree di ricarica;*
- b. utilizzare le cave esistenti nell'alta pianura come bacino artificiale per la ricarica degli acquiferi;*
- c. prevedere la realizzazione di reti di fognatura separata anche per gli insediamenti industriali;*
- d. individuare le superfici sottratte all'uso agricolo che possono essere rinaturalizzate ripristinando così le naturali vie di deflusso;*
- e. tutelare i sistemi irrigui a scorrimento esistenti;*
- f. prevedere reti di approvvigionamento idrico separate nelle zone ad elevata densità produttiva;*
- g. predisporre indagini idrogeologiche ed ambientali dettagliate per la localizzazione di insediamenti industriali che trattano materiali tossico-nocivi"*

In tema di trasporto pubblico il PTCP prevede all'articolo 86 comma 2 delle NT:

"2. Il Comune di Verona, in sede di redazione dei piani regolatori comunali di cui alla L.R. 11/2004, concerterà con la Provincia e i Comuni ad esso contermini:

- a. la definizione delle modalità di TPL all'interno del centro urbano in modo che possa essere integrato con il sistema extraurbano;*
- b. l'inserimento dei punti di contatto tra TPL urbano ed extraurbano oltre alla viabilità dedicata, prevedendo e predisponendo corsie preferenziali o corridoi alternativi per il trasporto su ferro;*
- c. la definizione del piano dei parcheggi che disincentivi il raggiungimento del centro della città, del nucleo dei quartieri residenziali e dei grandi poli attrattori (ospedali, centri commerciali, centri direzionali, ecc.), anche attraverso tariffe differenziate."*

Pertanto con riferimento al PTCP, e tenuto conto di quanto sopra riportato, si evidenzia che ad oggi il PRC del comune di Verona non risulta adeguato al Piano provinciale come previsto dall'articolo 12 comma 5 e dall'articolo 13 comma 1 lett. g) della L.R. 11/04 e il termine fissato dalla normativa regionale per tale adeguamento è ormai superato da tempo. Il mancato adeguamento del PRC è carente delle valutazioni previste dalle direttive del PTCP, che mediante analisi trasversali ai vari sistemi (nel caso specifico Sistema Produttivo, Sistema infrastrutturale per la mobilità su gomma, Sistema di trasporto pubblico per il trasporto di persone e merci) determinano gli impatti sul territorio comunale delle scelte strategiche, che pertanto risultano carenti.

Conseguentemente non avendo attuato quanto previsto dalle direttive provinciali non si può accertare la completa conformità urbanistica dei progetti oggetto di istruttoria.

Si precisa che l'approvazione in Conferenza di Servizi dei progetti secondo quanto previsto dall'articolo 7 della LR 11/04 dovrà tenere conto delle direttive derivanti dall'adeguamento del PRC al PTCP, che pertanto costituisce approvazione in Variante al PAT limitatamente al contesto della variante.

Considerato quanto sopra riportato si esprime **parere favorevole con la prescrizione che gli interventi potranno risultare compatibili con il Piano provinciale qualora la progettazione venga integrata con lo sviluppo delle direttive necessarie per l'adeguamento del PRC al PTCP.** I progetti dovranno essere approvati ai sensi dell'articolo 7 della LR 11/04 in variante al PAT per quanto in adeguamento al PTCP e in Variante al PI, per quanto necessario al recepimento delle prescrizioni viabilistiche e trasportistiche provinciali, limitatamente al contesto dell'ambito di riferimento dei progetti stessi, con l'esigenza di richiedere l'adesione della Provincia secondo quanto previsto dal citato articolo.

1.2 - VIABILITÀ E PROGETTAZIONE

Considerate le premesse riportate nel presente documento, le norme di settore e in particolare il Decreto Ministeriale del 19/04/2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”, il Servizio progettazione e direzione lavori e il Servizio Viabilità hanno reso il proprio parere in data 29/04/2020 e viene qui di seguito riportato.

PARK VERONA OVEST

La rotatoria prevista sull'asse di via Ca' di Cozzi di diametro esterno pari a 60-65 m supera i limiti previsti nel Decreto Ministeriale del 19/04/2006, che prevede per le rotatorie convenzionali un diametro esterno compreso tra 40 e 50 metri; la dimensione tuttavia appare giustificabile per i livelli di traffico che dovrà gestire.

Per quanto sopra, **si prescrive**, a maggior supporto della progettazione di effettuare uno studio del traffico per la valutazione dei flussi viabilistici lungo i tratti stradali interessati.

Inoltre si rileva che:

- tutti gli ingressi in rotatoria sono correttamente previsti con doppio accodamento ben dimensionato;
- viene eliminato il by-pass via Caduti del Lavoro-via Ca' di Cozzi in direzione Verona.

Per quanto sopra **si raccomanda** di valutare la previsione di mantenere il by-pass via Caduti del Lavoro-via Ca' di Cozzi in direzione Verona previa risistemazione.

La rotatoria resta un'occasione irrinunciabile anche per la riorganizzazione dell'innesto di via San Rocco su via Ca' di Cozzi, **si suggerisce** quindi:

- l'eliminazione del gruppo semaforico di via San Rocco e di via Ca' di Cozzi (che peraltro si troverebbe a soli 60 m dalla rotatoria configurandosi come elemento di disturbo, mentre il semaforo successivo si trova a 500 m in corrispondenza dell'incrocio di via Quinzano con via Trento);
- l'allungamento dell'isola spartitraffico in via Ca di Cozzi, per evitare manovre non ammesse, con obbligo di svolta a destra per l'immissione di via San Rocco su via Ca' di Cozzi e indirizzamento per l'immissione in rotatoria (tra l'altro a soli 60 m di distanza);
- l'allargamento della piattaforma di via Ca' di Cozzi (facilmente realizzabile) per ricavare uno spartitraffico centrale utile anche per gli attraversamenti pedonali ed utile per la svolta in sinistra da via Ca di Cozzi a via San Rocco.

Si **suggerisce inoltre**:

- di porre attenzione ai possibili punti di conflitto tra la corsia di uscita dal parcheggio e di innesto su via Cà di Cozzi e via Cà di Cozzi in quanto la corsia di uscita si affianca al doppio accodamento in prossimità degli attraversamenti pedonale e ciclabile indicati in planimetria e del doppio innesto in rotatoria;
- di valutare se non sia preferibile dedicare e riservare in uso esclusivo la corsia di destra del doppio accodamento del ramo Ovest alle manovre di uscita dei mezzi dal parcheggio;
- di riportare, in appositi elaborati, le quotature relative ai raggi di curvatura (interni ed esterni) delle principali manovre di svolta, nonché l'area di ingombro in curva dei bus da 18m evidenziando i valori dei franchi disponibili;
- di prolungare, nell'intervento di realizzazione della rotatoria, la punta dell'aiuola triangolare lato Ovest fino al termine del cordolo di separazione tra la corsia di uscita dal parcheggio e via Cà di Cozzi al fine di mantenere ben separati i flussi di traffico tra sensi di percorrenza opposti e di impedire fisicamente manovre non consentite;

- di verificare che le lunghezze delle corsie di accelerazione e decelerazione per l'uscita/ingresso dal/al parcheggio siano conformi alla normativa vigente.

Per il Park Ovest, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione, degli approfondimenti (raccomandazioni e suggerimenti) e delle prescrizioni sopra indicate.**

PARK VERONA EST

La rotatoria San Michele per dimensioni e organizzazione è molto veloce e pericolosa. I veicoli che provengono da via Unità d'Italia entrano in rotatoria troppo veloci: allo stato attuale i veicoli non subiscono interferenze, se non per il raro traffico della rotatoria (poca cosa perché il traffico circolante esce quasi tutto in via Unità d'Italia); in futuro invece i veicoli in entrata alla rotatoria troveranno a poca distanza l'interferenza dovuta al nuovo ramo di ingresso/uscita dal parcheggio.

Si **suggerisce** di modificare il braccio esistente d'ingresso in rotatoria da via Unità d'Italia, portandolo a convergere verso il centro della rotatoria in modo che sia meno tangenziale e più spostato verso il centro della rotatoria, con raggio di curvatura abbastanza stretto in modo tale da ridurre la velocità dei veicoli in ingresso come indicato nella seguente foto.



Si **suggerisce** inoltre:

- di migliorare il nuovo innesto/immissione nella rotatoria esistente prevedendo un raccordo più dolce (similmente a quanto avveniva con il progetto precedente) ponendo attenzione ai possibili punti di conflitto;
- di valutare se non sia preferibile separare fisicamente le due corsie di immissione dedicando e riservando quella in destra alle sole manovre di svolta con direzione Raccordo autostradale Verona Est dir. Est (Zona Industriale – Iper);
- di riportare, in appositi elaborati, le quotature relative ai raggi di curvatura (interni ed esterni) delle principali manovre di svolta, nonché l'area di ingombro in curva dei bus da 18m evidenziando i valori dei franchi disponibili;

- di porre attenzione nella scelta della posizione in cui collocare l'edificio servizi, migliorare la viabilità interna al parcheggio ed in particolare nelle adiacenze del citato edificio garantendo le necessarie aree e distanze di visibilità;
- di garantire un agevole e sicuro percorso pedonale di collegamento tra il marciapiede lato ovest (quello in corrispondenza dei tre stalli bus) e il marciapiede/banchina sud (quello in corrispondenza dei cinque stalli bus), nonché tra il citato marciapiede lato ovest ed il parcheggio.

Per il Park Est, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione, degli approfondimenti (raccomandazioni e suggerimenti) e delle prescrizioni sopra indicate.**

1.3 - AMBIENTE

Per quanto riguarda la compatibilità ambientale il parere è stato reso dall'Area Ambiente in data 05/04/2020 e viene qui di seguito riportato.

Le osservazioni si riferiscono ad **entrambi i progetti** in quanto gli stessi sono da considerarsi, ai fini degli impatti ambientali, come modifica unitaria all'intervento già valutato, per le motivazioni descritte nel contributo istruttorio allegato.

Con riferimento alla nota trasmessa relativamente alla realizzazione dei parcheggi scambiatori per filobus, si fa presente quanto di seguito esposto.

Da quanto noto, l'intervento in oggetto è stato oggetto di Accordo di Programma tra Comune e Azienda AMT, ai sensi dell'art. 34, del D.Lgs 267/2000, con ripartizione delle attività/interventi in capo a ciascun ente.

Il sistema a filobus rientra tra gli interventi previsti dall'Allegato IV, punto 7, lettera l)⁷, da sottoporre a verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Per tale ragione, il Soggetto Attuatore dell'opera pubblica (AMT s.p.a.) ha presentato istanza di verifica di VIA, conclusa con determinazione n. 3242/12, con la quale è stata stabilita la non assoggettabilità a VIA, con prescrizioni.

Il progetto presentato da AMT non ricomprendeva la progettazione dei parcheggi scambiatori, con la motivazione che gli stessi non rientravano nell'appalto e, conseguentemente, la progettazione rimaneva in capo al Comune.

Per tale ragione, la valutazione degli impatti ha riguardato solamente il progetto presentato (filobus, come detto), che tuttavia è risultato ambientalmente sostenibile solamente a condizione della realizzazione, prima della messa in esercizio, dei parcheggi scambiatori.

La citata determinazione n. 3242/12 ha infatti previsto la seguente prescrizione: "prima della messa in esercizio della filovia vengano 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)".

La prescrizione è da considerarsi necessaria per garantire la sostanzialità dell'impatto ambientale dell'intervento.

Al fine del soddisfacimento della medesima prescrizione, occorre innanzitutto che il dimensionamento del numero dei posti auto sia progettato in modo congruo, in modo da assicurare la riduzione del traffico veicolare stimato nel progetto del filobus.

La medesima prescrizione è stata confermata dalle determinazioni n. 1828/14 e n. 158/19, con le quali è stata esclusa la necessità della VIA per i progetti di variante al filobus presentati da AMT spa.

7 - Sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri.

Allo stato attuale, pertanto, non è stato valutato l'impatto ambientale dei parcheggi scambiatori funzionali al filobus.

I relativi progetti attualmente in corso di valutazione, potrebbero rientrare, ai sensi della vigente normativa ambientale, nelle seguenti casistiche:

- punto 7, lettera b) dell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/06: "*parcheggi ad uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto*"; ai sensi del dm 52/2015 la soglia deve intendersi ridotta del 50% nel caso in cui l'area interessata dall'intervento rientri in una delle casistiche previste dal medesimo Decreto (se vi sia cumulo con altri progetto della medesima tipologia nel raggio di 1km o se il progetto interessi una delle aree sensibili elencate nel decreto);

e/o

- punto 8, lettera t) dell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/06: "*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato III o dell'allegato IV già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato III)*".

Ai sensi della L.R. 4/2016, in entrambi i casi, la competenza è della Provincia.

Dalla documentazione di progetto si evince quanto segue.

- il parcheggio di san Michele – Verona Est prevede 303 posti auto ed 8 stalli; il relativo progetto verrà sottoposto alla procedura di verifica di via in quanto, per effetto cumulo con altri progetti, rientra nel citato punto 7, lettera b) dell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/06,
- il parcheggio di Cà dei cozzi – Verona Ovest prevede 514 posti auto e 12 stalli; il relativo progetto verrà sottoposto alla procedura di verifica di via in quanto rientra nel citato punto 7, lettera b) dell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/06.

Va evidenziato che la giurisprudenza in materia di VIA vieta il frazionamento dei progetti. Essendo entrambi i parcheggi scambiatori funzionali (esclusivamente) al filobus, e necessari per la sua entrata in esercizio, **il progetto dei parcheggi scambiatori, nel suo complesso, deve essere valutato unitariamente ai fini degli impatti ambientali, come estensione del progetto del filobus, già valutato (interventi di cui al punto 8, lettera t, dell'Allegato IV del d.lgs 152/06).**

La valutazione degli impatti dei parcheggi scambiatori dovrà essere, conseguentemente, valutata considerando il cumulo degli impatti dei nuovi interventi (parcheggi scambiatori) con gli impatti ambientali dell'intervento principale (realizzazione filobus), rispetto al quale costituiscono, come detto, un'estensione.

A maggior ragione, se l'intervento oggetto di Accordo di programma ricomprendeva anche i parcheggi scambiatori, non sarebbe corretto valutare gli impatti ambientali di singole porzioni di progetti, relativi ad un intervento unitario (filobus con parcheggi scambiatori ad esso funzionali).

Resta inteso che, qualora fossero previsti ulteriori parcheggi scambiatori, il relativo progetto dovrà, a sua volta, essere sottoposto a verifica di VIA, come ulteriore estensione dell'intervento costituito dal filobus e relativi parcheggi scambiatori."

1.4 - PIANIFICAZIONE

Considerate le premesse riportate nel presente documento e tenuto conto delle disposizioni previste da:

- L.R. 25/98 “Disciplina ed organizzazione del Trasporto Pubblico Locale” ed in particolare degli artt. 8, 15 e 16;
- Convenzione del 5/5/2015 tra la Provincia di Verona, il Comune di Verona e il Comune di Legnago ai sensi dell’art. 30 del D.Lgs 267/2000 per l’esercizio delle funzioni amministrative ed attività gestionali in materia di Trasporto Pubblico Locale;
- D.G.R. n.1360/2015 “Art.3bis del D.L. n. 138/2011. Designazione della Gestione Associata tramite Convenzione tra la Provincia di Verona ed i Comuni di Verona e Legnago, quale Ente di Governo del trasporto pubblico locale del Bacino territoriale ottimale e omogeneo di Verona”;
- Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 12 del 16 maggio 2018 di approvazione del “Documento di indirizzo del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale”;
- Deliberazione del Presidente della Provincia n. 91 del 29 agosto 2018 con cui sono stati adottati i programmi di esercizio per la definizione dei servizi del Trasporto Pubblico Locale del territorio della Provincia di Verona;

Il Servizio Pianificazione e SIT ha espresso, in data 17/04/2020 due distinti pareri di seguito riportati.

PARK VERONA OVEST

Da un esame della documentazione progettuale relativa al Parcheggio Scambiatore Verona Ovest, disponibile al link <https://mail.comune.verona.it/home/malvina.vascon@comune.verona.it/Briefcase/Park%20Verona%20OVEST> si rileva che:

- a. è prevista la realizzazione di tre infrastrutture distinte e fortemente interconnesse tra loro:
 - intervento parcheggio scambiatore;
 - intervento rotatoria;
 - intervento filobus;
- b. il parcheggio viene realizzato con una soluzione a raso;
- c. il parcheggio consta di 514 posti auto, oltre a 12-16 stalli (discordanza tra planimetria e relazione) destinati al Servizio di Trasporto Pubblico Locale;
- d. non sono stati redatti, a supporto della progettazione, specifici studi viabilistici per il dimensionamento del parcheggio e della rotatoria di accesso al parcheggio stesso;
- e. si prevede di realizzare percorsi pedonali lungo le corsie di manovra disposti in modo tale da far confluire i flussi verso la piazzola di sosta del servizio di trasporto pubblico;
- f. pare essere previsto il passaggio di una pista ciclabile (linea tratteggiata blu);
- g. all’interno del parcheggio scambiatore è stata individuata un’area su cui sarà realizzata una palazzina per servizi - in cui troveranno collocazione un punto di ristoro, servizi igienici e un punto informazioni - posta all’interno di un’area verde che fungerà anche da mitigazione tra l’infrastruttura e il contesto circostante;
- h. viene indicato un cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell’opera della durata di complessivi mesi 24.

Si evidenzia inoltre che:

- i. il PUMS in corso di predisposizione da parte del Comune di Verona (“Documento di raccolta dati con valutazioni della situazione attuale” – documento BVTAR021) ha preso atto, per il progetto del parcheggio scambiatore di Cà di Cozzi, delle previsioni progettuali del progetto preliminare “Collegamento stradale per il completamento dell’anello circonvallatorio a nord – traforo delle Torricelle”;
- j. il sopra citato progetto di parcheggio scambiatore era organizzato su due livelli e prevedeva una capienza di 1300 posti auto.

Per quanto sopra **si prescrive che:**

1. è necessario che il parcheggio sia adeguatamente dimensionato sia per il trasporto privato che per il trasporto pubblico sulla base di uno specifico studio viabilistico-trasportistico; al riguardo si rileva una consistente modifica delle previsioni progettuali con passaggio da soluzione su due livelli a parcheggio a raso e la riduzione del numero di stalli auto dai 1300 precedentemente previsti, agli attuali 514;
2. poichè nelle ore di punta del mattino e del mezzogiorno la maggior parte dei bus extraurbani, al fine di ridurre i tempi di viaggio, non transiterà all'interno del parcheggio, è necessario che le banchine di fermata del filobus siano condivise con i mezzi del TPL extraurbano così da consentire un efficiente ed efficace interscambio tra servizi urbani ed extraurbani;
3. l'area del parcheggio scambiatore dovrà essere organizzata in coerenza con quanto previsto al riguardo dal Documento di Indirizzo del Piano di Bacino del TPL ponendo particolare attenzione alla previsione di servizi per l'utenza (informazioni, attività commerciali, ecc.) che siano in grado di rendere l'area di interscambio attrattiva, per quanto possibile, anche indipendentemente dalla necessità di effettuare lo scambio modale;
4. per le principali manovre di svolta dei mezzi del TPL deve essere garantito un adeguato franco per l'inscrivibilità in curva dei veicoli rispetto ai valori minimi previsti dal Codice della Strada per la fascia d'ingombro, in modo tale da rendere il più agevole possibile le manovre dei bus (con particolare attenzione agli autosnodati da 18m);
5. la pista ciclabile non dovrà interferire con marciapiedi e/o banchine di fermata;
6. gli attraversamenti pedonali e/o ciclabili dovranno essere sicuri, ben visibili (devono essere garantite adeguate aree e distanze di visibilità), correttamente posizionati, illuminati e non dovranno interferire con le aree di fermata o gli stalli di stationamento bus;
7. la segnaletica orizzontale e verticale dovrà essere conforme al Codice della Strada e relativo regolamento;
8. il parcheggio di interscambio dovrà essere realizzato e collaudato prima della messa in funzione della filovia, (come da prescrizione di cui alla determinazione della Provincia di Verona n. 3242/12 del 25 luglio 2012, riconfermata con le successive determinazioni n. 1828/14 del 12/05/2014 e n. 158/19 del 16/01/2019) in quanto costituisce elemento integrato ed indispensabile al funzionamento del sistema di trasporto pubblico; è necessario quindi che il cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell'opera sia opportunamente coordinato con quello della filovia - oltre che con quello della rotatoria - la cui entrata in funzione è, ad oggi, prevista per il mese di gennaio 2022.

Si raccomanda di prevedere ed installare arredi di qualità in quanto il parcheggio scambiatore costituirà il biglietto da visita del trasporto pubblico; in particolare si raccomanda di:

- prevedere e installare adeguate pensiline con panchine e cestini per riparare gli utenti dal sole, dalle intemperie e permettere loro di sedersi in condizioni di sicurezza e comfort;
- prevedere ed installare pannelli a messaggio variabile per un'efficace comunicazione all'utenza dei tempi di attesa e di altre informazioni utili;
- prevedere ed installare un apposito impianto di illuminazione a servizio di tutta l'area che consenta di garantire la sicurezza sociale soggettiva ed oggettiva degli utenti in attesa nelle ore serali e notturne;
- prevedere un'area destinata a parcheggio delle biciclette dotata di adeguate rastrelliere in modo tale da promuovere l'utilizzo combinato di biciclette e mezzi pubblici, ponendo così le basi per un ampliamento del segmento di clientela del trasporto pubblico;
- prevedere aree da attrezzare mediante l'installazione di distributori automatici di biglietti.

Sarebbe altresì opportuno che i tre interventi di realizzazione del parcheggio scambiatore, della rotatoria e del filobus fossero unificati in un progetto unico o quantomeno ben coordinati tra loro a livello di progettazione, fermo restando che la loro realizzazione, come prescritto, dovrà essere temporalmente compatibile con la messa in funzione del nuovo Filobus.

Si suggerisce inoltre:

- di valutare se realizzare un attraversamento pedonale, magari interrato, su viale Caduti del Lavoro (sul lato opposto della strada sorgono un supermercato, un centro direzionale nonché degli istituti scolastici).

Preso atto infine che il progetto preliminare di Parcheggio Verona Ovest è coerente con il “Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale - Documento di indirizzo” approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 4 del 16 maggio 2018, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione, degli approfondimenti (raccomandazioni e suggerimenti) e delle prescrizioni sopra indicate.**

PARK VERONA EST

Da un esame della documentazione progettuale relativa al Parcheggio Scambiatore Verona Est, disponibile al link <https://mail.comune.verona.it/home/malvina.vascon@comune.verona.it/Briefcase/park%20Verona%20EST> si rileva che:

- a. è prevista la realizzazione di due infrastrutture distinte e fortemente interconnesse tra loro:
 - intervento parcheggio scambiatore;
 - intervento filobus;
- b. il parcheggio viene realizzato con una soluzione a raso;
- c. il parcheggio consta di 303 posti auto, oltre a 8 stalli destinati al Servizio di Trasporto Pubblico Locale;
- d. non sono stati redatti, a supporto della progettazione, specifici studi viabilistici per il dimensionamento del parcheggio;
- e. all'interno del parcheggio scambiatore è stata individuata un'area su cui sarà realizzata una palazzina per servizi in cui troveranno collocazione un punto di ristoro, servizi igienici e un punto informazioni;
- f. viene indicato un cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell'opera della durata di complessivi mesi 24.
- g. Si evidenzia inoltre che:
- h. una soluzione di parcheggio simile era già stata prevista nell'ambito del P.U.A. Scheda Norma 402 - A.T.O. 6, poi decaduta;
- i. la soluzione di cui al punto precedente era stata sviluppata in un contesto urbanistico in cui erano previsti altri parcheggi in adiacenza a quello di interscambio.

Per quanto sopra **si prescrive che:**

1. **è necessario che il parcheggio sia adeguatamente dimensionato sia per il trasporto privato che per il trasporto pubblico sulla base di uno specifico studio viabilistico-trasportistico;**
2. l'area del parcheggio scambiatore dovrà essere organizzata in coerenza con quanto previsto al riguardo dal Documento di Indirizzo del Piano di Bacino del TPL ponendo particolare attenzione alla previsione di servizi per l'utenza (informazioni, attività commerciali, ecc.) che siano in grado di rendere l'area di interscambio attrattiva, per quanto possibile, anche indipendentemente dalla necessità di effettuare lo scambio modale;

3. per le principali manovre di svolta dei mezzi del TPL deve essere garantito un adeguato franco per l'inscrivibilità in curva dei veicoli rispetto ai valori minimi previsti dal Codice della Strada per la fascia d'ingombro, in modo tale da rendere il più agevole possibile le manovre dei bus (con particolare attenzione agli autosnodati da 18m);
4. il progetto dovrà implementare, per il tratto di competenza, la realizzazione di una pista ciclabile di accesso allo stesso in coerenza con le previsioni degli strumenti pianificatori del Comune (Piano della rete ciclabile: elab. 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4; PUMS: Scenario di riferimento per la mobilità dolce: elab. BVTP0040) che prevedono il passaggio dall'area in oggetto della pista ciclabile regionale Porta Vescovo – San Martino B.A. - Vicenza, nonché la realizzazione del collegamento ciclabile via Marotto – Rotonda AIA;
5. gli attraversamenti pedonali e/o ciclabili dovranno essere sicuri, ben visibili (devono essere garantite adeguate aree e distanze di visibilità), correttamente posizionati, illuminati e non dovranno interferire con le aree di fermata o gli stalli di stationamento bus;
6. la segnaletica orizzontale e verticale dovrà essere conforme al Codice della Strada e relativo regolamento;
7. il parcheggio di interscambio dovrà essere realizzato e collaudato prima della messa in funzione della filovia, (come da prescrizione di cui alla determinazione della Provincia di Verona n. 3242/12 del 25 luglio 2012, riconfermata con le successive determinazioni n. 1828/14 del 12/05/2014 e n. 158/19 del 16/01/2019) in quanto costituisce elemento integrato ed indispensabile al funzionamento del sistema di trasporto pubblico; è necessario quindi che il cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell'opera sia opportunamente coordinato con quello della filovia - oltre che con quello della rotatoria - la cui entrata in funzione è, ad oggi, prevista per il mese di gennaio 2022.

Si raccomanda di prevedere ed installare arredi di qualità in quanto il parcheggio scambiatore costituirà il biglietto da visita del trasporto pubblico; in particolare si raccomanda di:

- prevedere e installare adeguate pensiline con panchine e cestini per riparare gli utenti dal sole, dalle intemperie e permettere loro di sedersi in condizioni di sicurezza e comfort;
- prevedere ed installare pannelli a messaggio variabile per un'efficace comunicazione all'utenza dei tempi di attesa e di altre informazioni utili;
- prevedere ed installare un apposito impianto di illuminazione a servizio di tutta l'area che consenta di garantire la sicurezza sociale soggettiva ed oggettiva degli utenti in attesa nelle ore serali e notturne;
- prevedere un'area destinata a parcheggio delle biciclette dotata di adeguate rastrelliere in modo tale da promuovere l'utilizzo combinato di biciclette e mezzi pubblici, ponendo così le basi per un ampliamento del segmento di clientela del trasporto pubblico;
- prevedere aree da attrezzare mediante l'installazione di distributori automatici di biglietti.

Sarebbe altresì opportuno che i due interventi di realizzazione del parcheggio scambiatore e del filobus fossero unificati in un progetto unico o quantomeno ben coordinati tra loro a livello di progettazione, fermo restando che la loro realizzazione, come prescritto, dovrà essere temporalmente compatibile con la messa in funzione del nuovo Filobus.

Preso atto infine che il progetto preliminare di Parcheggio Verona Est è coerente con il “Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale - Documento di indirizzo” approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 4 del 16 maggio 2018, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione, degli approfondimenti (raccomandazioni e suggerimenti) e delle prescrizioni sopra indicate.**

1.5 - TRASPORTI

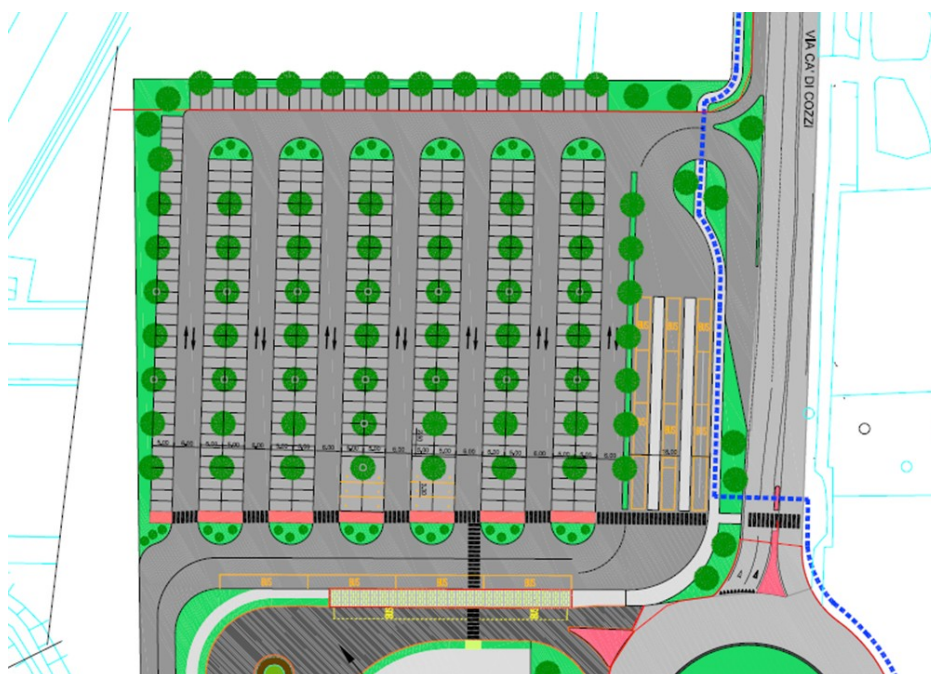
Il Servizio Trasporti ha reso in data 21/04/2020 i due distinti pareri di seguito riportati.

PARK VERONA OVEST

Il presente parere viene rilasciato in attuazione di quanto previsto dalla deliberazione⁸ della Giunta regionale n. 1360 del 09 ottobre 2015, per fornire indicazioni utili affinché possano essere approfondite, nella successiva fase progettuale, le necessarie condizioni per il regolare svolgimento del servizio in sicurezza.

Il parcheggio scambiatore di Cà di Cozzi è stato progettato per soddisfare la richiesta del fabbisogno di posti auto per consentire un servizio di interscambio con la fermata di capolinea del nuovo sistema filoviario. All'interno della stessa area destinata a parcheggio è prevista la realizzazione di aree di fermata per il trasporto pubblico locale (TPL) tradizionale su gomma.

Il progetto prevede "12 stalli per il Servizio di Trasporto Pubblico" organizzati come da elaborato estratto dalla TAV. 3 e di seguito riproposto



Si riportano di seguito alcune **prescrizioni e raccomandazioni**.

Area di attesa utenti:

1. garantire che gli spazi di attesa per gli utenti del servizio di trasporto pubblico non interferiscano con i flussi ciclabili; nel caso in cui ciò non fosse possibile, prevedere l'interruzione della pista ciclabile nel tratto interferente mediante apposizione di segnaletica verticale e/o orizzontale;
2. garantire che gli spazi di attesa siano idoneamente illuminati;

⁸- Con deliberazione della Giunta regionale n. 1360 del 09 ottobre 2015 "art. 3bis del d.l. n. 138/2011. Designazione della Gestione Associata tramite Convenzione tra la Provincia di Verona e i Comuni di Verona e Legnago, quale Ente di governo del trasporto pubblico locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Verona", all'Ente di Governo sono state attribuite, tra l'altro, le funzioni di cui alla L.R. n. 25/1998 relative al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità dei servizi di trasporto urbano ed extraurbano su strada, dell'idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate, ai sensi dell'articolo 5, ultimo comma, del DPR 11 luglio 1980, n. 753.

si raccomanda di:

3. prevedere che le aree di attesa abbiano una larghezza tale⁹ da consentire l'installazione di pensiline;
4. predisporre le infrastrutture per i futuri allacciamenti sia alla rete elettrica che alle connessioni smart, a servizio dei pannelli a messaggio variabile specifici del trasporto pubblico;
5. valutare l'opportunità di predisporre un impianto destinato alla video sorveglianza;
6. prevedere, tra gli arredi urbani, un'area destinata a parcheggio delle biciclette dotata di adeguate rastrelliere;
7. predisporre gli allacciamenti per l'installazione dei distributori automatici di biglietti del TPL;

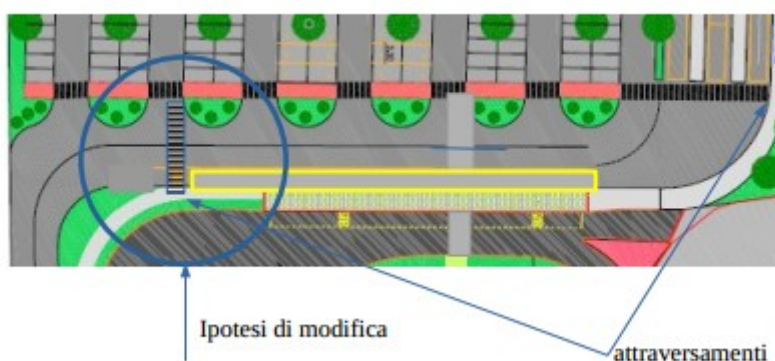
Aree di fermata:

8. delimitare le aree di fermata con la segnaletica orizzontale gialla, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 151 del D.P.R. 495/1992;
9. apporre la segnaletica verticale nel rispetto delle prescrizioni di cui agli articoli 81 e 352 del D.P.R. 495/1992;
10. l'ubicazione delle aree di fermata deve essere prevista nel rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 352 del D.P.R. 495/1992; in particolare, non possono ricadere in corrispondenza di un'area di intersezione;
11. prevedere gli attraversamenti pedonali in posizione arretrata rispetto all'area di fermata; in particolare, ai fini della sicurezza delle fermate, vanno modificate le ipotesi di progetto del percorso pedonale di attraversamento affinché non vi siano sovrapposizione tra le aree di fermata BUS e lo stesso attraversamento (questo vale anche per l'area di fermata della filovia posta oltre la banchina di fermata):



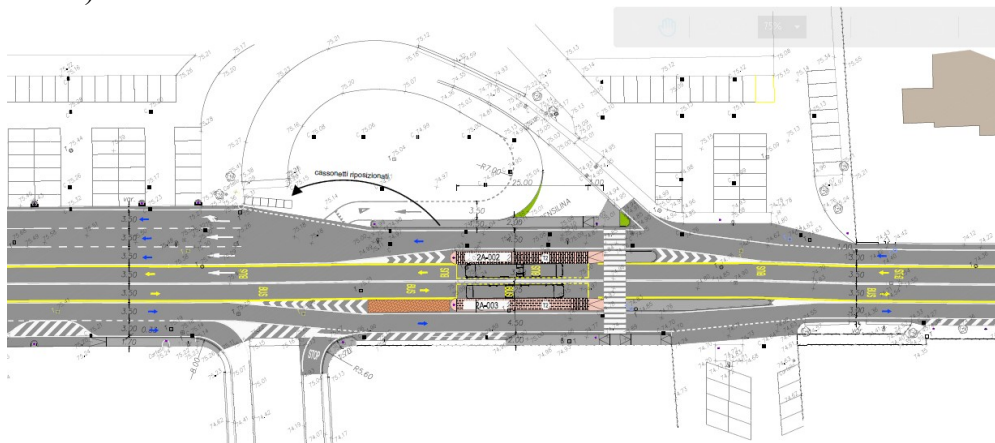
l'attraversamento pedonale andrebbe previsto a monte delle aree di fermata traslando a valle gli spazi dedicati allo stazionamento degli autobus, come riportato di seguito a titolo esemplificativo:

⁹ - in presenza di pensilina, la larghezza del marciapiede deve essere aumentata per salvaguardare il passaggio utenza (larghezza passaggio min 100 cm) ;



si evidenzia infine che:

12. le aree utilizzabili anche per la sosta tecnica dei mezzi del TPL si riducono, dalle iniziali 12 di progetto, alle effettive 4-5 unità, fermo restando la possibilità di utilizzare come area di sosta anche una delle tre “corsie preferenziali” destinate al transito dei mezzi per le sole operazioni di carico/scarico utenza;
13. l’effettivo numero di stalli BUS, per quanto inferiore rispetto alle risultanze del progetto, pare adeguato al servizio di TPL previsto nel Documento di Indirizzo del Piano di Bacino, in orario di morbida;
14. per quanto previsto, inoltre, nel sopracitato Documento di Indirizzo, in orario di punta, le linee tradizionali extraurbane del TPL non saranno interrotte in corrispondenza dei capolinea della filovia; pertanto, occorrerebbe garantire che la fermata della filovia su via Cà di Cozzi possa diventare di interscambio ed essere utilizzata anche dalle linee tradizionali del TPL (urbano ed extraurbano):

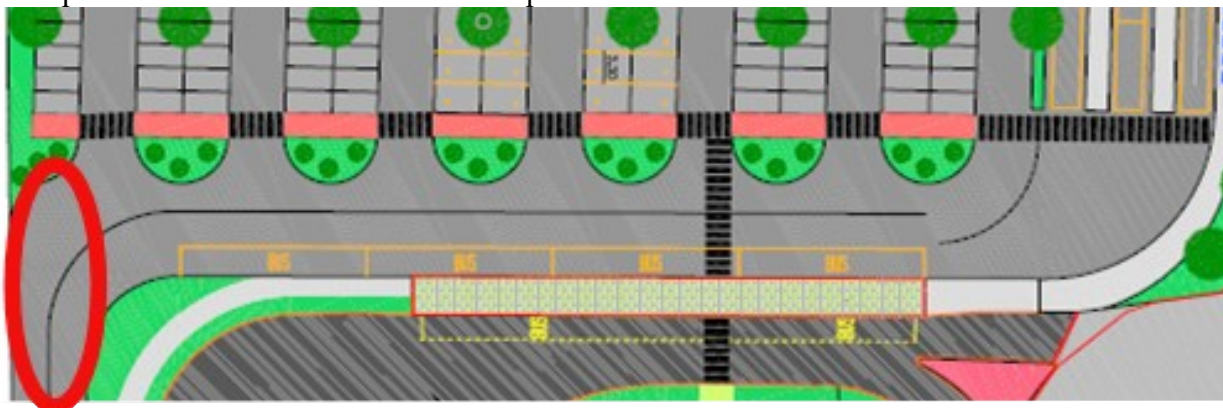


(estratto dal Progetto del nuovo sistema filoviario di Verona)

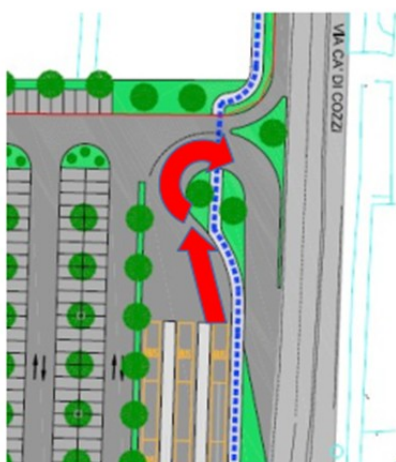
Spazi di manovra:

15. verificare, ed eventualmente ridisegnare, le corsie di transito utilizzate dal tpl per garantire in sicurezza, senza invasioni della corsia dell’opposto senso di marcia, il transito e le manovre di svolta dei mezzi. Si fa presente che i servizi del TPL sono effettuati anche con autosnodati di lunghezza di 18m;
16. si riportano di seguito alcune criticità che potrebbero richiedere ulteriori approfondimenti progettuali:

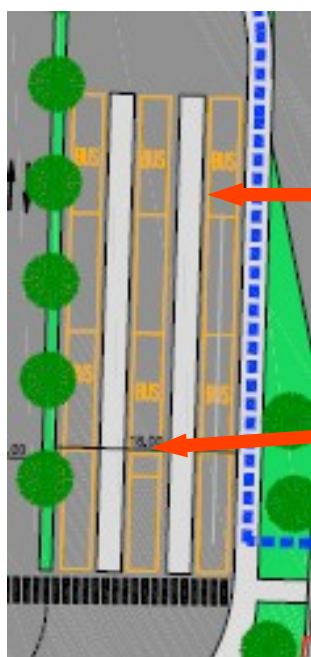
- spazio di manovra di svolta a dx con possibile rischio di conflitto con l'area di fermata:



- spazio di manovra dei mezzi in uscita dal parcheggio su Cà di Cozzi:



- interferenza tra sagoma delle banchine e spazio di accostamento e tra area di attesa e pista ciclabile (vedasi osservazione riportata al punto 1):



interferenza tra area di attesa e pista ciclabile

interferenza tra sagoma della banchina e spazio di manovra

- spazio di manovra di svolta a dx in ingresso da via Caduti del Lavoro:



Per il Park Ovest, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione delle prescrizioni e raccomandazioni sopra indicate.**

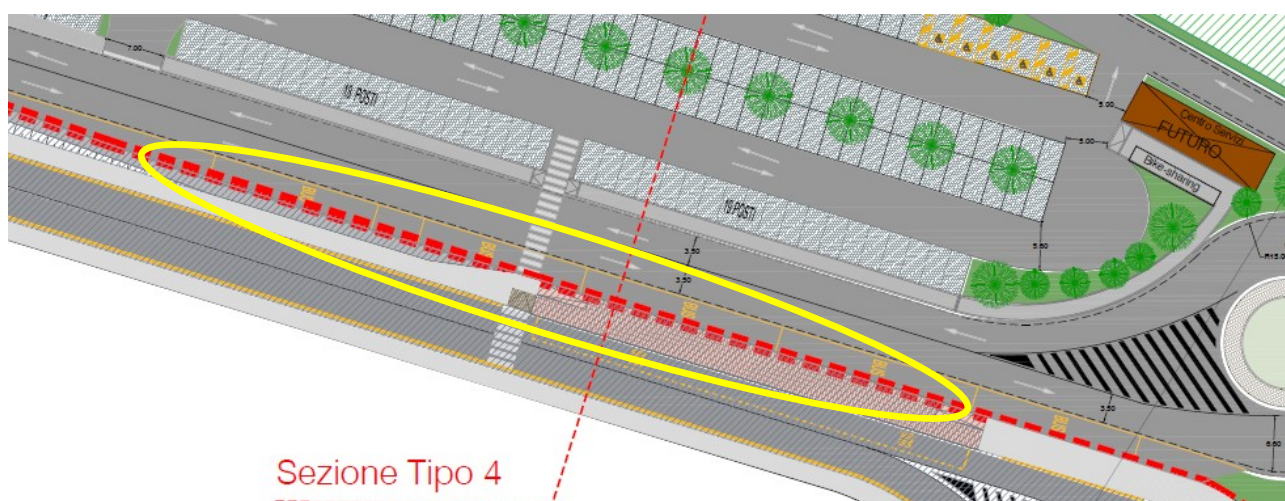
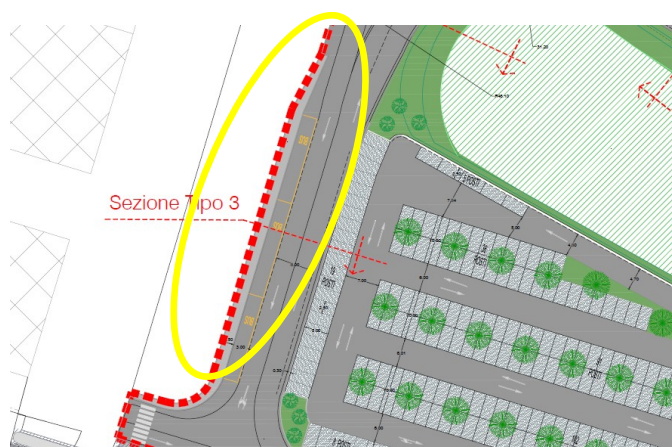
PARK VERONA EST

Il presente parere viene rilasciato in attuazione di quanto previsto dalla deliberazione¹⁰ della Giunta regionale n. 1360 del 09 ottobre 2015, per fornire indicazioni utili affinché possano essere approfondite, nella successiva fase progettuale, le necessarie condizioni per il regolare svolgimento del servizio in sicurezza.

L'area a parcheggio, si colloca nel territorio della 7° Circoscrizione, al confine con il Comune di San Martino Buon Albergo in corrispondenza dell'attestazione est della filovia lungo un'importante direttrice viaria – Via Unità d'Italia, all'intersezione con la Bretella Autostradale di Verona EST- Tangenziale Est. L'intervento prevede nel suo complesso anche la realizzazione della viabilità di immissione dall'anello di svincolo e quindi di collegamento con la Tangenziale Est e pertanto indispensabile alla fruizione del parcheggio, garantendone un accesso e uscita indipendenti dal quartiere di San Michele.

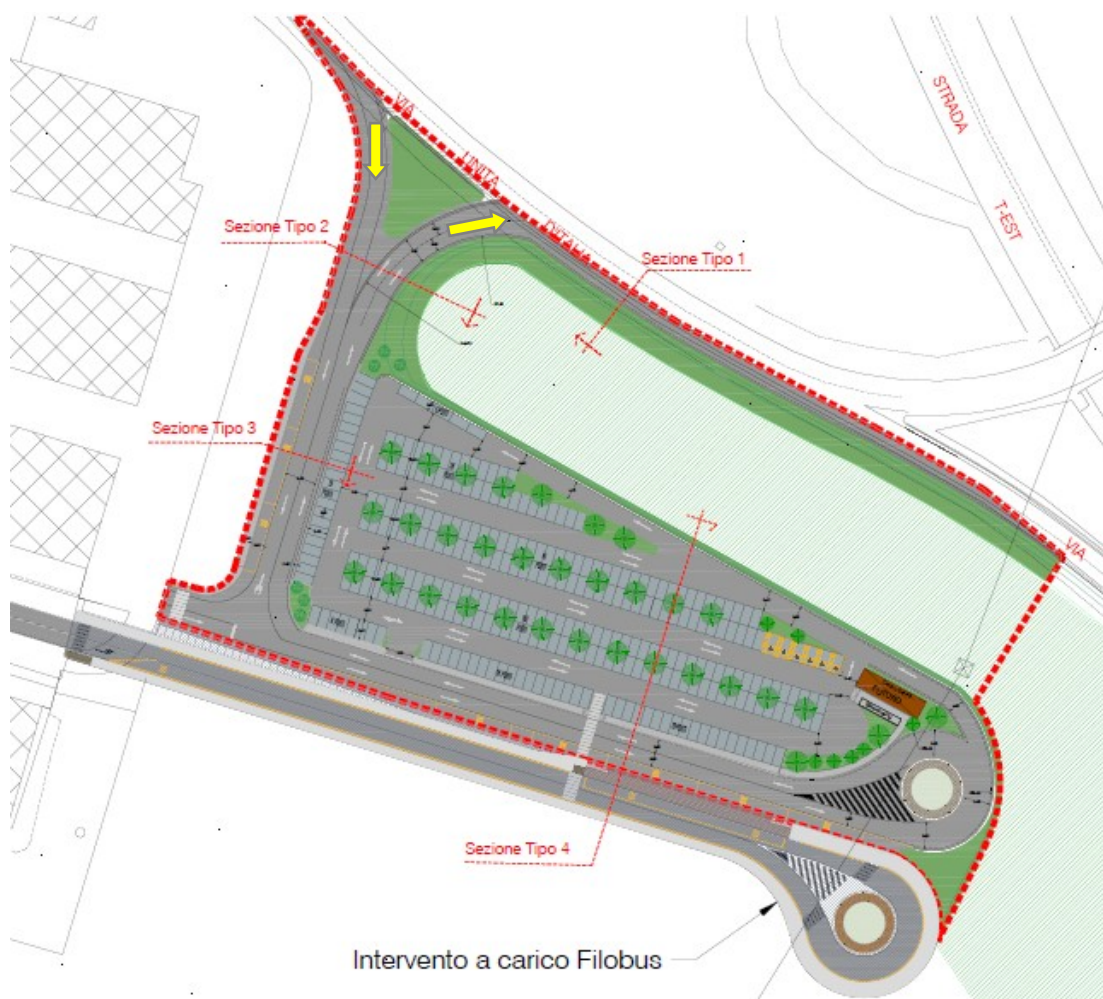
Nell'area destinata a parcheggio sono stati previsti 8 stalli per il Servizio di Trasporto Pubblico:

¹⁰ - Con deliberazione della Giunta regionale n. 1360 del 09 ottobre 2015 “art. 3bis del d.l. n. 138/2011. Designazione della Gestione Associata tramite Convenzione tra la Provincia di Verona e i Comuni di Verona e Legnago, quale Ente di governo del trasporto pubblico locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Verona”, all'Ente di Governo sono state attribuite, tra l'altro, le funzioni di cui alla L.R. n. 25/1998 relative al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità dei servizi di trasporto urbano ed extraurbano su strada, dell'idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate, ai sensi dell'articolo 5, ultimo comma, del DPR 11 luglio 1980, n. 753.



L'accessibilità al parcheggio avviene tramite una nuova bretella prevista¹¹ in corrispondenza dello svincolo di Verona Est-Tangenziale. Sarà consentito l'accesso, oltre che alle auto, anche ai mezzi del Servizio di Trasporto Pubblico:

¹¹ - Tale nuovo accesso/uscita dovrà essere convenzionato con la Società Gestore della Tangenziale Est, ossia Società A4 BS/PD;
20200429_CDSinterna_PARK_Filobus



Si riportano di seguito alcune **prescrizioni e raccomandazioni**.

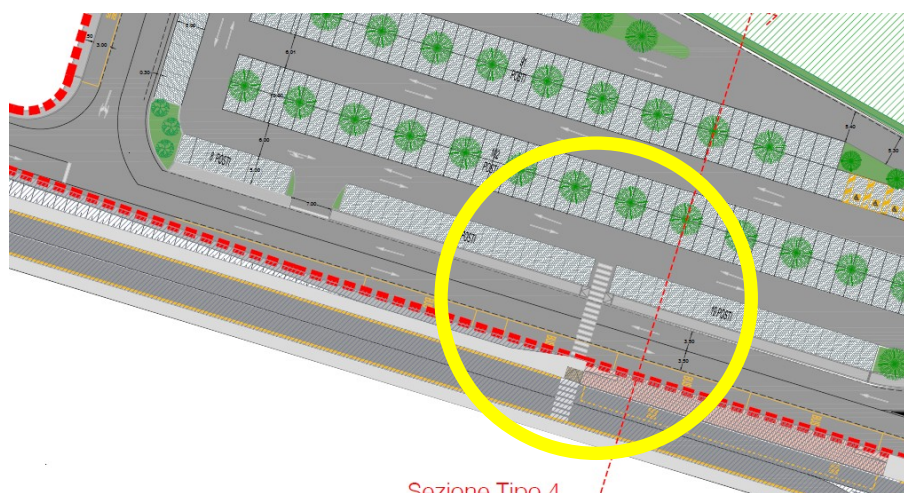
Area di attesa utenti:

1. garantire che gli spazi di attesa per gli utenti del servizio di trasporto pubblico non interferiscano con i flussi ciclabili; nel caso in cui ciò non fosse possibile, prevedere l'interruzione della pista ciclabile nel tratto interferente mediante apposizione di segnaletica verticale e/o orizzontale;
 2. garantire che gli spazi di attesa siano idoneamente illuminati;
- si raccomanda di:
3. prevedere che le aree di attesa abbiano una larghezza tale¹² da consentire l'installazione di pensiline;
 4. predisporre le infrastrutture per i futuri allacciamenti sia alla rete elettrica che alle connessioni smart, a servizio dei pannelli a messaggio variabile specifici del trasporto pubblico;
 5. valutare l'opportunità di predisporre un impianto destinato alla video sorveglianza;
 6. prevedere, tra gli arredi urbani, un'area destinata a parcheggio delle biciclette dotata di adeguate rastrelliere;
 7. predisporre gli allacciamenti per l'installazione dei distributori automatici di biglietti del TPL;

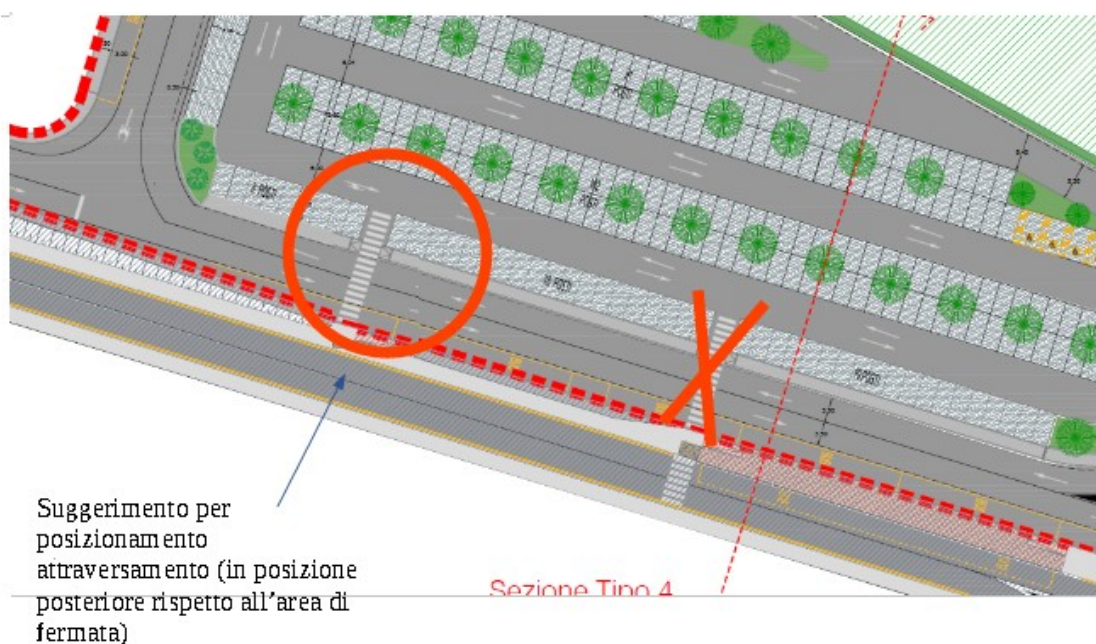
¹² - in presenza di pensilina, la larghezza del marciapiede deve essere aumentata per salvaguardare il passaggio utenza (larghezza passaggio min 100cm);

Aree di fermata:

8. delimitare le aree di fermata con la segnaletica orizzontale gialla, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 151 del D.P.R. 495/1992;
9. apporre la segnaletica verticale nel rispetto delle prescrizioni di cui agli articoli 81 e 352 del D.P.R. 495/1992;
10. l'ubicazione delle aree di fermata deve essere prevista nel rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 352 del D.P.R. 495/1992; in particolare, non possono ricadere in corrispondenza di un'area di intersezione;
11. prevedere gli attraversamenti pedonali in posizione arretrata rispetto all'area di fermata; in particolare, ai fini della sicurezza delle fermate, vanno modificate le ipotesi di progetto del percorso pedonale di attraversamento affinché non vi siano sovrapposizione tra le aree di fermata BUS e lo stesso attraversamento:



L'attraversamento pedonale va preferibilmente previsto a monte delle aree di fermata, a titolo esemplificativo:



Altrimenti, se previsto a valle di un'area di fermata, deve essere da questa sufficientemente distanziato per consentire la visibilità dei pedoni.

12. l'effettivo numero di stalli BUS pare adeguato al servizio di TPL previsto nel Documento di Indirizzo del Piano di Bacino, in orario di morbida;

Spazi di manovra

Si raccomanda di:

verificare, ed eventualmente ridisegnare, le corsie di transito utilizzate dal TPL per garantire in sicurezza il transito e le manovre di svolta dei mezzi; si fa presente che i servizi del TPL sono effettuati anche con autosnodati di lunghezza di 18 m.

Per il Park Est, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione delle prescrizioni e raccomandazioni sopra indicate.**



PROVINCIA DI VERONA
Settore Pianificazione Urbanistica Viabilità
Servizio S.I.T. e Pianificazione

Verona, 6 ottobre 2023

Pagina 1

Trasmissione via PEC

Spett. AMT3 SpA
 c.a. Ing. Domenico Menna
amtspa@cgn.legalmail.it

e, p.c. Spett. Comune di Verona
 c.a. Ing. Michele Fasoli
protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

OGGETTO: Conferenza di servizi decisoria in forma semplificata e in modalità asincrona finalizzata all'autorizzazione dell'intervento di realizzazione del parcheggio scambiatore denominato Park Ovest/Ca' di Cozzi a servizio della filovia di Verona. Parere della Provincia di Verona.

Con riferimento alla nota P-0002120 del 08/08/2023, acquisita al protocollo provinciale con n. 41594 del 08/08/2023 di indizione di Conferenza di Servizi decisoria finalizzata all'autorizzazione dell'intervento di realizzazione del parcheggio scambiatore denominato Park Ovest/Ca' di Cozzi a servizio della filovia di Verona, da effettuarsi in forma semplificata ed in modalità asincrona, si trasmettono i pareri di competenza redatti in forma di verbale di conferenza interna dei servizi della Provincia di Verona.

Distinti saluti.

Il Dirigente
 Ing. Carlo Poli

firmato digitalmente e conservato
 come previsto dal Codice dell'Amministrazione Digitale



Ufficio responsabile del procedimento

indirizzo Via delle Franceschine, 10 - 37122 Verona
 responsabile Ing. Carlo Poli
 telefono 045 92888302
 e-mail carlo.poli@provincia.vr.it
 web www.provincia.vr.it
 web fornitori

Settore Pianificazione Urbanistica Viabilità

rif. protocollo n.
 codice fiscale 00654810233
 partita IVA 00654810233
 allegati n.
 file

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona

Conferenza di servizi decisoria in forma semplificata e in modalità asincrona finalizzata all'autorizzazione dell'intervento di realizzazione del parcheggio scambiatore denominato Park Ovest/Ca' di Cozzi a servizio della filovia di Verona.

PARERE DELLA PROVINCIA DI VERONA

Premesso che AMT:

- con nota pervenuta al prot. Prov.le in data 08/08/2023 n. 41594, ha indetto una Conferenza di Servizi decisoria, ai sensi dell'art.14, comma 2, L.241/90 e s.m.i., come modificato dall'art. 1, comma 1, D.lgs. 30 giugno 2016, n. 127, finalizzata all'autorizzazione dell'intervento di realizzazione del parcheggio scambiatore denominato Park Ovest/Ca' di Cozzi a servizio della filovia di Verona, da effettuarsi in forma semplificata ed in modalità asincrona ai sensi dell'art. 14-bis, legge 7 agosto 1990, n. 241, come modificato dall'art. 1, comma 1, D.lgs. 30 giugno 2016, n. 127, invitando a parteciparvi le Amministrazioni coinvolte;
- ha fissato nel giorno 08/10/2023 il termine perentorio entro il quale le Amministrazioni coinvolte devono rendere le proprie determinazioni;

Valutata la documentazione depositata al link: bit.ly/3YuJv1Z

Il presente parere istruttorio viene reso sotto forma di verbale di conferenza interna dei servizi della Provincia di Verona, in modalità asincrona.

I pareri sono resi da:

Ing. Carlo Poli	Dirigente Settore Pianificazione - Urbanistica - Viabilità
Dott. Paolo Dominioni	Dirigente Settore Trasporti Traffico e Mobilità
Dott. Paolo Malesani	Dirigente Settore Servizi in campo ambientale

SETTORE PIANIFICAZIONE - URBANISTICA – VIABILITA' (02/10/2023)

Tenuto conto di:

- L.R. 25/98 “Disciplina ed organizzazione del Trasporto Pubblico Locale” ed in particolare degli artt. 8, 15 e 16;
- Convenzione del 5/5/2015 tra la Provincia di Verona, il Comune di Verona e il Comune di Legnago ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs 267/2000 per l'esercizio delle funzioni amministrative ed attività gestionali in materia di Trasporto Pubblico Locale;
- D.G.R. n.1360/2015 “Art. 3bis del D.L. n. 138/2011. Designazione della Gestione Associata tramite Convenzione tra la Provincia di Verona ed i Comuni di Verona e Legnago, quale Ente di Governo del Trasporto Pubblico Locale del Bacino territoriale ottimale e omogeneo di Verona”;
- Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 12 del 16 maggio 2018 di approvazione del “Documento di indirizzo del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale”;

- Deliberazione del Presidente della Provincia n. 26 del 15 marzo 2021 con cui sono stati approvati i programmi di esercizio per la definizione dei servizi del Trasporto Pubblico Locale del territorio della Provincia di Verona;
- Deliberazione di Consiglio Regionale n. 75 del 14 luglio 2020 con cui è stato approvato il PRT (Piano Regionale dei Trasporti);
- Deliberazione di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020 con cui è stato approvato il PTRC 2020;
- Deliberazione di Giunta Regionale n. 236 del 3 marzo 2015 con cui è stato approvato il PTCP della Provincia di Verona;
- Deliberazione di Giunta Comunale n. 347/2020 del 22 ottobre 2020 con cui il Comune di Verona ha adottato il P.U.M.S.;
- Deliberazione del Presidente della Provincia n. 15 del 4 febbraio 2021 di approvazione delle osservazioni e contributi al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottato dal Comune di Verona;
- Parere istruttorio della Provincia di Verona espresso nell'ambito della Conferenza dei Servizi istruttorio per la valutazione del progetto relativo al Parcheggio scambiatore Verona Ovest in via Cà di Cozzi inviato con nota prot. 22559 del 5 maggio 2020;
- Parere della Provincia di Verona espresso per la Conferenza di Servizi decisoria relativa al progetto definitivo di variante in merito alla realizzazione di un sistema filoviario per la città di Verona trasmesso con nota prot. 49807 del 30 settembre 2021;
- Parere della Provincia di Verona espresso nell'ambito della Conferenza dei Servizi istruttorio per l'approvazione del Piano Urbanistico Attuativo 719_208 denominato "Via Cà di Cozzi", ATO 2, Circoscrizione 2ª corredato del progetto di fattibilità delle opere di urbanizzazione (Ditta: LIDL Italia s.r.l.) trasmesso con nota prot. 4291 del 28/01/2022;
- Parere della Provincia di Verona espresso per la Conferenza di Servizi preliminare sul PFTE "Realizzazione di itinerario ciclabile previsto nel PUMS – B17 – Parona – ponte Garibaldi" con nota prot. 24502 del 09/05/2023.

Da un esame della documentazione progettuale resa disponibile al link bit.ly/3YuJv1Z e da quanto agli atti, si rileva che:

a) è prevista la realizzazione di molteplici interventi e infrastrutture distinte e fortemente interconnesse tra loro:

- parcheggio scambiatore Verona Ovest;
- filobus (Capolinea di Cà di Cozzi);
- rotatoria tra via Cà di Cozzi e viale Caduti del Lavoro;
- realizzazione di media struttura di vendita (Lidl) con relativo parcheggio privato asservito ad uso pubblico, e ulteriori opere (sistemazioni pedonale e ciclabili);
- realizzazione di un parcheggio di pertinenza e servizio alla rete stradale con edificio adibito a pubblico esercizio per l'utenza in via Ca' di Cozzi della ditta Montre S.r.l.
- riqualificazione di via Ca' di Cozzi – via Preare;
- nuova strada urbana di collegamento Valpantena – Valpolicella (passante Nord delle Torricelle / traforino);
- itinerario ciclabile B17 Parona – Ponte Garibaldi.

b) il parcheggio viene realizzato con una soluzione a raso avente un layout differente rispetto a quanto previsto con il progetto preliminare con riduzione del numero di stalli auto e bus;

- c) il parcheggio consta di 385 posti auto, 8 stalli bus (4 da 18 m e 4 da 12-15 m) destinati al servizio di Trasporto Pubblico Locale oltre a 15 stalli moto e 10 stalli bici;
- d) all'interno del parcheggio scambiatore è stata individuata un'area su cui sarà realizzato un futuro fabbricato servizi;
- e) viene indicato un cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell'opera della durata di complessivi mesi 9 (ultimazione prevista: fine giugno 2024);

Si rileva inoltre che:

- f) nel precedente progetto preliminare era indicata la previsione di una ciclabile (lato sud di via Cà di Cozzi) a servizio del parcheggio che ad oggi non risulta essere inserita;
- g) ad eccezione dell'ingresso al parcheggio da via Caduti del Lavoro, le corsie dedicate alle manovre di ingresso/uscita al/dal parcheggio (che agevolavano le manovre delle autovetture e dei bus previste nel precedente progetto preliminare) sono state eliminate;
- h) il tratto stradale di via Ca' di Cozzi che si innesta ad Ovest nella rotatoria sarà interessato dalla realizzazione di nuovi accessi ravvicinati tra loro (ingresso/uscita dal Park Ovest, ingresso uscita dal parcheggio Montre, ingresso uscita dalla media struttura di vendita (Lidl) che si aggiungeranno a quelli già esistenti;
- i) l'area del parcheggio di interscambio risulta di difficile accesso pedonale e ciclabile;

Si evidenzia anche che:

- j) il PUMS prevedeva un parcheggio con dotazione iniziale di 1000 p.a ed un suo potenziamento nel breve-medio periodo con ulteriori 500 p.a. per complessivi 1500 p.a.;
- k) il precedente progetto preliminare del parcheggio scambiatore redatto dal Comune di Verona prevedeva 514 posti auto, oltre a 12-16 stalli destinati al Trasporto Pubblico Locale;
- l) la capacità del parcheggio previsto dal PFTE ammonta a 385 posti auto;
- m) è stato redatto uno studio del traffico, a corredo del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento in oggetto il quale evidenzia che *“i parametri geometrici e funzionali delle intersezioni e degli assi stradali afferenti soddisfano la vigente normativa e presentano Livelli di Servizio adeguati nello Stato di Progetto. La viabilità esistente e di progetto è quindi in grado di sostenere il traffico generato dai nuovi parcheggi scambiatori e di garantirne l'accessibilità e la sostenibilità dell'intervento sia sul piano viabilistico del trasporto privato sia che per il TPL.”*
- n) nella modellazione/simulazione del traffico privato sulla rete stradale, lo studio di cui al punto precedente, non pare contemplare il possibile futuro traffico dovuto alla previsione del passante Nord delle Torricelle (traforino).

Per quanto sopra rilevato ed evidenziato, richiamato quanto già espresso nel precedente parere prot. 22559 del 05/05/2020,

si prescrive che:

1. le banchine di fermata del filobus lungo via Ca' di Cozzi siano condivise con i mezzi del TPL così da consentire un efficiente ed efficace interscambio tra servizi urbani ed extraurbani poichè nelle ore di punta del mattino e del mezzogiorno la maggior parte dei bus extraurbani, al fine di ridurre i tempi di viaggio, non transiterà all'interno del parcheggio;
2. il parcheggio di interscambio sia realizzato e collaudato prima della messa in funzione della filovia, (come da prescrizione di cui alla determinazione della Provincia di Verona n. 3242/12 del 25 luglio 2012, riconfermata con le successive determinazioni n. 1828/14 del

12/05/2014 e n. 158/19 del 16/01/2019) in quanto costituisce elemento integrato ed indispensabile al funzionamento del sistema di trasporto pubblico; è necessario quindi che il cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell'opera sia opportunamente coordinato con quello della filovia - oltre che con quello della rotatoria e di tutti gli altri interventi sopra richiamati - la cui entrata in funzione è, ad oggi, prevista per il mese di gennaio 2026.

Si raccomanda inoltre che:

- a) sia garantita la possibilità di espansione/ampliamento del parcheggio nelle aree adiacenti così come indicato nella parte introduttiva del paragrafo 5.2 dello studio del traffico;
- b) l'area del parcheggio scambiatore sia organizzata in coerenza con quanto previsto al riguardo dal Documento di Indirizzo del Piano di Bacino del TPL ponendo particolare attenzione alla previsione di servizi per l'utenza (informazioni, attività commerciali, ecc.) che siano in grado di rendere l'area di interscambio attrattiva, per quanto possibile, anche indipendentemente dalla necessità di effettuare lo scambio modale;
- c) siano effettuati approfondimenti in merito alla capacità della rotatoria di sopportare il traffico dovuto alla possibilità di innesto del cosiddetto "traforino";
- d) sia valutata la possibilità di prevedere un unico ingresso/uscita comune all'intervento in oggetto ed al parcheggio Montre in modo da ridurre i punti di conflitto veicolari su via Ca' di Cozzi in prossimità dell'ingresso Ovest in rotatoria;
- e) sia valutata la possibilità di reinserire corsie dedicate per le manovre di ingresso/uscita al/dal parcheggio che agevolavano le manovre delle autovetture e in particolare dei bus già previste nel precedente progetto preliminare;
- f) sia prolungata l'isola salvagente dell'attraversamento pedonale su via Ca' di Cozzi verso Est in corrispondenza del ramo stradale di ingresso/uscita dal parcheggio scambiatore in modo tale da obbligare fisicamente i veicoli in uscita dal parcheggio a dirigersi verso l'ingresso in rotatoria;
- g) sia garantita adeguata accessibilità pedonale e ciclabile all'area del parcheggio scambiatore;
- h) un possibile inserimento di pista ciclabile al servizio del parcheggio non interferisca con marciapiedi e/o banchine di fermata;
- i) siano previste e installate adeguate pensiline con panchine e cestini per riparare gli utenti dal sole, dalle intemperie e permettere loro di sedersi in condizioni di sicurezza e comfort;
- j) siano previsti ed installati pannelli a messaggio variabile per un'efficace comunicazione all'utenza dei tempi di attesa e di altre informazioni utili;
- k) sia previsto ed installato un apposito impianto di illuminazione a servizio di tutta l'area che consenta di garantire la sicurezza sociale soggettiva ed oggettiva degli utenti in attesa nelle ore serali e notturne;
- l) siano previste aree da attrezzare mediante l'installazione di distributori automatici di biglietti;
- m) considerato che il tracciato ricade nella fascia di ricarica degli acquiferi (art. 24 delle Norme Tecniche del PTCP), si raccomanda di utilizzare soluzioni tecniche che consentano di contenere l'impermeabilizzazione delle superfici.

Si suggerisce inoltre:

- di valutare la realizzazione di un attraversamento pedonale, possibilmente interrato, su viale Caduti del lavoro in modo tale da migliorare l'accessibilità pedonale all'area di interscambio

(sul lato opposto del viale sorgono un supermercato, un centro direzionale nonché degli istituti scolastici).

Preso atto infine che il PFTE del Parcheggio Verona Ovest è coerente sia con il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 236 del 3 marzo 2015, sia con il “Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale - Documento di indirizzo” approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 4 del 16 maggio 2018, **si esprime parere favorevole subordinatamente al recepimento delle prescrizioni sopra indicate.**

Si richiama inoltre ad un’attenta valutazione delle raccomandazioni e dei suggerimenti indicati prima di dare avvio alle successive fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione.

SETTORE TRASPORTI TRAFFICO E MOBILITA’ (03/10/2023)

Richiamate le premesse già espresse nel parere del Settore Pianificazione – Urbanistica – Viabilità, **si esprime parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione, delle prescrizioni e raccomandazioni già espresse con il parere istruttorio trasmesso con nota protocollo n. 2259 del 5 maggio 2020.**

Con riferimento a quanto riportato nella RELAZIONE GENERALE-01.GEN.RE.01.0, alcune prescrizioni e raccomandazioni sono state recepite e accolte favorevolmente, a differenza di altre. In particolare, nel nuovo PFTE 2023, predisposto con un differente layout e con un ridimensionamento dell’area rispetto al progetto del 2020 per le motivazioni riportate nel testo, non si ha evidenza che sia stata accolta la raccomandazione di “ prevedere che le aree di attesa abbiano una larghezza tale (nota: in presenza di pensilina, la larghezza del marciapiede deve essere aumentata per salvaguardare il passaggio utenza (larghezza passaggio min 100 cm) da consentire l’installazione di pensiline”.

Infine, si condividono le osservazioni formulate dall’Azienda ATV (prot. ATV n. 49056 del 21/09/23), in particolare quanto riportato ai punti 1) e 2) con riferimento all’utilizzo delle fermate di interscambio di via Ca di Cozzi.

SETTORE SERVIZI IN CAMPO AMBIENTALE (04/10/2023)

Per il profilo ambientale **si conferma integralmente il parere già espresso nella conferenza dei servizi interna nell’aprile 2020 per altro richiamato al punto 10 della nota di indizione della conferenza decisoria.**

Allegato:

- Verbale CdS interna relativo ai pareri sul progetto preliminare dei parcheggi scambiatori Verona Ovest e Verona Est trasmesso con nota prot. n. 22559 del 05/05/2020.

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona

OGGETTO: PARK VERONA OVEST - parcheggio scambiatore in Via Ca' di Cozzi - PARK VERONA EST - parcheggio scambiatore in Località San Michele. Espressione parere istruttorio.

Premessa.

Il progetto del sistema filoviario è stato assoggettato a procedura di screening di VIA provinciale. All'esito di tale procedura¹ è stata prescritta, per la messa in esercizio dell'opera, la realizzazione e il collaudo dei parcheggi scambiatori, considerati quali elementi integrati ed indispensabili al funzionamento del sistema di trasporto pubblico (parcheggi di Cà di Cozzi, San Michele e Verona Sud).

Il comune di Verona, pertanto:

- con deliberazione di Giunta n. 51 del 04 febbraio 2020, ha approvato il progetto preliminare (progetto di fattibilità tecnico economica) del parcheggio scambiatore in in "Via Ca' di Cozzi – Verona Ovest";
- con deliberazione di Giunta n. 52 del 04 febbraio 2020, ha approvato il progetto preliminare (progetto di fattibilità tecnico economica) del parcheggio scambiatore in "Località San Michele – Verona Est".

Tali approvazioni si sono rese necessarie per l'inserimento degli interventi nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici, 2020-2022 e nell'elenco annuale 2020 del comune di Verona;

Il comune ha indetto conseguentemente per ciascun progetto una conferenza di servizi istruttoria in forma simultanea e in modalità sincrona per il giorno 7 aprile 2020, al fine di verificare le condizioni per ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nullaosta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente:

- con nota registrata al protocollo generale del comune di Verona con n. 92746 del 12/03/2020² è stata indetta la Conferenza di servizi di cui sopra per la valutazione del progetto relativo alla realizzazione di un parcheggio scambiatore in Via Ca' di Cozzi, Verona Ovest;
- con nota registrata al protocollo generale del comune di Verona con n. 92806 del 12/03/2020³ è stata indetta la Conferenza di servizi di cui sopra per la valutazione del progetto relativo alla realizzazione di un parcheggio scambiatore in Località San Michele, Verona Est.

Successivamente, dopo aver preso atto del Decreto Legge "Cura Italia" n. 18 del 17 marzo 2020 - art.103 "Sospensione dei termini nei procedimenti amministrativi ed effetti degli atti amministrativi in scadenza" che prevede: *"Ai fini del computo dei termini ordinatori o perentori, propedeutici, endoprocedimentali, finali ed esecutivi, relativi allo svolgimento di procedimenti amministrativi su istanza di parte o d'ufficio, pendenti alla data del 23 febbraio 2020 o iniziati successivamente a tale data, non si tiene conto del periodo compreso tra la medesima data e quella del 15 aprile 2020 ..."*, il comune ha rinviato le conferenze istruttorie al 05/05/2020 in forma semplificata e modalità asincrona⁴.

Valutata la documentazione depositata sul sito WEB del Comune di Verona e reperibile ai link:

- <https://mail.comune.verona.it/home/malvina.vascon@comune.verona.it/Briefcase/Park%20Verona%20OVEST>
- <https://mail.comune.verona.it/home/malvina.vascon@comune.verona.it/Briefcase/park%20Verona%20EST>

¹ - Determinazione n. 3242/12 del 25 luglio 2012 le cui prescrizioni sono state confermate nella determinazione n. 1828/14 del 12/05/2014 e nella determinazione n. 158/19 del 16/01/2019, che hanno escluso la necessità della VIA per i progetti di variante al filobus presentati da AMT spa.

² - Nota acquisita al protocollo provinciale con n. 13979 del 12/03/2020.

³ - Nota acquisita al protocollo provinciale con n. 13980 del 12/03/2020.

⁴ - Note del comune di Verona del 31/03/2020 acquisite al protocollo provinciale con n. 17150 del 01/04/2020 e n. 17151 del 01/04/2020 rispettivamente per il parcheggio scambiatore in Via Ca' di Cozzi - Verona Ovest e per il parcheggio scambiatore in Località San Michele Verona Est.

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona

il presente parere istruttorio viene reso sotto forma di verbale di conferenza interna dei servizi della Provincia di Verona, in modalità asincrona.

I pareri istruttori sono resi da:

Ing. Carlo Poli	Dirigente Area funzionale programmazione e sviluppo del territorio e Area funzionale manutenzione patrimonio edilizio e rete viaria provinciale
Arch. Graziano Scarsini	Responsabile del Servizio Urbanistica e Consultazioni Ambientali
Arch. Gianluigi Scamperle	Responsabile Servizio S.I.T. e pianificazione
Dott. Paolo Dominioni	Dirigente del Servizio trasporti traffico e mobilità
Ing. Pietro Luca Zecchetti	Responsabile Servizio Viabilità
Ing. Stefano Brunelli	Responsabile servizio progettazione e direzione lavori
Dott. Paolo Malesani	Dirigente Area funzionale servizi in campo ambientale

1.1 - URBANISTICA

Considerate le premesse riportate nel presente documento e tenuto conto del Piano Regolatore Comunale (PRC) di Verona, del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 236 del 3 marzo 2015, il Servizio Urbanistica ha espresso, in data 29/04/2020 il parere di seguito riportato.

PARK VERONA OVEST. Il progetto è conforme alle previsioni del Piano Regolatore Comunale (PRC) di Verona. Il PAT prevede il parcheggio (simbolo PS - art. Art. 71. Infrastrutture della mobilità: parcheggi scambiatori) nonché il potenziamento dello svincolo stradale⁵, il tracciato filoviario - art. 67 “Infrastrutture della mobilità: tramvia” e il tracciato ciclabile - art. 69 “Infrastrutture della mobilità: piste ciclabili”. Il PI (variante 23, recentemente approvata) riporta l’ambito del parcheggio regolato dall’art. 182 delle NTO “Progetti di opere pubbliche o di pubblica utilità già approvati o inseriti nella programmazione delle OO.PP.”.

Si rileva che rispetto al progetto preliminare del parcheggio Ovest oggetto del presente parere istruttorio la variante 24/1 al PI (adottata con DCC n. 55 del 28/02/2017) ha rimodulato la scheda norma 208 finalizzata alla realizzazione di una nuova media struttura commerciale che prevede sulla nuova rotatoria l’innesto di un quarto braccio per l’accesso a tale media struttura di vendita

PARK VERONA EST. Il progetto è conforme alle previsioni del Piano Regolatore Comunale (PRC) di Verona. Il PAT prevede il parcheggio normato dall’articolo 71 delle NT. Il PI prevede l’ambito che ricade tra le aree a servizi destinate a verde ed attrezzature pubbliche o di uso pubblico (artt. 121, 122, 123, 124 delle NTO del PI). Si evidenzia che le analisi condotte sugli strumenti urbanistici comunali si riferiscono ai dati rilevati dal Geoportale del comune, non essendo stato possibile verificarli con i documenti formalmente approvati dal Consiglio Comunale, in quanto non sono mai stati trasmessi alla Provincia come invece previsto dall’articolo 18 della LR 11/2004.

Per quanto riguarda il PTCP sia il PARK OVEST sia il PARK EST ricadono all’interno della “Fascia di ricarica degli acquiferi”⁶ normato dagli articoli 21, 22 e 24 delle NT del PTCP. In particolare l’articolo 24 prevede:

“1. I Comuni il cui territorio ricade nell’ambito della fascia di ricarica degli acquiferi individuata nella Tav 2 “Carta delle Fragilità” del PTCP, in sede di redazione dei piani regolatori comunali di cui alla

⁵ - art. 70 “Infrastrutture della mobilità: svincoli da potenziare o di progetto.

⁶ - La Fascia di ricarica degli acquiferi è individuata nel PTRC vigente (1992) quale ambito ad elevata vulnerabilità ambientale (art. 12 delle NT) ed è recepito nel Piano d’area Quadrante Europa (art. 52 delle NT del P.A.). Con deliberazione di Consiglio regionale n. 62/2006 la Fascia di ricarica degli acquiferi è stata ricompresa tra le zone vulnerabili ai sensi dell’articolo 92 del D.Lgs. 152/2006 ed è disciplinata e tutelata dal Piano di Tutela delle Acque regionale.

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona



L.R. 11/2004 recepiscono le direttive messe in atto dal Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto e dovranno dotarsi di norme a tutela della risorsa idrica, del risparmio e del riciclo idrico e della prevenzione dall'inquinamento finalizzate in particolare a:

- a. contenere l'urbanizzazione e le superfici impermeabilizzate così da mantenere quanto più inalterata l'estensione delle aree di ricarica;*
- b. utilizzare le cave esistenti nell'alta pianura come bacino artificiale per la ricarica degli acquiferi;*
- c. prevedere la realizzazione di reti di fognatura separata anche per gli insediamenti industriali;*
- d. individuare le superfici sottratte all'uso agricolo che possono essere rinaturalizzate ripristinando così le naturali vie di deflusso;*
- e. tutelare i sistemi irrigui a scorrimento esistenti;*
- f. prevedere reti di approvvigionamento idrico separate nelle zone ad elevata densità produttiva;*
- g. predisporre indagini idrogeologiche ed ambientali dettagliate per la localizzazione di insediamenti industriali che trattano materiali tossico-nocivi"*

In tema di trasporto pubblico il PTCP prevede all'articolo 86 comma 2 delle NT:

"2. Il Comune di Verona, in sede di redazione dei piani regolatori comunali di cui alla L.R. 11/2004, concerterà con la Provincia e i Comuni ad esso contermini:

- a. la definizione delle modalità di TPL all'interno del centro urbano in modo che possa essere integrato con il sistema extraurbano;*
- b. l'inserimento dei punti di contatto tra TPL urbano ed extraurbano oltre alla viabilità dedicata, prevedendo e predisponendo corsie preferenziali o corridoi alternativi per il trasporto su ferro;*
- c. la definizione del piano dei parcheggi che disincentivi il raggiungimento del centro della città, del nucleo dei quartieri residenziali e dei grandi poli attrattori (ospedali, centri commerciali, centri direzionali, ecc.), anche attraverso tariffe differenziate."*

Pertanto con riferimento al PTCP, e tenuto conto di quanto sopra riportato, si evidenzia che ad oggi il PRC del comune di Verona non risulta adeguato al Piano provinciale come previsto dall'articolo 12 comma 5 e dall'articolo 13 comma 1 lett. g) della L.R. 11/04 e il termine fissato dalla normativa regionale per tale adeguamento è ormai superato da tempo. Il mancato adeguamento del PRC è carente delle valutazioni previste dalle direttive del PTCP, che mediante analisi trasversali ai vari sistemi (nel caso specifico Sistema Produttivo, Sistema infrastrutturale per la mobilità su gomma, Sistema di trasporto pubblico per il trasporto di persone e merci) determinano gli impatti sul territorio comunale delle scelte strategiche, che pertanto risultano carenti.

Conseguentemente non avendo attuato quanto previsto dalle direttive provinciali non si può accertare la completa conformità urbanistica dei progetti oggetto di istruttoria.

Si precisa che l'approvazione in Conferenza di Servizi dei progetti secondo quanto previsto dall'articolo 7 della LR 11/04 dovrà tenere conto delle direttive derivanti dall'adeguamento del PRC al PTCP, che pertanto costituisce approvazione in Variante al PAT limitatamente al contesto della variante.

Considerato quanto sopra riportato si esprime **parere favorevole con la prescrizione che gli interventi potranno risultare compatibili con il Piano provinciale qualora la progettazione venga integrata con lo sviluppo delle direttive necessarie per l'adeguamento del PRC al PTCP.** I progetti dovranno essere approvati ai sensi dell'articolo 7 della LR 11/04 in variante al PAT per quanto in adeguamento al PTCP e in Variante al PI, per quanto necessario al recepimento delle prescrizioni viabilistiche e trasportistiche provinciali, limitatamente al contesto dell'ambito di riferimento dei progetti stessi, con l'esigenza di richiedere l'adesione della Provincia secondo quanto previsto dal citato articolo.



1.2 - VIABILITÀ E PROGETTAZIONE

Considerate le premesse riportate nel presente documento, le norme di settore e in particolare il Decreto Ministeriale del 19/04/2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”, il Servizio progettazione e direzione lavori e il Servizio Viabilità hanno reso il proprio parere in data 29/04/2020 e viene qui di seguito riportato.

PARK VERONA OVEST

La rotatoria prevista sull'asse di via Ca' di Cozzi di diametro esterno pari a 60-65 m supera i limiti previsti nel Decreto Ministeriale del 19/04/2006, che prevede per le rotatorie convenzionali un diametro esterno compreso tra 40 e 50 metri; la dimensione tuttavia appare giustificabile per i livelli di traffico che dovrà gestire.

Per quanto sopra, **si prescrive**, a maggior supporto della progettazione di effettuare uno studio del traffico per la valutazione dei flussi viabilistici lungo i tratti stradali interessati.

Inoltre si rileva che:

- tutti gli ingressi in rotatoria sono correttamente previsti con doppio accodamento ben dimensionato;
- viene eliminato il by-pass via Caduti del Lavoro-via Ca' di Cozzi in direzione Verona.

Per quanto sopra **si raccomanda** di valutare la previsione di mantenere il by-pass via Caduti del Lavoro-via Ca' di Cozzi in direzione Verona previa risistemazione.

La rotatoria resta un'occasione irrinunciabile anche per la riorganizzazione dell'innesto di via San Rocco su via Ca' di Cozzi, **si suggerisce** quindi:

- l'eliminazione del gruppo semaforico di via San Rocco e di via Ca' di Cozzi (che peraltro si troverebbe a soli 60 m dalla rotatoria configurandosi come elemento di disturbo, mentre il semaforo successivo si trova a 500 m in corrispondenza dell'incrocio di via Quinzano con via Trento);
- l'allungamento dell'isola spartitraffico in via Ca di Cozzi, per evitare manovre non ammesse, con obbligo di svolta a destra per l'immissione di via San Rocco su via Ca' di Cozzi e indirizzamento per l'immissione in rotatoria (tra l'altro a soli 60 m di distanza);
- l'allargamento della piattaforma di via Ca' di Cozzi (facilmente realizzabile) per ricavare uno spartitraffico centrale utile anche per gli attraversamenti pedonali ed utile per la svolta in sinistra da via Ca di Cozzi a via San Rocco.

Si **suggerisce inoltre**:

- di porre attenzione ai possibili punti di conflitto tra la corsia di uscita dal parcheggio e di innesto su via Cà di Cozzi e via Cà di Cozzi in quanto la corsia di uscita si affianca al doppio accodamento in prossimità degli attraversamenti pedonale e ciclabile indicati in planimetria e del doppio innesto in rotatoria;
- di valutare se non sia preferibile dedicare e riservare in uso esclusivo la corsia di destra del doppio accodamento del ramo Ovest alle manovre di uscita dei mezzi dal parcheggio;
- di riportare, in appositi elaborati, le quotature relative ai raggi di curvatura (interni ed esterni) delle principali manovre di svolta, nonché l'area di ingombro in curva dei bus da 18m evidenziando i valori dei franchi disponibili;
- di prolungare, nell'intervento di realizzazione della rotatoria, la punta dell'aiuola triangolare lato Ovest fino al termine del cordolo di separazione tra la corsia di uscita dal parcheggio e via Cà di Cozzi al fine di mantenere ben separati i flussi di traffico tra sensi di percorrenza opposti e di impedire fisicamente manovre non consentite;

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona

- di verificare che le lunghezze delle corsie di accelerazione e decelerazione per l'uscita/ingresso dal/al parcheggio siano conformi alla normativa vigente.

Per il Park Ovest, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione, degli approfondimenti (raccomandazioni e suggerimenti) e delle prescrizioni sopra indicate.**

PARK VERONA EST

La rotatoria San Michele per dimensioni e organizzazione è molto veloce e pericolosa. I veicoli che provengono da via Unità d'Italia entrano in rotatoria troppo veloci: allo stato attuale i veicoli non subiscono interferenze, se non per il raro traffico della rotatoria (poca cosa perché il traffico circolante esce quasi tutto in via Unità d'Italia); in futuro invece i veicoli in entrata alla rotatoria troveranno a poca distanza l'interferenza dovuta al nuovo ramo di ingresso/uscita dal parcheggio.

Si **suggerisce** di modificare il braccio esistente d'ingresso in rotatoria da via Unità d'Italia, portandolo a convergere verso il centro della rotatoria in modo che sia meno tangenziale e più spostato verso il centro della rotatoria, con raggio di curvatura abbastanza stretto in modo tale da ridurre la velocità dei veicoli in ingresso come indicato nella seguente foto.



Si **suggerisce** inoltre:

- di migliorare il nuovo innesto/immissione nella rotatoria esistente prevedendo un raccordo più dolce (similmente a quanto avveniva con il progetto precedente) ponendo attenzione ai possibili punti di conflitto;
- di valutare se non sia preferibile separare fisicamente le due corsie di immissione dedicando e riservando quella in destra alle sole manovre di svolta con direzione Raccordo autostradale Verona Est dir. Est (Zona Industriale – Iper);
- di riportare, in appositi elaborati, le quotature relative ai raggi di curvatura (interni ed esterni) delle principali manovre di svolta, nonché l'area di ingombro in curva dei bus da 18m evidenziando i valori dei franchi disponibili;



- di porre attenzione nella scelta della posizione in cui collocare l'edificio servizi, migliorare la viabilità interna al parcheggio ed in particolare nelle adiacenze del citato edificio garantendo le necessarie aree e distanze di visibilità;
- di garantire un agevole e sicuro percorso pedonale di collegamento tra il marciapiede lato ovest (quello in corrispondenza dei tre stalli bus) e il marciapiede/banchina sud (quello in corrispondenza dei cinque stalli bus), nonché tra il citato marciapiede lato ovest ed il parcheggio.

Per il Park Est, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione, degli approfondimenti (raccomandazioni e suggerimenti) e delle prescrizioni sopra indicate.**

1.3 - AMBIENTE

Per quanto riguarda la compatibilità ambientale il parere è stato reso dall'Area Ambiente in data 05/04/2020 e viene qui di seguito riportato.

Le osservazioni si riferiscono ad **entrambi i progetti** in quanto gli stessi sono da considerarsi, ai fini degli impatti ambientali, come modifica unitaria all'intervento già valutato, per le motivazioni descritte nel contributo istruttorio allegato.

Con riferimento alla nota trasmessa relativamente alla realizzazione dei parcheggi scambiatori per filobus, si fa presente quanto di seguito esposto.

Da quanto noto, l'intervento in oggetto è stato oggetto di Accordo di Programma tra Comune e Azienda AMT, ai sensi dell'art. 34, del D.Lgs 267/2000, con ripartizione delle attività/interventi in capo a ciascun ente.

Il sistema a filobus rientra tra gli interventi previsti dall'Allegato IV, punto 7, lettera l)⁷, da sottoporre a verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Per tale ragione, il Soggetto Attuatore dell'opera pubblica (AMT s.p.a.) ha presentato istanza di verifica di VIA, conclusa con determinazione n. 3242/12, con la quale è stata stabilita la non assoggettabilità a VIA, con prescrizioni.

Il progetto presentato da AMT non ricomprendeva la progettazione dei parcheggi scambiatori, con la motivazione che gli stessi non rientravano nell'appalto e, conseguentemente, la progettazione rimaneva in capo al Comune.

Per tale ragione, la valutazione degli impatti ha riguardato solamente il progetto presentato (filobus, come detto), che tuttavia è risultato ambientalmente sostenibile solamente a condizione della realizzazione, prima della messa in esercizio, dei parcheggi scambiatori.

La citata determinazione n. 3242/12 ha infatti previsto la seguente prescrizione: "prima della messa in esercizio della filovia vengano 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)".

La prescrizione è da considerarsi necessaria per garantire la sostanzialità dell'impatto ambientale dell'intervento.

Al fine del soddisfacimento della medesima prescrizione, occorre innanzitutto che il dimensionamento del numero dei posti auto sia progettato in modo congruo, in modo da assicurare la riduzione del traffico veicolare stimato nel progetto del filobus.

La medesima prescrizione è stata confermata dalle determinazioni n. 1828/14 e n. 158/19, con le quali è stata esclusa la necessità della VIA per i progetti di variante al filobus presentati da AMT spa.

7 - Sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri.

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona

Allo stato attuale, pertanto, non è stato valutato l'impatto ambientale dei parcheggi scambiatori funzionali al filobus.

I relativi progetti attualmente in corso di valutazione, potrebbero rientrare, ai sensi della vigente normativa ambientale, nelle seguenti casistiche:

- punto 7, lettera b) dell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/06: *“parcheggi ad uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto”*; ai sensi del dm 52/2015 la soglia deve intendersi ridotta del 50% nel caso in cui l'area interessata dall'intervento rientri in una delle casistiche previste dal medesimo Decreto (se vi sia cumulo con altri progetto della medesima tipologia nel raggio di 1km o se il progetto interessi una delle aree sensibili elencate nel decreto);

e/o

- punto 8, lettera t) dell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/06: *“modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato III o dell'allegato IV già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato III)”*.

Ai sensi della L.R. 4/2016, in entrambi i casi, la competenza è della Provincia.

Dalla documentazione di progetto si evince quanto segue.

- il parcheggio di san Michele – Verona Est prevede 303 posti auto ed 8 stalli; il relativo progetto verrà sottoposto alla procedura di verifica di via in quanto, per effetto cumulo con altri progetti, rientra nel citato punto 7, lettera b) dell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/06,
- il parcheggio di Cà dei cozzi – Verona Ovest prevede 514 posti auto e 12 stalli; il relativo progetto verrà sottoposto alla procedura di verifica di via in quanto rientra nel citato punto 7, lettera b) dell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/06.

Va evidenziato che la giurisprudenza in materia di VIA vieta il frazionamento dei progetti. Essendo entrambi i parcheggi scambiatori funzionali (esclusivamente) al filobus, e necessari per la sua entrata in esercizio, **il progetto dei parcheggi scambiatori, nel suo complesso, deve essere valutato unitariamente ai fini degli impatti ambientali, come estensione del progetto del filobus, già valutato (interventi di cui al punto 8, lettera t, dell'Allegato IV del d.lgs 152/06).**

La valutazione degli impatti dei parcheggi scambiatori dovrà essere, conseguentemente, valutata considerando il cumulo degli impatti dei nuovi interventi (parcheggi scambiatori) con gli impatti ambientali dell'intervento principale (realizzazione filobus), rispetto al quale costituiscono, come detto, un'estensione.

A maggior ragione, se l'intervento oggetto di Accordo di programma ricomprendeva anche i parcheggi scambiatori, non sarebbe corretto valutare gli impatti ambientali di singole porzioni di progetti, relativi ad un intervento unitario (filobus con parcheggi scambiatori ad esso funzionali).

Resta inteso che, qualora fossero previsti ulteriori parcheggi scambiatori, il relativo progetto dovrà, a sua volta, essere sottoposto a verifica di VIA, come ulteriore estensione dell'intervento costituito dal filobus e relativi parcheggi scambiatori.”

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona



1.4 - PIANIFICAZIONE

Considerate le premesse riportate nel presente documento e tenuto conto delle disposizioni previste da:

- L.R. 25/98 “Disciplina ed organizzazione del Trasporto Pubblico Locale” ed in particolare degli artt. 8, 15 e 16;
- Convenzione del 5/5/2015 tra la Provincia di Verona, il Comune di Verona e il Comune di Legnago ai sensi dell’art. 30 del D.Lgs 267/2000 per l’esercizio delle funzioni amministrative ed attività gestionali in materia di Trasporto Pubblico Locale;
- D.G.R. n.1360/2015 “Art.3bis del D.L. n. 138/2011. Designazione della Gestione Associata tramite Convenzione tra la Provincia di Verona ed i Comuni di Verona e Legnago, quale Ente di Governo del trasporto pubblico locale del Bacino territoriale ottimale e omogeneo di Verona”;
- Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 12 del 16 maggio 2018 di approvazione del “Documento di indirizzo del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale”;
- Deliberazione del Presidente della Provincia n. 91 del 29 agosto 2018 con cui sono stati adottati i programmi di esercizio per la definizione dei servizi del Trasporto Pubblico Locale del territorio della Provincia di Verona;

Il Servizio Pianificazione e SIT ha espresso, in data 17/04/2020 due distinti pareri di seguito riportati.

PARK VERONA OVEST

Da un esame della documentazione progettuale relativa al Parcheggio Scambiatore Verona Ovest, disponibile al link <https://mail.comune.verona.it/home/malvina.vascon@comune.verona.it/Briefcase/Park%20Verona%20OVEST> si rileva che:

- a. è prevista la realizzazione di tre infrastrutture distinte e fortemente interconnesse tra loro:
 - intervento parcheggio scambiatore;
 - intervento rotatoria;
 - intervento filobus;
- b. il parcheggio viene realizzato con una soluzione a raso;
- c. il parcheggio consta di 514 posti auto, oltre a 12-16 stalli (discordanza tra planimetria e relazione) destinati al Servizio di Trasporto Pubblico Locale;
- d. non sono stati redatti, a supporto della progettazione, specifici studi viabilistici per il dimensionamento del parcheggio e della rotatoria di accesso al parcheggio stesso;
- e. si prevede di realizzare percorsi pedonali lungo le corsie di manovra disposti in modo tale da far confluire i flussi verso la piazzola di sosta del servizio di trasporto pubblico;
- f. pare essere previsto il passaggio di una pista ciclabile (linea tratteggiata blu);
- g. all’interno del parcheggio scambiatore è stata individuata un’area su cui sarà realizzata una palazzina per servizi - in cui troveranno collocazione un punto di ristoro, servizi igienici e un punto informazioni - posta all’interno di un’area verde che fungerà anche da mitigazione tra l’infrastruttura e il contesto circostante;
- h. viene indicato un cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell’opera della durata di complessivi mesi 24.

Si evidenzia inoltre che:

- i. il PUMS in corso di predisposizione da parte del Comune di Verona (“Documento di raccolta dati con valutazioni della situazione attuale” – documento BVTAR021) ha preso atto, per il progetto del parcheggio scambiatore di Cà di Cozzi, delle previsioni progettuali del progetto preliminare “Collegamento stradale per il completamento dell’anello circonvallatorio a nord – traforo delle Torricelle”;
- j. il sopra citato progetto di parcheggio scambiatore era organizzato su due livelli e prevedeva una capienza di 1300 posti auto.

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona



Per quanto sopra **si prescrive che:**

1. è necessario che il parcheggio sia adeguatamente dimensionato sia per il trasporto privato che per il trasporto pubblico sulla base di uno specifico studio viabilistico-trasportistico; al riguardo si rileva una consistente modifica delle previsioni progettuali con passaggio da soluzione su due livelli a parcheggio a raso e la riduzione del numero di stalli auto dai 1300 precedentemente previsti, agli attuali 514;
2. poichè nelle ore di punta del mattino e del mezzogiorno la maggior parte dei bus extraurbani, al fine di ridurre i tempi di viaggio, non transiterà all'interno del parcheggio, è necessario che le banchine di fermata del filobus siano condivise con i mezzi del TPL extraurbano così da consentire un efficiente ed efficace interscambio tra servizi urbani ed extraurbani;
3. l'area del parcheggio scambiatore dovrà essere organizzata in coerenza con quanto previsto al riguardo dal Documento di Indirizzo del Piano di Bacino del TPL ponendo particolare attenzione alla previsione di servizi per l'utenza (informazioni, attività commerciali, ecc.) che siano in grado di rendere l'area di interscambio attrattiva, per quanto possibile, anche indipendentemente dalla necessità di effettuare lo scambio modale;
4. per le principali manovre di svolta dei mezzi del TPL deve essere garantito un adeguato franco per l'inscrivibilità in curva dei veicoli rispetto ai valori minimi previsti dal Codice della Strada per la fascia d'ingombro, in modo tale da rendere il più agevole possibile le manovre dei bus (con particolare attenzione agli autosnodati da 18m);
5. la pista ciclabile non dovrà interferire con marciapiedi e/o banchine di fermata;
6. gli attraversamenti pedonali e/o ciclabili dovranno essere sicuri, ben visibili (devono essere garantite adeguate aree e distanze di visibilità), correttamente posizionati, illuminati e non dovranno interferire con le aree di fermata o gli stalli di stazionamento bus;
7. la segnaletica orizzontale e verticale dovrà essere conforme al Codice della Strada e relativo regolamento;
8. il parcheggio di interscambio dovrà essere realizzato e collaudato prima della messa in funzione della filovia, (come da prescrizione di cui alla determinazione della Provincia di Verona n. 3242/12 del 25 luglio 2012, riconfermata con le successive determinazioni n. 1828/14 del 12/05/2014 e n. 158/19 del 16/01/2019) in quanto costituisce elemento integrato ed indispensabile al funzionamento del sistema di trasporto pubblico; è necessario quindi che il cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell'opera sia opportunamente coordinato con quello della filovia - oltre che con quello della rotatoria - la cui entrata in funzione è, ad oggi, prevista per il mese di gennaio 2022.

Si raccomanda di prevedere ed installare arredi di qualità in quanto il parcheggio scambiatore costituirà il biglietto da visita del trasporto pubblico; in particolare si raccomanda di:

- prevedere e installare adeguate pensiline con panchine e cestini per riparare gli utenti dal sole, dalle intemperie e permettere loro di sedersi in condizioni di sicurezza e comfort;
- prevedere ed installare pannelli a messaggio variabile per un'efficace comunicazione all'utenza dei tempi di attesa e di altre informazioni utili;
- prevedere ed installare un apposito impianto di illuminazione a servizio di tutta l'area che consenta di garantire la sicurezza sociale soggettiva ed oggettiva degli utenti in attesa nelle ore serali e notturne;
- prevedere un'area destinata a parcheggio delle biciclette dotata di adeguate rastrelliere in modo tale da promuovere l'utilizzo combinato di biciclette e mezzi pubblici, ponendo così le basi per un ampliamento del segmento di clientela del trasporto pubblico;
- prevedere aree da attrezzare mediante l'installazione di distributori automatici di biglietti.

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona



Sarebbe altresì opportuno che i tre interventi di realizzazione del parcheggio scambiatore, della rotatoria e del filobus fossero unificati in un progetto unico o quantomeno ben coordinati tra loro a livello di progettazione, fermo restando che la loro realizzazione, come prescritto, dovrà essere temporalmente compatibile con la messa in funzione del nuovo Filobus.

Si suggerisce inoltre:

- di valutare se realizzare un attraversamento pedonale, magari interrato, su viale Caduti del Lavoro (sul lato opposto della strada sorgono un supermercato, un centro direzionale nonché degli istituti scolastici).

Preso atto infine che il progetto preliminare di Parcheggio Verona Ovest è coerente con il “Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale - Documento di indirizzo” approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 4 del 16 maggio 2018, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione, degli approfondimenti (raccomandazioni e suggerimenti) e delle prescrizioni sopra indicate.**

PARK VERONA EST

Da un esame della documentazione progettuale relativa al Parcheggio Scambiatore Verona Est, disponibile al link <https://mail.comune.verona.it/home/malvina.vascon@comune.verona.it/Briefcase/park%20Verona%20EST> si rileva che:

- a. è prevista la realizzazione di due infrastrutture distinte e fortemente interconnesse tra loro:
 - intervento parcheggio scambiatore;
 - intervento filobus;
- b. il parcheggio viene realizzato con una soluzione a raso;
- c. il parcheggio consta di 303 posti auto, oltre a 8 stalli destinati al Servizio di Trasporto Pubblico Locale;
- d. non sono stati redatti, a supporto della progettazione, specifici studi viabilistici per il dimensionamento del parcheggio;
- e. all'interno del parcheggio scambiatore è stata individuata un'area su cui sarà realizzata una palazzina per servizi in cui troveranno collocazione un punto di ristoro, servizi igienici e un punto informazioni;
- f. viene indicato un cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell'opera della durata di complessivi mesi 24.
- g. Si evidenzia inoltre che:
- h. una soluzione di parcheggio simile era già stata prevista nell'ambito del P.U.A. Scheda Norma 402 - A.T.O. 6, poi decaduta;
- i. la soluzione di cui al punto precedente era stata sviluppata in un contesto urbanistico in cui erano previsti altri parcheggi in adiacenza a quello di interscambio.

Per quanto sopra **si prescrive che:**

1. **è necessario che il parcheggio sia adeguatamente dimensionato sia per il trasporto privato che per il trasporto pubblico sulla base di uno specifico studio viabilistico-transportistico;**
2. l'area del parcheggio scambiatore dovrà essere organizzata in coerenza con quanto previsto al riguardo dal Documento di Indirizzo del Piano di Bacino del TPL ponendo particolare attenzione alla previsione di servizi per l'utenza (informazioni, attività commerciali, ecc.) che siano in grado di rendere l'area di interscambio attrattiva, per quanto possibile, anche indipendentemente dalla necessità di effettuare lo scambio modale;

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona

3. per le principali manovre di svolta dei mezzi del TPL deve essere garantito un adeguato franco per l'inscrivibilità in curva dei veicoli rispetto ai valori minimi previsti dal Codice della Strada per la fascia d'ingombro, in modo tale da rendere il più agevole possibile le manovre dei bus (con particolare attenzione agli autosnodati da 18m);
4. il progetto dovrà implementare, per il tratto di competenza, la realizzazione di una pista ciclabile di accesso allo stesso in coerenza con le previsioni degli strumenti pianificatori del Comune (Piano della rete ciclabile: elab. 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4; PUMS: Scenario di riferimento per la mobilità dolce: elab. BVTP0040) che prevedono il passaggio dall'area in oggetto della pista ciclabile regionale Porta Vescovo – San Martino B.A. - Vicenza, nonché la realizzazione del collegamento ciclabile via Marotto – Rotonda AIA;
5. gli attraversamenti pedonali e/o ciclabili dovranno essere sicuri, ben visibili (devono essere garantite adeguate aree e distanze di visibilità), correttamente posizionati, illuminati e non dovranno interferire con le aree di fermata o gli stalli di stationamento bus;
6. la segnaletica orizzontale e verticale dovrà essere conforme al Codice della Strada e relativo regolamento;
7. il parcheggio di interscambio dovrà essere realizzato e collaudato prima della messa in funzione della filovia, (come da prescrizione di cui alla determinazione della Provincia di Verona n. 3242/12 del 25 luglio 2012, riconfermata con le successive determinazioni n. 1828/14 del 12/05/2014 e n. 158/19 del 16/01/2019) in quanto costituisce elemento integrato ed indispensabile al funzionamento del sistema di trasporto pubblico; è necessario quindi che il cronoprogramma per la progettazione e realizzazione dell'opera sia opportunamente coordinato con quello della filovia - oltre che con quello della rotatoria - la cui entrata in funzione è, ad oggi, prevista per il mese di gennaio 2022.

Si raccomanda di prevedere ed installare arredi di qualità in quanto il parcheggio scambiatore costituirà il biglietto da visita del trasporto pubblico; in particolare si raccomanda di:

- prevedere e installare adeguate pensiline con panchine e cestini per riparare gli utenti dal sole, dalle intemperie e permettere loro di sedersi in condizioni di sicurezza e comfort;
- prevedere ed installare pannelli a messaggio variabile per un'efficace comunicazione all'utenza dei tempi di attesa e di altre informazioni utili;
- prevedere ed installare un apposito impianto di illuminazione a servizio di tutta l'area che consenta di garantire la sicurezza sociale soggettiva ed oggettiva degli utenti in attesa nelle ore serali e notturne;
- prevedere un'area destinata a parcheggio delle biciclette dotata di adeguate rastrelliere in modo tale da promuovere l'utilizzo combinato di biciclette e mezzi pubblici, ponendo così le basi per un ampliamento del segmento di clientela del trasporto pubblico;
- prevedere aree da attrezzare mediante l'installazione di distributori automatici di biglietti.

Sarebbe altresì opportuno che i due interventi di realizzazione del parcheggio scambiatore e del filobus fossero unificati in un progetto unico o quantomeno ben coordinati tra loro a livello di progettazione, fermo restando che la loro realizzazione, come prescritto, dovrà essere temporalmente compatibile con la messa in funzione del nuovo Filobus.

Preso atto infine che il progetto preliminare di Parcheggio Verona Est è coerente con il “Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale - Documento di indirizzo” approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 4 del 16 maggio 2018, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione, degli approfondimenti (raccomandazioni e suggerimenti) e delle prescrizioni sopra indicate.**

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona



1.5 - TRASPORTI

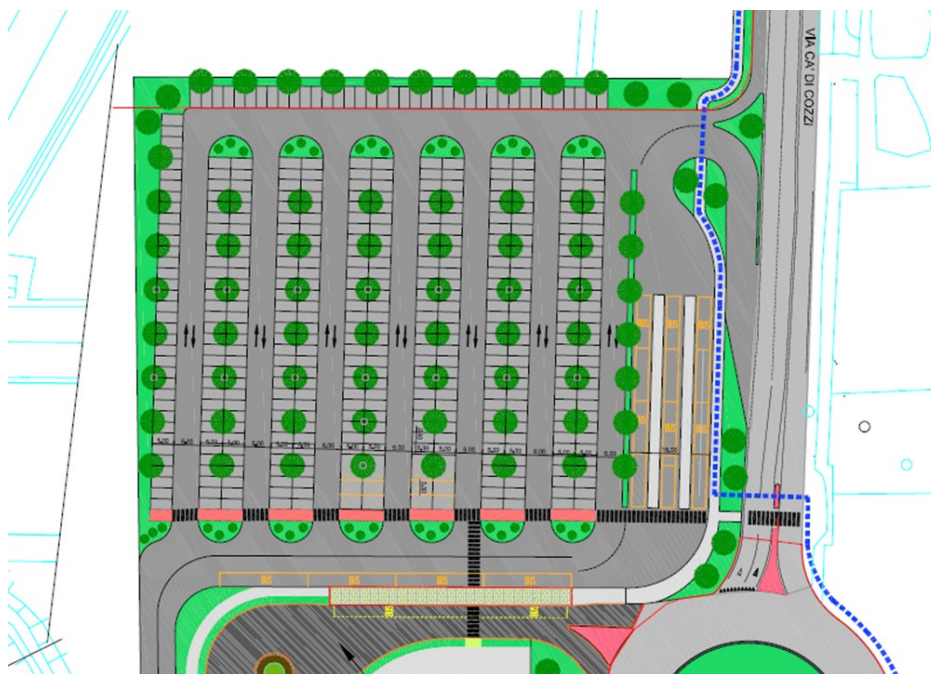
Il Servizio Trasporti ha reso in data 21/04/2020 i due distinti pareri di seguito riportati.

PARK VERONA OVEST

Il presente parere viene rilasciato in attuazione di quanto previsto dalla deliberazione⁸ della Giunta regionale n. 1360 del 09 ottobre 2015, per fornire indicazioni utili affinché possano essere approfondite, nella successiva fase progettuale, le necessarie condizioni per il regolare svolgimento del servizio in sicurezza.

Il parcheggio scambiatore di Cà di Cozzi è stato progettato per soddisfare la richiesta del fabbisogno di posti auto per consentire un servizio di interscambio con la fermata di capolinea del nuovo sistema filoviario. All'interno della stessa area destinata a parcheggio è prevista la realizzazione di aree di fermata per il trasporto pubblico locale (TPL) tradizionale su gomma.

Il progetto prevede "12 stalli per il Servizio di Trasporto Pubblico" organizzati come da elaborato estratto dalla TAV. 3 e di seguito riproposto



Si riportano di seguito alcune **prescrizioni e raccomandazioni**.

Area di attesa utenti:

1. garantire che gli spazi di attesa per gli utenti del servizio di trasporto pubblico non interferiscano con i flussi ciclabili; nel caso in cui ciò non fosse possibile, prevedere l'interruzione della pista ciclabile nel tratto interferente mediante apposizione di segnaletica verticale e/o orizzontale;
2. garantire che gli spazi di attesa siano idoneamente illuminati;

⁸- Con deliberazione della Giunta regionale n. 1360 del 09 ottobre 2015 "art. 3bis del d.l. n. 138/2011. Designazione della Gestione Associata tramite Convenzione tra la Provincia di Verona e i Comuni di Verona e Legnago, quale Ente di governo del trasporto pubblico locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Verona", all'Ente di Governo sono state attribuite, tra l'altro, le funzioni di cui alla L.R. n. 25/1998 relative al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità dei servizi di trasporto urbano ed extraurbano su strada, dell'idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate, ai sensi dell'articolo 5, ultimo comma, del DPR 11 luglio 1980, n. 753.

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona

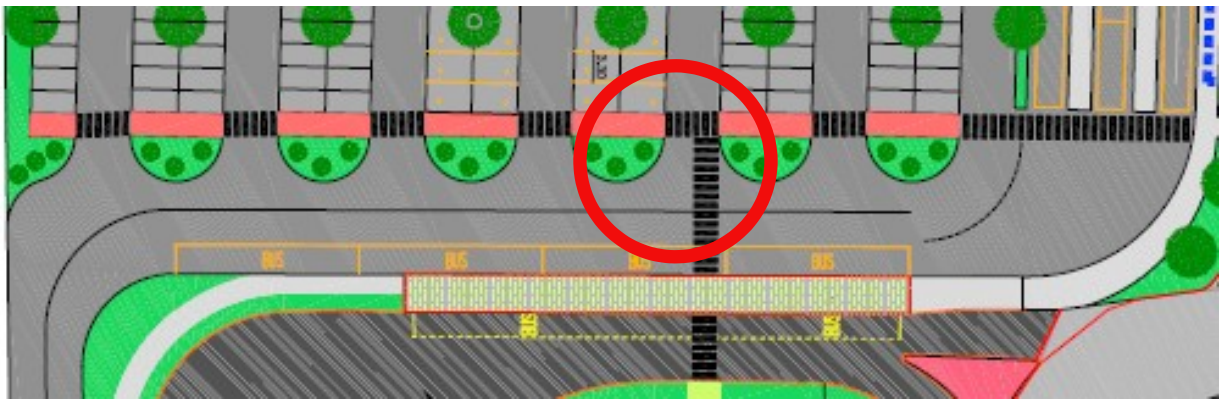


si raccomanda di:

3. prevedere che le aree di attesa abbiano una larghezza tale⁹ da consentire l'installazione di pensiline;
4. predisporre le infrastrutture per i futuri allacciamenti sia alla rete elettrica che alle connessioni smart, a servizio dei pannelli a messaggio variabile specifici del trasporto pubblico;
5. valutare l'opportunità di predisporre un impianto destinato alla video sorveglianza;
6. prevedere, tra gli arredi urbani, un'area destinata a parcheggio delle biciclette dotata di adeguate rastrelliere;
7. predisporre gli allacciamenti per l'installazione dei distributori automatici di biglietti del TPL;

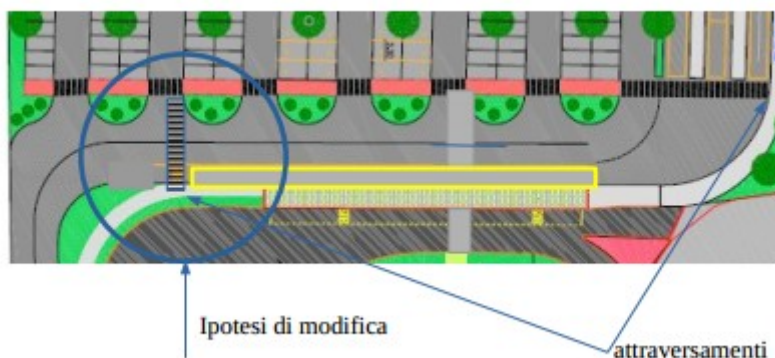
Aree di fermata:

8. delimitare le aree di fermata con la segnaletica orizzontale gialla, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 151 del D.P.R. 495/1992;
9. apporre la segnaletica verticale nel rispetto delle prescrizioni di cui agli articoli 81 e 352 del D.P.R. 495/1992;
10. l'ubicazione delle aree di fermata deve essere prevista nel rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 352 del D.P.R. 495/1992; in particolare, non possono ricadere in corrispondenza di un'area di intersezione;
11. prevedere gli attraversamenti pedonali in posizione arretrata rispetto all'area di fermata; in particolare, ai fini della sicurezza delle fermate, vanno modificate le ipotesi di progetto del percorso pedonale di attraversamento affinché non vi siano sovrapposizione tra le aree di fermata BUS e lo stesso attraversamento (questo vale anche per l'area di fermata della filovia posta oltre la banchina di fermata):



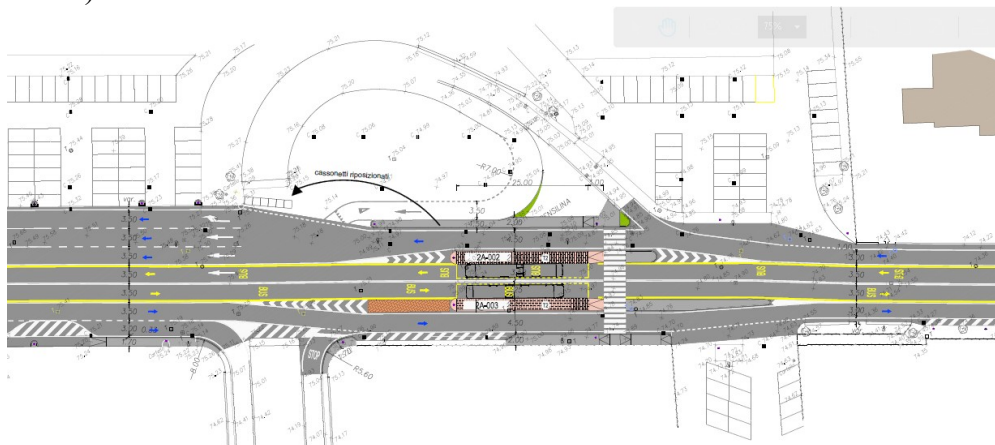
l'attraversamento pedonale andrebbe previsto a monte delle aree di fermata traslando a valle gli spazi dedicati allo stazionamento degli autobus, come riportato di seguito a titolo esemplificativo:

⁹ - in presenza di pensilina, la larghezza del marciapiede deve essere aumentata per salvaguardare il passaggio utenza (larghezza passaggio min 100 cm) ;

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona


si evidenzia infine che:

12. le aree utilizzabili anche per la sosta tecnica dei mezzi del TPL si riducono, dalle iniziali 12 di progetto, alle effettive 4-5 unità, fermo restando la possibilità di utilizzare come area di sosta anche una delle tre “corsie preferenziali” destinate al transito dei mezzi per le sole operazioni di carico/scarico utenza;
13. l’effettivo numero di stalli BUS, per quanto inferiore rispetto alle risultanze del progetto, pare adeguato al servizio di TPL previsto nel Documento di Indirizzo del Piano di Bacino, in orario di morbida;
14. per quanto previsto, inoltre, nel sopracitato Documento di Indirizzo, in orario di punta, le linee tradizionali extraurbane del TPL non saranno interrotte in corrispondenza dei capolinea della filovia; pertanto, occorrerebbe garantire che la fermata della filovia su via Cà di Cozzi possa diventare di interscambio ed essere utilizzata anche dalle linee tradizionali del TPL (urbano ed extraurbano):



(estratto dal Progetto del nuovo sistema filoviario di Verona)

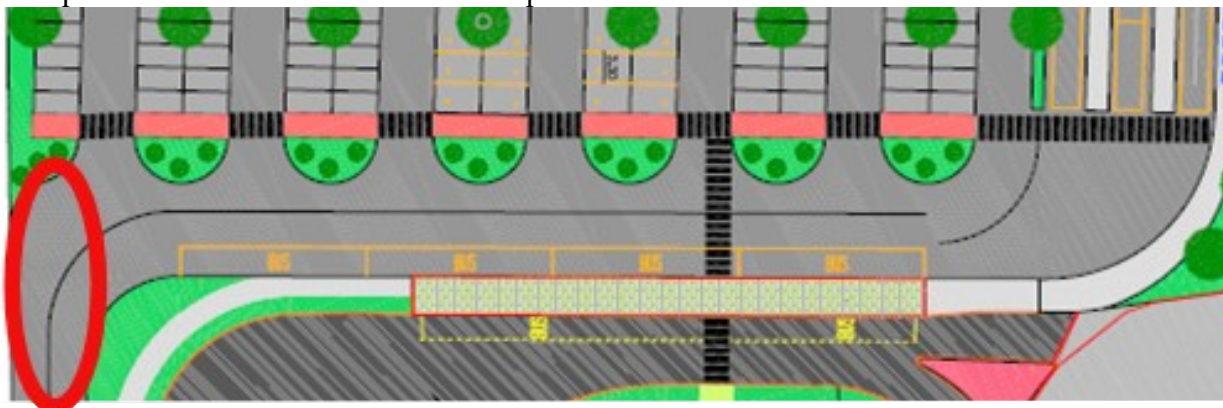
Spazi di manovra:

15. verificare, ed eventualmente ridisegnare, le corsie di transito utilizzate dal tpl per garantire in sicurezza, senza invasioni della corsia dell’opposto senso di marcia, il transito e le manovre di svolta dei mezzi. Si fa presente che i servizi del TPL sono effettuati anche con autosnodati di lunghezza di 18m;
16. si riportano di seguito alcune criticità che potrebbero richiedere ulteriori approfondimenti progettuali:

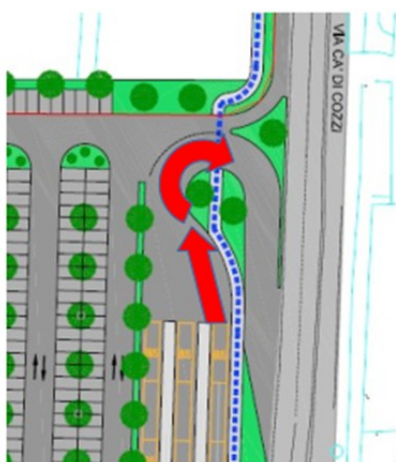
VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona



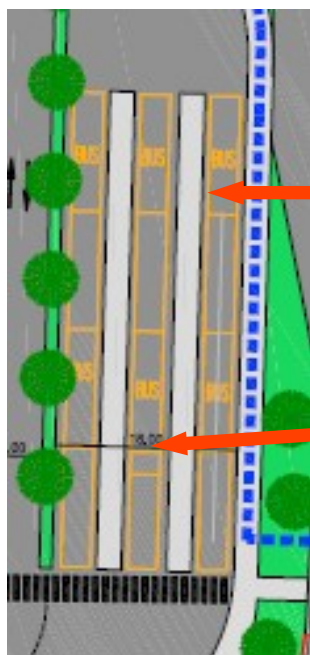
- spazio di manovra di svolta a dx con possibile rischio di conflitto con l'area di fermata:



- spazio di manovra dei mezzi in uscita dal parcheggio su Cà di Cozzi:



- interferenza tra sagoma delle banchine e spazio di accostamento e tra area di attesa e pista ciclabile (vedasi osservazione riportata al punto 1):



interferenza tra area di attesa e pista ciclabile

interferenza tra sagoma della banchina e spazio di manovra

- spazio di manovra di svolta a dx in ingresso da via Caduti del Lavoro:



Per il Park Ovest, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione delle prescrizioni e raccomandazioni sopra indicate.**

PARK VERONA EST

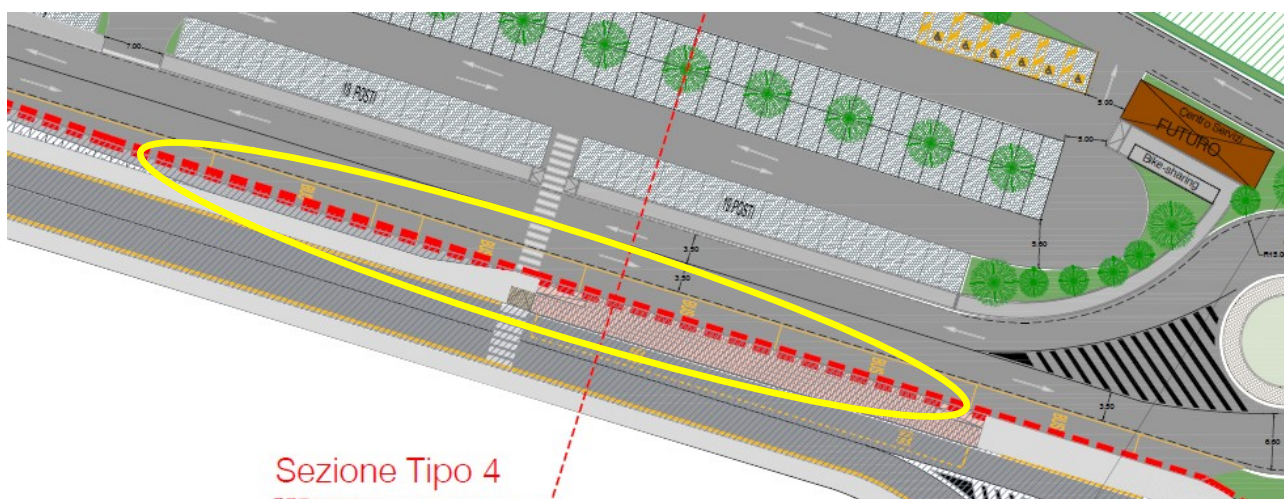
Il presente parere viene rilasciato in attuazione di quanto previsto dalla deliberazione¹⁰ della Giunta regionale n. 1360 del 09 ottobre 2015, per fornire indicazioni utili affinché possano essere approfondite, nella successiva fase progettuale, le necessarie condizioni per il regolare svolgimento del servizio in sicurezza.

L'area a parcheggio, si colloca nel territorio della 7° Circoscrizione, al confine con il Comune di San Martino Buon Albergo in corrispondenza dell'attestazione est della filovia lungo un'importante direttrice viaria – Via Unità d'Italia, all'intersezione con la Bretella Autostradale di Verona EST- Tangenziale Est. L'intervento prevede nel suo complesso anche la realizzazione della viabilità di immissione dall'anello di svincolo e quindi di collegamento con la Tangenziale Est e pertanto indispensabile alla fruizione del parcheggio, garantendone un accesso e uscita indipendenti dal quartiere di San Michele.

Nell'area destinata a parcheggio sono stati previsti 8 stalli per il Servizio di Trasporto Pubblico:

¹⁰ - Con deliberazione della Giunta regionale n. 1360 del 09 ottobre 2015 “art. 3bis del d.l. n. 138/2011. Designazione della Gestione Associata tramite Convenzione tra la Provincia di Verona e i Comuni di Verona e Legnago, quale Ente di governo del trasporto pubblico locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Verona”, all'Ente di Governo sono state attribuite, tra l'altro, le funzioni di cui alla L.R. n. 25/1998 relative al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità dei servizi di trasporto urbano ed extraurbano su strada, dell'idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate, ai sensi dell'articolo 5, ultimo comma, del DPR 11 luglio 1980, n. 753.

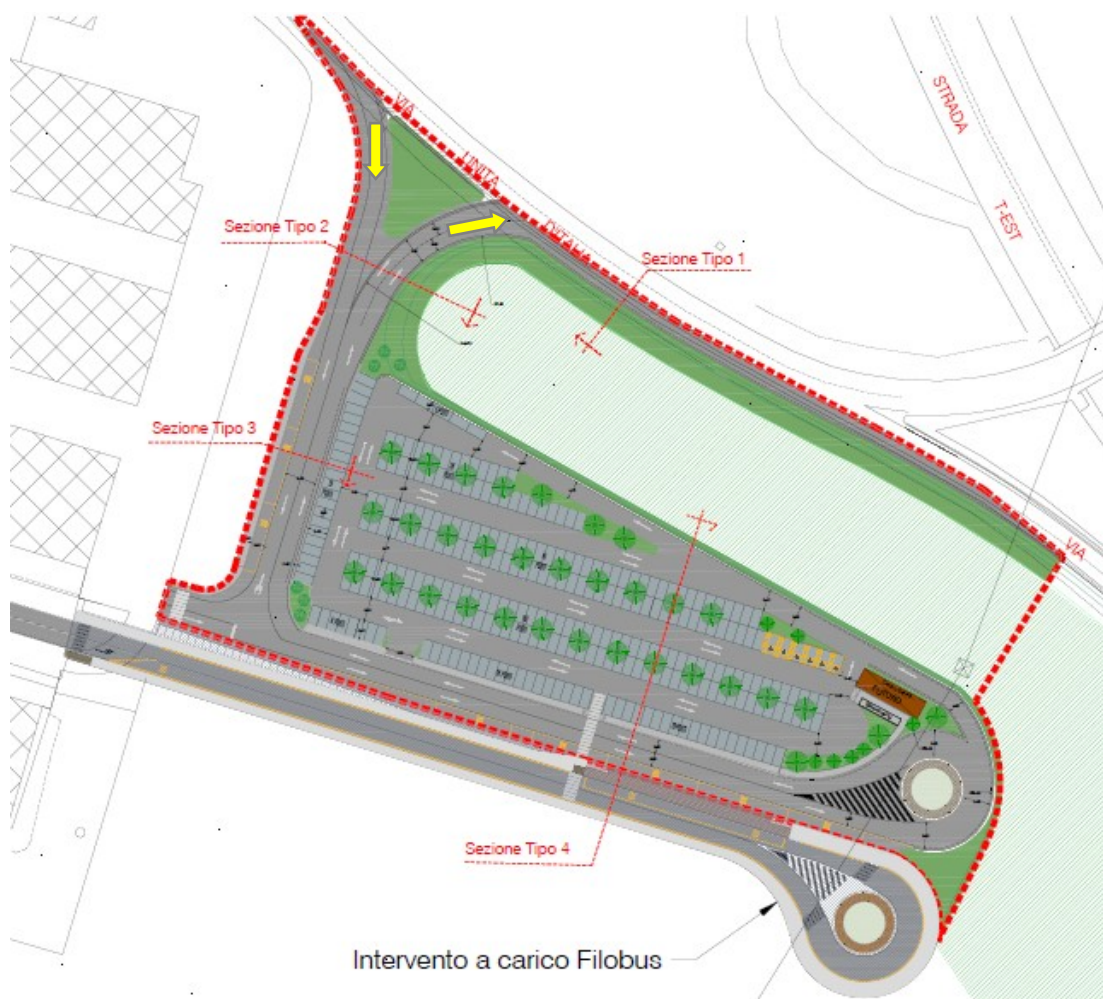
VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona



L'accessibilità al parcheggio avviene tramite una nuova bretella prevista¹¹ in corrispondenza dello svincolo di Verona Est-Tangenziale. Sarà consentito l'accesso, oltre che alle auto, anche ai mezzi del Servizio di Trasporto Pubblico:

¹¹ - Tale nuovo accesso/uscita dovrà essere convenzionato con la Società Gestore della Tangenziale Est, ossia Società A4 BS/PD;
20200429_CDSinterna_PARK_Filobus

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona



Si riportano di seguito alcune **prescrizioni e raccomandazioni**.

Area di attesa utenti:

1. garantire che gli spazi di attesa per gli utenti del servizio di trasporto pubblico non interferiscano con i flussi ciclabili; nel caso in cui ciò non fosse possibile, prevedere l'interruzione della pista ciclabile nel tratto interferente mediante apposizione di segnaletica verticale e/o orizzontale;
 2. garantire che gli spazi di attesa siano idoneamente illuminati;
- si raccomanda di:
3. prevedere che le aree di attesa abbiano una larghezza tale¹² da consentire l'installazione di pensiline;
 4. predisporre le infrastrutture per i futuri allacciamenti sia alla rete elettrica che alle connessioni smart, a servizio dei pannelli a messaggio variabile specifici del trasporto pubblico;
 5. valutare l'opportunità di predisporre un impianto destinato alla video sorveglianza;
 6. prevedere, tra gli arredi urbani, un'area destinata a parcheggio delle biciclette dotata di adeguate rastrelliere;
 7. predisporre gli allacciamenti per l'installazione dei distributori automatici di biglietti del TPL;

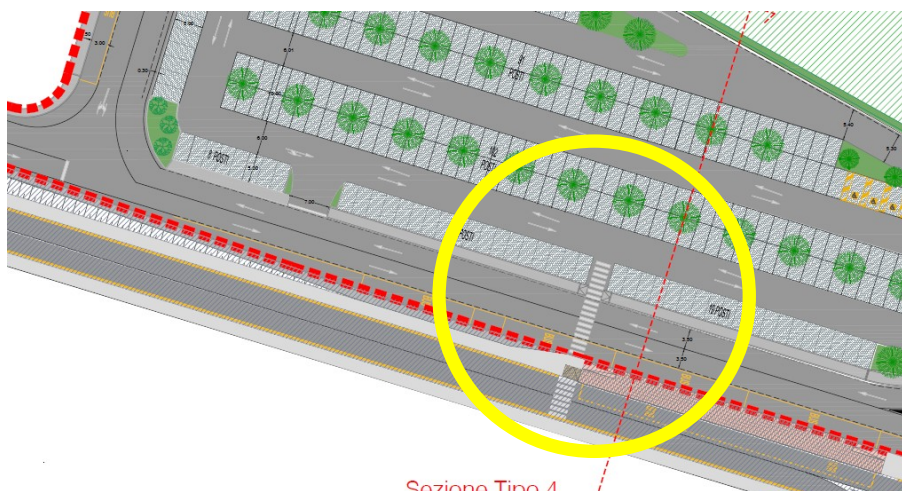
¹² - in presenza di pensilina, la larghezza del marciapiede deve essere aumentata per salvaguardare il passaggio utenza (larghezza passaggio min 100cm);

VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona

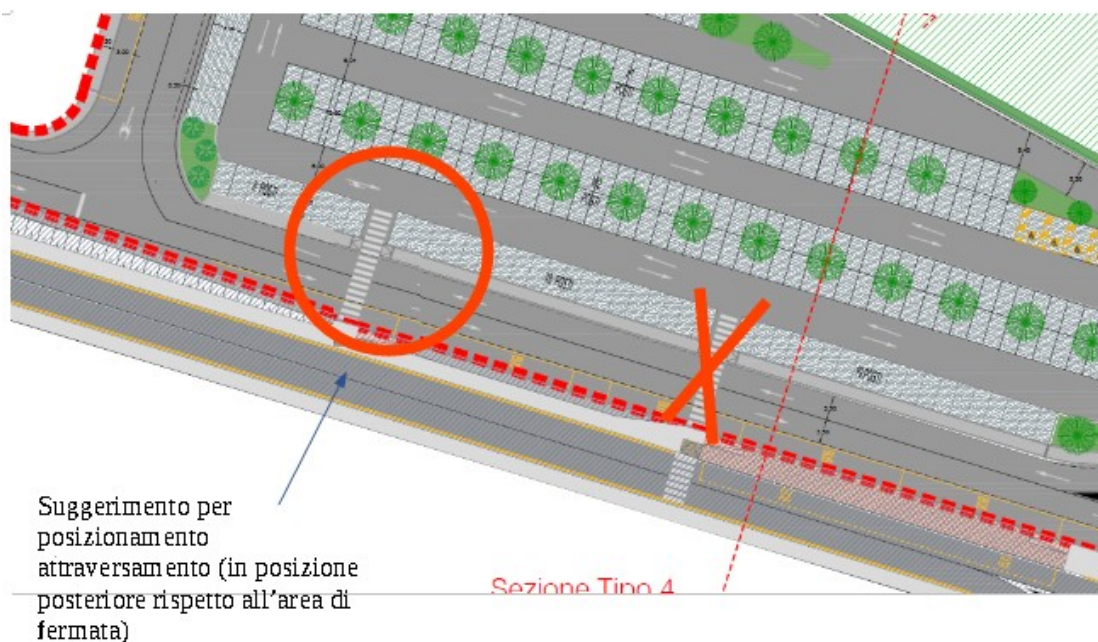


Aree di fermata:

8. delimitare le aree di fermata con la segnaletica orizzontale gialla, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 151 del D.P.R. 495/1992;
9. apporre la segnaletica verticale nel rispetto delle prescrizioni di cui agli articoli 81 e 352 del D.P.R. 495/1992;
10. l'ubicazione delle aree di fermata deve essere prevista nel rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 352 del D.P.R. 495/1992; in particolare, non possono ricadere in corrispondenza di un'area di intersezione;
11. prevedere gli attraversamenti pedonali in posizione arretrata rispetto all'area di fermata; in particolare, ai fini della sicurezza delle fermate, vanno modificate le ipotesi di progetto del percorso pedonale di attraversamento affinché non vi siano sovrapposizione tra le aree di fermata BUS e lo stesso attraversamento:



L'attraversamento pedonale va preferibilmente previsto a monte delle aree di fermata, a titolo esemplificativo:



VERBALE della CONFERENZA INTERNA DEI SERVIZI modalità asincrona



Altrimenti, se previsto a valle di un'area di fermata, deve essere da questa sufficientemente distanziato per consentire la visibilità dei pedoni.

12. l'effettivo numero di stalli BUS pare adeguato al servizio di TPL previsto nel Documento di Indirizzo del Piano di Bacino, in orario di morbida;

Spazi di manovra

Si raccomanda di:

verificare, ed eventualmente ridisegnare, le corsie di transito utilizzate dal TPL per garantire in sicurezza il transito e le manovre di svolta dei mezzi; si fa presente che i servizi del TPL sono effettuati anche con autosnodati di lunghezza di 18 m.

Per il Park Est, si esprime **parere favorevole subordinatamente al recepimento, nei successivi livelli di progettazione delle prescrizioni e raccomandazioni sopra indicate.**

Data: 09 ottobre 2023, 17:51:06

Da: sviluppoterritorio.provincia.vr@pecveneto.it

A: amtspa@cgn.legalmail.it
protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

Oggetto: Conferenza di servizi decisoria in forma semplificata e in modalità asincrona finalizzata all'autorizzazione dell'intervento di realizzazione del parcheggio scambiatore denominato Park Ovest/Ca' di Cozzi a servizio della filovia di Verona. Parere della Provincia di Verona. - [RIF.PROT.:p_vr|REGISTRO UFFICIA|52411/2023]

Allegati: Parere_PFTE_ParkCaDiCozzi_PFTE_Complessivo.pdf.p7m (104.7 KB)
Lett_Trasm_CdSint_Pareri_Provincia_PFTE_ParkCaDiCozzi.pdf.p7m (108.6 KB)
All_ParereProgPrel_CDSinterna_PARK_Filobus.Firmato.pdf.p7m (2.1 MB)
Parere_PFTE_ParkCaDiCozzi_PFTE_Complessivo.pdf_Marcato.pdf (105.9 KB)
Lett_Trasm_CdSint_Pareri_Provincia_PFTE_ParkCaDiCozzi.pdf_Marcato.pdf (106.9 KB)
All_ParereProgPrel_CDSinterna_PARK_Filobus.Firmato.pdf_Marcato.pdf (2.2 MB)

*Ministero della Cultura*SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI VERONA, ROVIGO E VICENZA*Verona, data del protocollo*All'Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.
Via Torbido, 1 - Verona
*amtspa@cg.legalmail.it**Risposta al foglio prot. 2211 del 17/8/2023**Prot. in entrata prot. 25692 del 18/8/2023*

OGGETTO: VERONA – AMT3 SpA - Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della filovia di Verona. Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi. Indizione Conferenza di Servizi decisoria in forma semplificata ed in modalità asincrona finalizzata all'autorizzazione degli interventi. Trasmissione parere di competenza.

Con riferimento alla convocazione della Conferenza di Servizi specificata in oggetto pervenuta tramite posta elettronica certificata con vs. prot. 2211 del 17/8/2023 e acquisita agli atti di questo Ufficio al prot. con n. 25692 del 18/8/2023;

VISTA la documentazione di progetto;

RICHIAMATE le precedenti note intercorse e da ultima la Vs nota integrativa prot. 2569 del 6/10/2023, acquisita agli atti in pari data con prot. 30738, con la quale è stata trasmesso *Il Documento di valutazione archeologica di cui al D.Lgs. 36/2023 (ex D.Lgs. 50/2016)* recante Codice dei contratti pubblici –art. 41, c.4 – Allegato I. 8, conforme a quanto previsto dalla normativa vigente e dagli indirizzi ministeriali in materia, elaborato dal dott. Simone Melato; ACCERTATO che alla luce delle informazioni contenute nella documentazione progettuale allegata il progetto non interessa aree sottoposte a vincolo paesaggistico;

CONSIDERATO che sulla base degli elementi trasmessi emerge che l'area in oggetto presenta un potenziale archeologico elevato;

VISTO il D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.e i.;

VISTO l'art. 41 del D.P.C.M. 2 dicembre 2019 n. 169

QUESTA SOPRINTENDENZA ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

al progetto così come descritto negli elaborati pervenuti alle seguenti prescrizioni:

- *Ai sensi del D. Lgs. 36/2023, art. 41, c. 4 e All. I.8, c. 4 e c. 7 che siano effettuati, prima dell'esecuzione delle opere, alcuni approfondimenti archeologici (saggi o trincee) a cura di archeologi professionisti in possesso dei prescritti requisiti professionali. Si richiede di concordare con la scrivente e i Vs archeologi il piano delle indagini una volta definita con precisione la posizione degli scavi da effettuare-*
- *La direzione delle indagini, secondo quanto disposto dal D. Lgs. 42/2004, compete alla Scrivente, a cui dovranno essere comunicati, con congruo preavviso, non inferiore a dieci giorni, la data di inizio delle attività e il nominativo degli archeologi professionisti incaricati.*

Si rammenta che ai sensi dell' All. I.8, c. 6 sulla base degli esiti finali dei saggi di verifica preventiva disposta ai sensi del commi 4 e 7, è possibile perfezionare il presente parere per quanto attiene ai profili archeologici,

IL SOPRINTENDENTE*Fabrizio Magani*
(documento firmato digitalmente)

Il responsabile del procedimento
Funzionario Archeologo Brunella Bruno

Il responsabile dell'istruttoria- aspetti paesaggistici
Funzionario architetto Giovanna Battista

Il Collaboratore all'Istruttoria Ass. Amm. Lorella Pomari



Data: 10 ottobre 2023, 08:33:32
Da: sabap-vr@pec.cultura.gov.it
A: amtspa@cgn.legalmail.it
Oggetto: MIC|MIC_SABAP-VR_UO12|10/10/2023|0030860-P - VRC- CS- ARCPREV- AMT3
SpA - VERONA- Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest
a servizio della filovia di Verona. Parcheggio Ovest/Ca? di Cozzi - conferenza dei servizi.
Riscontro Vs nota prot. MICMIC_SABAP-VR_UO1227/09/20230029475-P.#92247831#
Allegato: Verona-AMT-Ca di Cozzi- Parere finale Conferenza servizi.pdf (293.5 KB)

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.

Registro: SABAP-VR

Numero di protocollo: 30860

Data protocollazione: 10/10/2023

Segnatura: MIC|MIC_SABAP-VR_UO12|10/10/2023|0030860-P

Verona, 11/10/2023

TRASMISSIONE MEZZO PEC

Spett.le

AMT3 S.p.A.
Ing. Domenico Menna
Via Torbido 1
Verona
amtspa@cgn.legalmail.it

Ing. Tiziano Panato
Veneto Strade
c/o Via C. Baseggio, 5
30174, Mestre (VE)
venetostrade@pec.venetostrade.it

OGGETTO: Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della filovia di Verona. Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi - Indizione conferenza dei servizi. **Riscontro richiesta del RUP del 25/09/2023**

In riferimento alla VS. nota del 25.09.2023 P.G. 350828/2023 si trasmette in allegato il riscontro della Pianificazione Urbanistica.

Distinti saluti.

Il Dirigente
Ing. Michele FASOLI

(firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i.)

Verona, 10.10.2023

Alla Direzione **MOBILITA' TRAFFICO**
c.a. Ing Michele Fasoli
SEDE

Oggetto: Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della filovia di Verona.
Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi - Indizione conferenza dei servizi.
Riscontro richiesta del RUP del 25/09/2023

In riferimento alla VS. nota del 25.09.2023 P.G. 350828/2023, visti gli elaborati relativi alla variante urbanistica, resi disponibili da AMT3 S.p.A., si esprime quanto di seguito:

- l'elaborato 01.CDS.RE.04.0 – Relazione urbanistica risulta completo e adatto allo scopo di descrivere la variante urbanistica;

- l'elaborato DICHIARAZIONE DI NON NECESSITÀ DELLA VALUTAZIONE SISMICA risulta conforme a quanto stabilito dalle DGRV regionali e può essere trasmesso dal Comune, al competente Genio Civile di Verona, prima dell'Adozione della variante urbanistica;

- l'elaborato DICHIARAZIONE DI NON NECESSITÀ DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE, non richiama la specifica relazione tecnica, prevista dall'allegato A alla DGRV 1400 del 29 agosto 2017. Il suddetto Allegato A prevede che: *“La “relazione tecnica” dovrà contenere obbligatoriamente e come elementi minimi:*

- 1. sintetica descrizione del piano, progetto o intervento;*
- 2. localizzazione cartografica-corografica in scala adeguata, dell'area interessata dalle previsioni del piano, progetto, intervento, con riferimento ai siti della rete Natura 2000 considerati;*
- 3. verifica dell'eventuale presenza di elementi naturali quali boschi, zone umide, prati, grotte, corsi d'acqua, ecc., nell'area interessata dalle previsioni del piano, progetto o intervento, con adeguata documentazione fotografica, ove ciò risulti possibile ed applicabile in relazione alle dimensioni e caratteristiche dell'area interessata;*
- 4. sintetica descrizione delle attività previste dal piano, progetto, intervento e di come queste possano, eventualmente, interferire con gli elementi di cui al precedente punto 3”*

Al fine di dare corso alla variante urbanistica conseguente all'approvazione del PFTE dell'opera pubblica, la scrivente Direzione, necessita di tale documentazione aggiornata.

Il Dirigente
Arch. Arnaldo Toffali
(firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. 82/2005 s.m.i.)

Data: 12 ottobre 2023, 14:47:59
Da: strade@pec.comune.verona.it
A: amtspa@cgn.legalmail.it
Oggetto: Prot.N.0377749/2023 - REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI SCAMBIATORI
DENOMINATI PARK EST E PARK OVEST A SERVIZIO DELLA FILOVIA DI
VERONA. PARCHEGGIO OVEST/CA' DI COZZI - INDIZIONE CONFERENZA DEI
SERVIZI. RISCONTRO RICHIESTA DEL RUP DEL 25/09/2023
Allegati: 20231011 - Inoltro riscontro URB.pdf.p7m (100.8 KB)
20231010 - Urbanistica -riscontroElaboratiVar RUP.stamped.pdf (153.5 KB)

Si trasmette in allegato la comunicazione di cui all'oggetto.
Distinti saluti.
Direzione Strade Giardini Arredo Urbano

Verona, 31.08.2023

Alla Direzione **MOBILITA' TRAFFICO**
c.a. Ing Michele Fasoli
SEDE

Oggetto: Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della filovia di Verona.
Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi - Indizione conferenza dei servizi.
Espressione parere di competenza.

In riferimento alla VS. nota del 31.08.2023 P.G. 320178/2023, in merito alla richiesta del parere inerente il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica PFTE del Parcheggio Scambiatore Ovest/Ca' di Cozzi del Filobus di Verona - Lotto 1, denominato "Park Ovest", visti gli elaborati progettuali resi disponibili da AMT3 S.p.A., per quanto di competenza e si esprime quanto di seguito.

Per quanto attiene il vigente Piano degli Interventi del Comune di Verona, approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 91 del 23.12.2011 e successive varianti, l'opera ricade nelle seguenti zone:

• Tavola n.1 – Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale

- Art. 31. Vincolo sismico classe 2;
- Art. 32. Ambiti d'interesse paesaggistico ambientale del P.A.Q.E.;
- Art. 37. Strade Romane (parte);
- Art. 39. Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica: fascia di ricarica degli acquiferi;
- Art. 52. Infrastrutture della mobilità – comma 2) lett. C e commi 3) 4) 5) (parte);
- Art. 52. Infrastrutture della mobilità: aeroporti;
- Art. 55. Impianti generanti campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici (parte).
- **Art. 43. Tutela della vulnerabilità intrinseca degli acquiferi:**
 - Unità A: vulnerabilità intrinseca alta (parte);
 - Unità B: vulnerabilità intrinseca bassa (parte).

• Tavola n.2.1 – Tutela del Paesaggio

- **Art. 57. Elementi di natura storica**
- Art. 57. Paesaggio storico.
- **Art. 57. Tangenziale Nord**
- Art. 176. Viabilità di progetto.
- Tavola n.2.2 – Unità di Paesaggio

- Art. 57. Unità di paesaggio:
 - 1 - Ambito planiziale del fiume Adige.

- Tavola n.4 – Disciplina Regolativa

SISTEMA DEI SERVIZI

Verde ed attrezzature pubbliche o di uso pubblico

- Art. 121, 122, 123, 124. Aree per Servizi Pubblici o Privati di uso pubblico (parte).

SISTEMA INSEDIATIVO

Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici

- Art. 182. Viabilità di progetto.

L'area è stata oggetto della variante n. 305 al previgente P.R.G./P.I. Approvata con delibera del Consiglio comunale n. 6 del 24.2.2011 relativa all'Anello circonvallatorio – Traforo delle Torricelle;

- ai sensi del comma 2 art. 182 delle N.T.O./P.I. la variante n° 305 al presente P.I./P.R.G. è integralmente recepita nel P.I.;

- il Consiglio di Stato con sentenza n° 2569/2014 Reg. Prov.le del 1 aprile 2014 si è pronunciato nel particolare dei rapporti giuridici tra approvazione del progetto e successiva conferma nel P.I. sia tale che: "la circostanza che il P.I. abbia confermato la variante 305, recependola, non significa tuttavia, come sostenuto dagli appellanti che sia stata artificiosamente prolungata la durata massimale dei vincoli, comunque fissata in cinque anni dall'art. 9 del D.P.R. 327/2001, salva motivata reiterazione a seguito della decadenza. Questo spiega anche perché il P.I. non ha riportato l'analitico elenco delle aree interessate dai vincoli, limitandosi a richiamare quello di cui alla variante previgente";

- decorso il termine di cui all'art. 9 del D.P.R. 327/2001 si applicano gli artt. 18, 33 e 34 della L.R. n° 11/2004.

Considerato che dall'analisi urbanistica sopra evidenziata, **il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica PFTE del Parcheggio Scambiatore Ovest/Ca' di Cozzi, sostanzialmente è difforme dalle previsioni urbanistiche del PI**, si precisa che **si dovrà procedere alla variante urbanistica**, per destinare l'area a "Parcheggi scambiatori" ai sensi dell'articolo 123 comma 5 delle N.T.O. del PI.

Si rammenta inoltre che ai fini dell'adozione della variante urbanistica dovranno essere prodotti anche i seguenti elaborati:

- Tavola grafica di variante urbanistica contenente lo stato di fatto e lo stato di progetto relativa alla Tavola 4 Disciplina Regolativa;
- Relazione tecnica di variante urbanistica contenente la descrizione delle modifiche;
- Relazione di non necessità VINCA ai sensi dell'allegato A alla D.G.R. n. 1400 del 29.08.2017;
- Dichiarazione di non necessità della valutazione sismica ai sensi dell'allegato A alla D.G.R. n. 3308 del 04.11.2008;
- Dichiarazione di non necessità di verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi del parere motivato n. 259

del 14.10. 2021 della Commissione regionale VAS che ha escluso le varianti al PI conseguenti all'approvazione di opere pubbliche.

Per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi del DPR 327/2001 e s.m.i. si farà riferimento all'elaborato progettuale - 02.PP.RE.01.0 - Piano Particellare di Esproprio.

Il Dirigente
Arch. Arnaldo Toffali
(firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. 82/2005 s.m.i.)

Verona, data del protocollo

Alla Direzione
Mobilità e Traffico

e p.c. All'Ufficio Estimo

**OGGETTO: Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della Filovia di Verona.
Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi – Indizione conferenza dei servizi.**

Si riscontra la Vostra, pari oggetto, pervenuta in data 31.08.2023 (prot. n. 320178/2023), sotto il profilo patrimoniale ed espropriativo di competenza.

In ordine al Piano particellare di esproprio, si rileva quanto segue:

- con riferimento alle aree intestate ad AGSM AIM SPA, AGSM AIM CALORE SRL e V-RETI SPA non risulta indicato né se le stesse saranno oggetto di esproprio o di servitù, né il relativo indennizzo: sarà invece necessario, in assenza di una formale impegnativa di cessione gratuita sottoscritta da parte degli Enti, provvedere all'indicazione anche di tali dati, aggiornando conseguentemente anche l'imposta di registro, il quadro economico dell'opera, nonché l'elaborato Relazione generale (ad es. pag. 22);

- con riferimento alle aree intestate alla ditta KONNETTO SRL precisare se trattasi di esproprio o di asservimento;

- le aree intestate al Comune di Verona, interessate (solo) dall'opera in oggetto, dovranno risultare sia nella Tabella che nella Planimetria, con la precisazione che le stesse vengono riportate per mera completezza di informazione;

- con riguardo al valore base indicato a titolo di indennità di esproprio dovrà essere acquisito il parere di congruità dell'Ufficio Estimo; si chiede, peraltro, la trasmissione di una copia del C.D.U. rilasciato dai competenti Uffici;

- in ordine al profilo tributario, si evidenzia che l'importo da indicare dovrà comprendere oltre all'imposta di registro (pari al 15% dell'indennità di esproprio/asservimento totale aggiornata), anche le imposte ipotecarie e catastali, pari rispettivamente ad €50,00 per ditta, per un importo totale quindi di € 700,00;

- il numero della ditta indicato nella parte descrittiva del PPE/Tabella dovrà corrispondere al numero della ditta indicato nella parte grafica del PPE/Planimetria;

- la superficie da espropriare/asservire indicata nella Tabella dovrà essere evidenziata nella Planimetria con apposita retinatura (tenendo conto del fatto che molti dei soggetti interessati riceveranno la documentazione cartacea e non digitale);

- nel rispetto dei principi sulla privacy, il P.P.E. dovrà essere prodotto in due versioni: uno completo di tutti i dati e con annesse visure catastali, per l'attività d'ufficio e a disposizione dei soggetti aventi titolo, ed uno con omissione di nomi-cognomi-date di nascita-luoghi di nascita-codici fiscali e senza visure catastali, da pubblicare con la restante documentazione tecnico-progettuale.

In ordine alla Relazione Generale, si rileva quanto segue:

- con riferimento alle aree sulle quali era già stato apposto il vincolo preordinato all'esproprio, poi decaduto, si ritiene necessario - ove risulti trattarsi della medesima opera pubblica e non di un *“intervento pubblico con caratteristiche del tutto innovative ed eterogenee rispetto alle previgenti previsioni di piano”* (v. Cons. Giust. Amm. Reg. Sicilia n. 66/2016) – prevedere, secondo la più recente giurisprudenza (sent. Consiglio di Stato n. 935/2023 e n. 5609/2022 e Cass. n. 37414/2022), cui si fa rinvio per gli approfondimenti del caso, un indennizzo per la reiterazione del vincolo stesso. La sede di tale previsione risulta essere la deliberazione consiliare di adozione della relativa variante urbanistica, nella quale devono, altresì, essere esplicitate, al fine di soddisfare il connesso obbligo motivazionale, le ragioni che giustificano la persistenza dell'interesse pubblico e, quindi, del permanere del vincolo espropriativo;

- a pag. 6 della Relazione, si ritiene debba essere tolta, in quanto fuorviante, la seguente parte *“La stessa area è interessata dal progetto del Filobus, per la parte di ingresso al previsto parcheggio scambiatore per il quale l'Amministrazione Comunale con delibera G.C. 238/2019 ha prorogato il termine di dichiarazione di pubblica utilità dell'opera”*;

- a pag. 22 della Relazione, prego sostituire l'inciso *“l'indennità definitiva verrà stabilita dal competente Ufficio Espropri del Comune di VR”* con il seguente: *“l'indennità definitiva verrà stabilita nell'ambito dello svolgimento delle fasi del procedimento espropriativo, come previste dal T.U. sugli Espropri”*.

Per eventuali ulteriori aspetti di dettaglio, ci si riserva di darne comunicazione anche per le vie brevi.

Nel restare a disposizione, si porgono distinti saluti.

LA RESPONSABILE

SERVIZIO ESPROPRI

Dott.ssa Daniela Bertoncetti

(firma digitale ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i.)

Comune di Verona

Direzione Patrimonio

Piazza Bra, 1 – 37121 VERONA

Tel. 045/8077272-8077670

E-Mail Espropri@comune.verona.it

patrimonio@pec.comune.verona.it

www.comune.verona.it

Codice fiscale e Partita IVA 00215150236

CODICE UNIVOCO UFFICIO Y6HCBV

*Ministero della Cultura*SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI VERONA, ROVIGO E VICENZA*Verona, data del protocollo*All'Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.
Via Torbido, 1 - Verona
amtspa@cn.legalmail.it

e p.c.

Al Comune di Verona
*protocollo.informatico@pec.comune.verona.it**Risposta al foglio prot. n. 2120 del 8/8/2023**Prot. in entrata n. 0024795 del 8/8/2023*

OGGETTO: VERONA – AMT3 SpA - Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della filovia di Verona. Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi. Indizione Conferenza di Servizi decisoria in forma semplificata ed in modalità asincrona finalizzata all'autorizzazione degli interventi. Richiesta documentazione integrativa entro i termini stabiliti.

Con riferimento alla nota pervenuta in data 8/8/2023 e acquisita a protocollo in pari data al n. 0024795, relativa all'indizione della Conferenza di Servizi da effettuarsi il giorno 8/10/2023 per l'esame del progetto di variante specificato in oggetto, la scrivente Soprintendenza, fa presente che la documentazione pervenuta in allegato alla medesima lettera di convocazione, risulta carente tanto da non consentire la formulazione del richiesto parere.

Pertanto ai sensi dell'art.14-bis, comma 2 lett. b) della legge 241/1990 richiede le seguenti integrazioni

- Considerata la presenza del lago di cui all'art. 142 comma 1 lettera b) che genera un'area di tutela di 300 metri dalla battigia, è necessaria la Relazione paesaggistica conforme a quanto prescritto nel DPCM 12/12/2005 e in particolare a tutto quanto indicato all'art. 3.
- *Il Documento di valutazione archeologica di cui al D.Lgs. 36/2023 (ex D.Lgs. 50/2016) recante Codice dei contratti pubblici –art. 41, c.4 – Allegato I. 8, o in alternativa attestazione motivata del RUP circa la non sottoposizione dell'intervento alla procedura secondo il DPCM 14/2/2022 “Approvazione delle linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati”.*

S'invita, pertanto, a produrre sollecitamente la documentazione tecnica, completa ed esauriente, riferita all'intervento di cui all'oggetto.

IL SOPRINTENDENTE*Fabrizio Magani**(documento firmato digitalmente)*

I responsabili dell'Istruttoria
Funzionario Archeologo Brunella Bruno
Funzionario architetto Giovanna Battista
AREA IV – UT Verona città

Il Collaboratore all'Istruttoria
Ass. Amm. Lorella Pomari



Data: 11 agosto 2023, 13:49:48
Da: sabap-vr@pec.cultura.gov.it
A: amtspa@cgn.legalmail.it
Oggetto: MIC|MIC_SABAP-VR_UO12|11/08/2023|0025352-P - VRC-CS- Verona. RE: AMT3 SpA
- Parcheggio scambiatore Ovest/Ca' di Cozzi: indizione conferenza di servizi Richiesta
integrazioni#88431115#
Allegato: Verona-AMT-Ca di Cozzi.pdf (299.0 KB)

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.

Registro: SABAP-VR

Numero di protocollo: 25352

Data protocollazione: 11/08/2023

Segnatura: MIC|MIC_SABAP-VR_UO12|11/08/2023|0025352-P

*Ministero della Cultura*SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI VERONA, ROVIGO E VICENZA*Verona, data del protocollo*All'Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.
Via Torbido, 1 - Verona
amtspa@cn.legalmail.it

e p.c.

Al Comune di Verona
protocollo.informatico@pec.comune.verona.it*Risposta al foglio prot. n. 2211 del 17/8/2023**Prot. in entrata n. 0025692 del 18/8/2023*

OGGETTO: VERONA – AMT3 SpA - Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della filovia di Verona. Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi. Indizione Conferenza di Servizi decisoria in forma semplificata ed in modalità asincrona finalizzata all'autorizzazione degli interventi. Richiesta documentazione integrativa.

Con riferimento alla nota pervenuta in data 17/8/2023 e acquisita a protocollo in pari data al n. 25692, relativa all'indizione della Conferenza di Servizi da effettuarsi il giorno 8/10/2023 per l'esame del progetto specificato in oggetto,

la scrivente Soprintendenza, fa presente che la documentazione pervenuta in allegato alla medesima lettera di convocazione, risulta carente tanto da non consentire la formulazione del richiesto parere.

Pertanto ai sensi dell'art.14-bis, comma 2 lett. b) della legge 241/1990 richiede le seguenti integrazioni

- *Il Documento di valutazione archeologica di cui al D.Lgs. 36/2023 (ex D.Lgs. 50/2016) recante Codice dei contratti pubblici –art. 41, c.4 – Allegato I. 8, o in alternativa attestazione motivata del RUP circa la non sottoposizione dell'intervento alla procedura secondo il DPCM 14/2/2022 "Approvazione delle linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati".*

Si fa presente che tale documento, che parte integrante del progetto di fattibilità tecnico-economica, è obbligatorio laddove si prevedono scavi a quote diverse da quelle dei manufatti esistenti ed è indipendente dal fatto che le quote da scavare siano superficiali o siano già presenti sottoservizi. Quanto si legge nel cap. 3.4 della Relazione generale circa la non sottoposizione del progetto alla suddetta procedura non risulta coerente con la descrizione delle opere in progetto, che prevedono un'estesa rete di drenaggio comprensivi di vasca, allacciamenti per l'impianti di illuminazione e scavi di circa 50 cm per la preparazione del piano di posa.

Si chiarisce inoltre che la procedura va attivata indipendentemente dal fatto che vi siano già vincoli archeologici o zone a rischio archeologico, quale è la via Cà di Cozzi che insiste sul sedime della via Claudia Augusta.

S'invita, pertanto, a produrre sollecitamente la suddetta documentazione tecnica rammentando che il DPCM 14/2/2022 già citato prevede anche all'art. 3. *Analisi preliminare (scoping)* che la stazione



appaltante possa definire con la Soprintendenza, in fase di elaborazione del PFTE un'adeguata strategia per la redazione della documentazione archeologica di progetto, al fine di ottimizzare i tempi di progettazione.

PER IL SOPRINTENDENTE

Fabrizio Magani

Il Funzionario delegato

Felice Giuseppe Romano

(documento firmato digitalmente)

I responsabili dell'Istruttoria
Funzionario Archeologo Brunella Bruno
AREA IV – UT Verona città

Il Collaboratore all'Istruttoria
Ass. Amm. Lorella Pomari



Data: 28 agosto 2023, 13:10:23
Da: sabap-vr@pec.cultura.gov.it
A: amtspa@cgn.legalmail.it
Oggetto: MIC|MIC_SABAP-VR_UO12|28/08/2023|0026467-P - VRC-CS- Verona. realizzazione
parcheggi scambiatori per la filovia di Verona - riscontro vostra nota del 11.08.23 - AMT3
SpA - Parcheggio scambiatore Ovest/Ca' di Cozzi: indizione conferenza di
servizi#89134571#
Allegato: Verona-AMT-Ca di Cozzi- Secondo progetto.pdf (361.1 KB)

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.

Registro: SABAP-VR

Numero di protocollo: 26467

Data protocollazione: 28/08/2023

Segnatura: MIC|MIC_SABAP-VR_UO12|28/08/2023|0026467-P



**Comune
di Verona**
Strade Giardini Arredo Urbano

FASCICOLO 2019/6.5/55

Verona, data di protocollo

TRASMISSIONE MEZZO PEC

Spett.le

AMT3 S.p.A.

c.a R.U.P. Ing. Domenico Menna
via F. Torbido 1 37133 Verona
amtspa@cgn.legalmail.it

Veneto Strade

c.a Ing. Tiziano Panato
Via C.Baseggio, 5
30174 Mestre Venezia
venetostrade@pec.venetostrade.it

OGGETTO: Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est /Park Ovest a servizio della filovia di Verona. Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi - Indizione conferenza dei servizi

Parere di Competenza

Con riferimento alla richiesta di parere da parte di *AMT3 Spa* – ns. P.G. n. 298111 del 08/08/2023, e con successiva nota integrativa P.G. n.300863 del 10/08/2023, per quanto di competenza si esprime parere favorevole con le seguenti indicazioni progettuali:

valutare la possibilità di predisporre un raccordo ciclopedonale verso viale Caduti del Lavoro in direzione - Quartiere Saval, così come previsto dal PUMS adottato con deliberazione della Giunta comunale 22 ottobre 2020, n. 347;

verificare, ai sensi della normativa vigente, l'estensione del tratto di manovra e del tratto di decelerazione della corsia in ingresso al parcheggio da v.le Caduti del Lavoro rispetto alla classificazione di quest'ultima;

verificare, per il medesimo accesso, l'ingombro dinamico in curva dei mezzi di trasporto pubblico che svoltano;

Strade, Giardini, Arredo Urbano

MF/tp

Largo Divisione Pasubio, 1 - 37121 Verona

Tel. 045 8078609-3 - Fax 045 8010621

Email: direzione.strade@comune.verona.it - strade@pec.comune.verona.it -

www.comune.verona.it

Partita IVA 00215150236

CODICE UNIVOCO UFFICIO 5HGMKH

si ravvisa che solo in alcuni tratti del parcheggio è previsto l'utilizzo dello strato di base, si richiede pertanto la possibilità di estendere la stesa su tutto l'intervento, al fine di avere un pacchetto stradale omogeneo;

si richiede di rappresentare, in un successivo livello di progettazione, una sezione di dettaglio del bacino di laminazione/dispersione delle acque meteoriche e relativa strada di accesso;

Si richiede infine di evidenziare nella planimetria di riferimento le previste tipologie delle essenze arboree ed arbustive nonché di valutare inoltre la distribuzione di altre alberature anche nelle aree verdi di dimensioni adeguate.

Distinti saluti

Il Dirigente

Ing. Michele Fasoli

(firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs82/2005 s.m.i.)

Data: 21 agosto 2023, 14:00:50
Da: strade@pec.comune.verona.it
A: amtspa@cgn.legalmail.it
Oggetto: Prot.N.0309649/2023 - REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI SCAMBIATORI
DENOMINATI PARK EST /PARK OVEST A SERVIZIO DELLA FILOVIA DI
VERONA. PARCHEGGIO OVEST/CA' DI COZZI - INDIZIONE CONFERENZA DEI
SERVIZI - PARERE DI COMPETENZA
Allegato: Bozza Parere Parcheggio Ovest Cà di Cozzi.pdf,p7m (158.8 KB)

Si trasmette in allegato la comunicazione di cui all'oggetto.
Distinti saluti.
Direzione Strade Giardini Arredo Urbano

GRUPPO TERNA/P2023
0083253 - 09/08/2023

Spett. le
AMT3 S.p.A.
PEC: amtspa@cg.legalmail.it

OGGETTO:

**Realizzazione di un parcheggio scambiatore in Via Ca' di Cozzi (Park Est a servizio della filovia di Verona).
Indizione di Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14 e seguenti della legge n. 241/1990 per la valutazione sul
progetto relativo alla realizzazione di un parcheggio scambiatore in Via Ca' di Cozzi. Espressione di parere.**

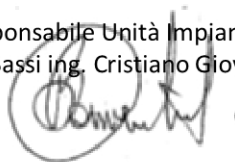
Ci riferiamo alla vs. nota prot. n. P-0002120 del 08.08.2023, e relativi allegati, ns. prot. GRUPPO TERNA/A20230082772 di pari data, con la quale ci informate della indizione della Conferenza dei Servizi relativamente alla progettazione e realizzazione del parcheggio scambiatore denominato Park Est, a servizio della filovia di Verona, ovvero della realizzazione del Parcheggio scambiatore di Via Ca' di Cozzi, in Comune di Verona.

Dall'analisi della documentazione pervenuta, abbiamo rilevato che, nelle aree oggetto dei futuri lavori, ovvero Via Cà di Cozzi, Viale del Lavoro ed aree limitrofe, non sono presenti impianti aerei o interrati di proprietà o gestione del Gruppo Terna S.p.A.

Ciò detto, per quanto di competenza, la scrivente esprime il proprio nulla osta alla realizzazione del parcheggio scambiatore di Via Ca' di Cozzi, in Comune di Verona (VR)

Distinti saluti.

Il Responsabile Unità Impianti Dugale
Bassi ing. Cristiano Giovanni



ns. rif. 205 23 gb
AMT2 VR Filobus park Est via Cà di Cozzi CdS
Copia a UDU

D.Lgs n. 81 del 9 aprile 2008 - Art. 83

LAVORI IN PROSSIMITA' DI PARTI ATTIVE

1. Non possono essere eseguiti lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette, o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, e comunque a distanze inferiori ai limiti di cui alla tabella 1 dell'allegato IX (5 metri per linee A.T. fino a 132 kV, 7 metri per 220 kV e 380 kV), salvo che vengano adottate disposizioni organizzative e procedurali idonee a proteggere i lavoratori dai conseguenti rischi.



Data: 09 agosto 2023, 16:33:32
Da: dipartimento-nordest@pec.terna.it
A: amtspa@cgn.legalmail.it
Oggetto: REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO SCAMBIATORE IN VIA CA' DI COZZI (PARK EST A SERVIZIO DELLA FILOVIA DI VERONA). INDIZIONE DI CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DELL'ART. 14 E SEGUENTI DELLA LEGGE N. 241/1990 PER LA VALUTAZIONE SUL PROGETTO RELATIVO ALLA REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO SCAMBIATORE IN VIA CA' DI COZZI. ESPRESSIONE DI PARERE.#64343995#

Allegato: 205 23 gb ATM2 VR filobus Paark EST CdS NL-signed.pdf (351.0 KB)

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.

Registro: TERNA

Numero di protocollo: 83253

Data protocollazione: 09/08/2023

Segnatura: GRUPPO TERNA/P20230083253-09/08/2023



FASCICOLO 2019/6.5/55

Verona, data del protocollo

TRASMISSIONE MEZZO PEC

Spett.le
AMT3 S.p.A.
c.a R.U.P. Ing. Domenico Menna
via F. Torbido 1 37133 Verona
amtspa@cgn.legalmail.it

Veneto Strade
c.a Ing. Tiziano Panato
Via C.Baseggio, 5
30174 Mestre Venezia
venetostrade@pec.venetostrade.it

OGGETTO: Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est /Park Ovest a servizio della filovia di Verona. Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi - Indizione conferenza dei servizi

Con riferimento all'oggetto, per quanto di competenza si esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni e indicazioni progettuali.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) prevede in quest'area la realizzazione di una cd. "cerniera della mobilità", parcheggio di scambio per il quale si stima nel medio lungo periodo (2030) una capacità di parcheggio di 1500 stalli. Lo studio del Traffico dimensiona questo parcheggio (paragrafo 5.3) prevedendo, oltre a n. 8 stalli BUS, n. 385 stalli auto, avendo peraltro specificato in precedenza che "l'esercizio del filobus è previsto nella configurazione di "parziale attestamento ai nodi" ovvero con i BUS che proseguono in centro nelle ore di punta, mentre scambiano al parcheggio nelle ore di morbida". Si prende atto pertanto delle motivazioni relative alle diverse conclusioni tra i suddetti documenti.

Si richiede altresì, di valutare, valutare la possibilità di inserire un tratto ciclopedonale (parte dell'itinerario ciclabile B18 Parona -Saval -Borgo Nuovo), così come previsto dal PUMS, adottato con deliberazione della Giunta comunale 22 ottobre 2020, n. 347.

Per quanto riguarda la segnaletica stradale si prescrive l'apposizione del cartello di senso

vietato in corrispondenza dello stop in via Ca' di Cozzi, di divieto di transito (eccetto ATV) in corrispondenza dell'accesso al capolinea ed in generale si invita ad un confronto diretto con l'Ufficio per definire nel dettaglio il tema in argomento.

Distinti saluti

Il Dirigente *ad interim*
Ing. Michele FASOLI

(firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i.)

Mobilità e Traffico

L.ge Galtarossa, 20/b – 37133 Verona

Tel. 0458079370 – 0458079350

E-Mail: traffico@comune.verona.it PEC, mobilita.traffico@pec.comune.verona.it

Codice Fiscale e Partita IVA 00215150236

Codice Univico Ufficio – 8DU98E

Data: 21 agosto 2023, 14:13:44
Da: mobilita.traffico@pec.comune.verona.it
A: amtspa@cgn.legalmail.it
venetotrade@pec.venetotrade.it
Oggetto: Prot.N.0309668/2023 - REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI SCAMBIATORI
DENOMINATI PARK EST /PARK OVEST A SERVIZIO DELLA FILOVIA DI
VERONA. PARCHEGGIO OVEST/CA' DI COZZI - INDIZIONE CONFERENZA DEI
SERVIZI
Allegato: parere_parch_Cà di Cozzi.pdf.p7m (99.0 KB)

OGGETTO: Certificazione urbanistica

Si rilascia la certificazione urbanistica, ai sensi dell'art. 30 D.P.R. 6.6.2001 n. 380 dell'area individuata nell'allegata planimetria censita nel Catasto di Verona foglio 103 mapp. n. 56 - 61 - 196 -198 - 201 e al foglio 106 mapp. n. 38 - 39 - 140 - 167 - 265 - 267 - 268 ----- ;

- Viste le previsioni urbanistiche vigenti, riguardanti l'area interessata
- Rilevato che , ai sensi dell'art. 03 NTO / PI comma 1 *"Il PI, nella diversa articolazione regolativa, operativa e programmatica, attua le direttive, le prescrizioni ed i vincoli del PAT"* e comma 2 *"Per effetto di quanto previsto dal comma 1, anche con riferimento all'art. 21 nonies della legge 241/1990, il PI costituisce l'unico quadro di riferimento operativo per il rilascio dei certificati di destinazione urbanistica e per l'accertamento di conformità degli interventi urbanistici ed edilizi nel territorio comunale"*

SI CERTIFICA

che nel Piano degli Interventi l'area individuata nell'allegata planimetria è assoggettata alle prescrizioni, vincoli e direttive dei seguenti articoli normativi della "Disciplina Regolativa":

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

- Art. 31. Vincolo sismico classe 2;
- Art. 32. Ambiti d'interesse paesaggistico ambientale del P.A.Q.E.;
- Art. 37. Strade Romane (parte);
- Art. 39. Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica: fascia di ricarica degli acquiferi;
- Art. 52. Infrastrutture della mobilità – comma 2) lett. C e commi 3) 4) 5) (mapp. 196, 56 parte, 61 parte);
- Art. 52. Infrastrutture della mobilità: aeroporti;
- Art. 55. Impianti generanti campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici ((mapp. 196 parte, 56 parte, 61 parte);
- **Art. 43. Tutela della vulnerabilità intrinseca degli acquiferi:**
 - Unità A: vulnerabilità intrinseca alta (parte);
 - Unità B: vulnerabilità intrinseca bassa (parte);

- nella Tavola n.2.1 – Tutela del Paesaggio

- **Art. 57. Elementi di natura storica**
- Art. 57. Paesaggio storico;
- **Art. 57. Tangenziale Nord**
- Art. 176. Viabilità di progetto;

Comune di Verona

Pianificazione e Progettazione Urbanistica

Via Pallone, 9 – 37121 Verona

Tel. 045 8077535 – fax 045 8077511

E-mail urbanistica@comune.verona.it

Casella PEC urbanistica@pec.comune.verona.it

www.comune.verona.it

Codice fiscale e Partita IVA 00215150236

CODICE UNIVOCO UFFICIO V65U24

- nella Tavola n.2.2 – Unità di Paesaggio
 - *Art. 57. Unità di paesaggio:*
 - 1 - *Ambito planiziale del fiume Adige;*

- nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa
SISTEMA DEI SERVIZI

Verde ed attrezzature pubbliche o di uso pubblico

- *Art. 121, 122, 123, 124. Aree per Servizi Pubblici o Privati di uso pubblico (mapp. 38 e 140);*

SISTEMA INSEDIATIVO

Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici

- *Art. 182. Viabilità di progetto;*

Si precisa che l' area è stata oggetto della *variante n. 305 al previgente P.R.G./P.I.* Approvata con delibera consiglio comunale n. 6 del 24.2.2011 *relativa all'Anello circonvallatorio – Traforo delle Torricelle;*

- *Che ai sensi del comma 2 art. 182 delle N.T.O./P.I. la variante n° 305 al presente P.I./P.R.G. è integralmente recepita nel P.I.;*

- *Che il Consiglio di Stato con sentenza n° 2569/2014 Reg. Prov.le del 1 aprile 2014 si è pronunciato nel particolare dei rapporti giuridici tra approvazione del progetto e successiva conferma nel P.I. sia tale che: "la circostanza che il P.I. abbia confermato la variante 305, recependola, non significa tuttavia, come sostenuto dagli appellanti che sia stata artificiosamente prolungata la durata massima dei vincoli, comunque fissata in cinque anni dall'art. 9 del D.P.R. 327/2001, salva motivata reiterazione a seguito della decadenza. Questo spiega anche perché il P.I. non ha riportato l'analitico elenco delle aree interessate dai vincoli, limitandosi a richiamare quello di cui alla variante previgente";*

- *Che decorso il termine di cui all'art. 9 del D.P.R. 327/2001 si applicano gli artt. 18, 33 e 34 della L.R. n° 11/2004.*

Per effetto di quanto disposto dagli artt. 25 e 26 delle NTO/PI la rappresentazione dei vincoli e fasce di rispetto, sotto i profili localizzativo e dimensionale, hanno esclusivamente carattere ricognitivo; si richiamano in particolare le limitazioni alla trasformabilità derivanti dall'applicazione dei seguenti articoli: *57, tutela del paesaggio e 58, rete ecologica.*

Il presente certificato conserva validità per un anno dalla data del suo rilascio, salvo che non intervengano modificazioni degli strumenti urbanistici vigenti. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 32 comma 1-bis Legge 69/2009 e s.m.i. gli elaborati tecnici del PI ed eventuali varianti sono integralmente pubblicati nel Sito Informatico del Comune di Verona e liberamente consultabili.

Il presente certificato non può essere prodotto agli organi della pubblica amministrazione o ai privati gestori di pubblici servizi. (L. 183/2011 art. 15)

Verona 06.09.2023

Il Funzionario Delegato
Dott. Ernesto Caneva

Comune di Verona

Pianificazione e Progettazione Urbanistica

Via Pallone, 9 – 37121 Verona

Tel. 045 8077535 – fax 045 8077511

E-mail urbanistica@comune.verona.it

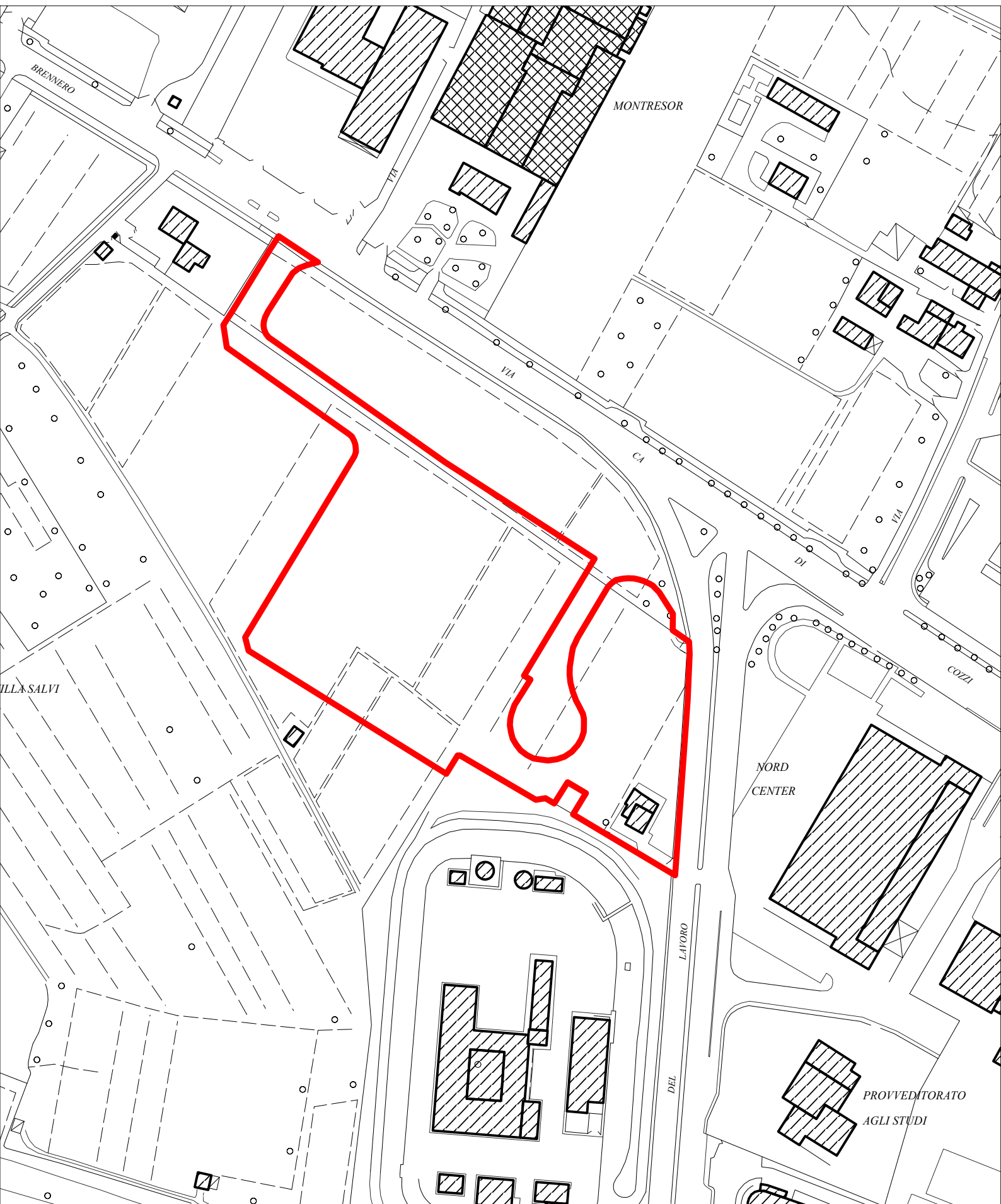
Casella PEC urbanistica@pec.comune.verona.it

www.comune.verona.it

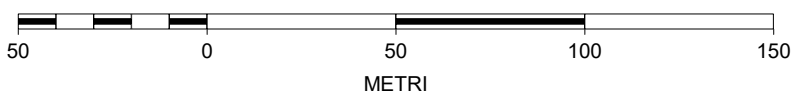
Codice fiscale e Partita IVA 00215150236

CODICE UNIVOCO UFFICIO V65U24

Cartografia per CDU



SCALA 1 : 2.000



Verona, 06.09.2023

Alla Direzione *MOBILITA' TRAFFICO*
c.a. Ing Michele Fasoli
SEDE

Oggetto: Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della filovia di Verona.
Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi - Indizione conferenza dei servizi.
Trasmissione CDU.

In riferimento alla VS. nota del 31.08.2023 P.G. 320178/2023, e ad integrazione di quanto già inviato con PG 322047/2023 del 01/09/2023, si inviano in allegato i CDU relativi all'ambito del parcheggio Ovest ed Est.

Verona 06.09.2023

Il Funzionario Delegato al rilascio CDU
Dott. Ernesto Caneva

		Cod.: 2020_F_036
		Rev.: 00
	PARERE	Emissione: 04/10/2023
		Pag.: 1/2
OGGETTO: Realizzazione di parcheggi scambiatori denominati Park Est e Park Ovest a servizio della filovia di Verona. - Parcheggio Ovest/Ca' di Cozzi.		

V-RETI che si pronuncia per proprio conto riguardo i servizi Energia Elettrica (EE) Telecontrollo (TC) e GAS, per conto di AGSM AIM Smart Solutions per quanto riguarda Illuminazione Pubblica (IP) e Fibre Ottiche (FO).

esprime parere favorevole all'opera in oggetto

con le seguenti prescrizioni di **carattere generale**:

- a) Si raccomanda di prestare molta attenzione nelle fasi di scarifica e di scavo, alcuni sottoservizi potrebbero essere posizionati già alla profondità di 40 cm estradosso, il VS progetto prevede una scarifica di 90 cm.
- b) In tutti i casi non dovrà essere posto sulla verticale dei sottoservizi alcun manufatto (pozzetti, plinti, caditoie, cartelli stradali, ecc.).
- c) Si dovrà prestare attenzione durante la fase di infissione dei guard-rail o di altri manufatti nel terreno alla presenza di sottoservizi.
- d) La posizione indicata in planimetria si riferisce all'asse del sottoservizio con tolleranza planimetrica di +/- 20 cm.
- e) Ricordiamo che le infrastrutture sono in continuo aggiornamento e pertanto alcuni sottoservizi potrebbero essere modificati nel tempo sia planimetricamente che altimetricamente in più ed in meno rispetto all'immagine allegata.
- f) Per quanto riguarda il servizio gas si dovrà attenersi alle indicazioni riportate nella "UNI 10576 - Protezione delle tubazioni gas durante i lavori nel sottosuolo".
- g) le opere in progetto non devono indurre tensioni o deformazioni nelle condotte o nelle canalizzazioni attraversate;
- h) qualora le nuove infrastrutture o l'area d'influenza degli scavi interferissero con tubazioni e/o canalizzazioni esistenti, deve esserne previsto il preventivo spostamento in posizione congrua, con costi a carico del richiedente;
- i) in caso di presenza, nella zona interessata ai lavori di chiusini, si dovrà preservarne la funzionalità e l'accessibilità (se necessario riportarli in quota del piano stradale con chiusini omologati di identica classe e approvati dal servizio interessato). Prestare attenzione alla possibilità che il chiusino rappresenti solamente l'accesso ad una cameretta interrata di dimensioni più importanti;
- j) si dovrà rispettare le distanze minime previste dal DM 16/04/2008 tra la nuova tubazione e le canalizzazioni esistenti.
- k) Il coordinamento con altri enti gestori di sottoservizi che potrebbero interferire con la posa delle condotte gas sarà a cura del proponente la nuova

infrastruttura in modo da evitare ogni possibile interferenza ad oggi non prevista.

- l) Il piano di coordinamento e sicurezza che preveda la contemporaneità di lavorazioni tra le opere della nuova infrastruttura e lavorazioni tra uno o più enti gestori dei sottoservizi nel medesimo cantiere sarà a cura e carico del costruttore dell'opera.

Per quanto riguarda in particolare il servizio gas si segnala:

1. eventuali spostamenti degli alloggiamenti esistenti dei contatori gas/punti di consegna, necessari per la costruzione delle opere di progetto, saranno eseguiti a fronte del pagamento di specifici preventivi di spesa, rimangono comunque esclusi eventuali interventi sulla parte privata degli impianti. Dovrà essere dato un congruo avviso per poter procedere ad opportuni sopralluoghi per definire le nuove posizioni e successiva stesura del preventivo;
2. dovranno essere rispettati i criteri di protezione previsti dalla norma UNI 10576, le distanze previste dalle norme UNI 9165 e UNI 9860, e garantiti l'accessibilità e la manutenibilità delle tubazioni e degli allacciamenti.

Per quanto riguarda in particolare il servizio Energia Elettrica si segnala:

1. nell'elaborato grafico 04.PG.PC.02.0 sono riportati alcune incongruenze:
 - a. il foro della soletta del pozzetto dovrà essere della misura da 80x80 anziché 60x 60 (vedi allegati);
 - b. nelle sezioni di posa l'estradosso minimo per le tubazioni di MT (DE 160) deve essere > di 0.8 m (vedi allegati).

Per quanto riguarda in particolare il servizio Telecomunicazioni in FO si segnala:

1. l'interferenza con una dorsale di FO sullo svicolo su viale caduti sul lavoro che dovrà essere riposizionata per un breve tratto, tale opera sarà a cura di AGSM AIM Smart Solutions e a carico del proponente la realizzazione del nuovo parcheggio e realizzata prima della realizzazione del parcheggio.

Per quanto riguarda in particolare il servizio di Illuminazione Pubblica si segnala:

nella successiva fase di progettazione si dovrà:

1. nell'elaborato 05 - PARK OVEST.PFTE.01.GEN.RE.05.0 a pag. 6 "Impianto di terra" eliminare il secondo capoverso *"Tutti i punti di dispersione allestiti alla base dei sostegni saranno tra loro interconnessi attraverso una corda di rame nudo di sezione non inferiore a 35mmq stesa ad intimo contatto con il terreno"*;
2. nell'elaborato 05 - PARK OVEST.PFTE.01.GEN.RE.05.0 a pag. 6 "Modalità di alimentazione" correggere il refuso *"derivazioni ad ogni singolo punto luce in allestimento monofase di sezione non inferiore a 16 mmq"* con *"derivazioni ad ogni singolo punto luce in allestimento monofase di sezione non inferiore a 2,5 mmq"*;
3. produrre la documentazione del quadro di alimentazione dell'impianto;
4. ottimizzare le potenze degli apparecchi di illuminazione, nelle aree ove i risultati illuminotecnici superano i parametri normativi con le relative tolleranze.



Ministero dell'Interno

Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Verona
Ufficio Prevenzione Incendi

trasmessa via PEC

Verona, data del protocollo

Alla Società ATV Azienda Trasporti Verona S.r.l.

Pec: amtspa@cg.legalmail.it

e p.c. Comune di Verona

Pec: protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

Oggetto: Parcheggio scambiatore Ovest/Cà di Cozzi – Indizione Conferenza dei Servizi
decisoria. Fascicolo n. 2019/06.05/55
Comunicazioni.

In riferimento alla nota pari oggetto prot. P-0002120 del 08/08/2023 pervenuta in data 21.08.2023, vista la documentazione allegata alla stessa, si comunica che pur non trattandosi di attività soggetta alle procedure di prevenzione incendi di cui al DPR 151/11, valutato comunque che esiste un rischio di incendio legato al numero dei veicoli parchati, sebbene non vi sia un obbligo normativo, lo scrivente ritiene che la proposta di installare un idrante antincendio sia positiva e che possa essere migliorata installando n.2 idranti delle medesime caratteristiche di quello proposto in relazione ubicandoli in un'area centrale in modo che gli stessi possano garantire la copertura di tutta l'area adibita al parcheggio delle auto.

Il Funzionario Istruttore
Direttore Vice Dirigente
(Dott. Ing. Andrea TOMBA)
(firmato in forma digitale ai sensi di legge)

per IL COMANDANTE PROVINCIALE
IL VICE COMANDANTE
(Dott. Ing. Mario NAZZARO)
(firmato e trasmesso in forma digitale ai sensi di legge)