

committente:

Comune di Verona

tipologia commessa:

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

oggetto della commessa:

**Interventi di realizzazione dell'itinerario ciclabile
B20 Forte Chievo – Via Legnago
CIG B156BD7A09 – CUP I31B23000330007 - PBM 6774**

titolo dell'elaborato:

Relazione di sostenibilità dell'opera

E L A B O R A T O

A.10

consegna in data

23 / 05 / 2025

revisioni in data:

-- / -- / ----

Assessore Transizione Ecologica,
Ambiente, Mobilità:

ing. Tommaso Ferrari

Dirigente Direzione Infrastrutture
Viarie e Mobilità:

ing. Michele Fasoli

Responsabile Unico del
Procedimento:

geom. Sabrina Nicolini

Progettista:

ing. Francesco Seneci

Gruppo di lavoro:

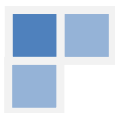
geol. Mirko Demozzi
arch. Nicola Bertuccio
pian. Licia Bernini
p. i. Baroni Luca



NETMOBILITY

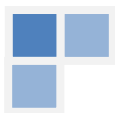
37135 VERONA - Via Adriano Garbini, 15 - tel +39 045 8250176 - e-mail: netmobility@netmobility.it - sito web: www.netmobility.it
Partita I.V.A. e Codice Fiscale 03184140238

questo documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato in tutto o in parte senza il consenso scritto di questo studio (legge 22 aprile 1941, n.633 - art 2575 e segg. c.c.)



Sommario

Sommario	2
1. Premessa	3
2. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	3
3. SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	3
4. SOSTENIBILITÀ SOCIALE	3
5. VALUTAZIONE SINTETICA	4
6. CONCLUSIONI	4



1. Premessa

Itinerario ciclabile B20 "Forte Chievo – Via Legnago"
Comune di Verona – Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE)
Redatta ai sensi dell'art. 41, comma 2, e Allegato I.7 del D.lgs. 36/2023

2. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

L'intervento in oggetto è stato concepito con particolare attenzione alla minimizzazione dell'impatto ambientale lungo l'intero ciclo di vita dell'opera. Il tracciato si sviluppa prevalentemente su suolo urbano già antropizzato, evitando il consumo di suolo vergine. Sono previsti interventi di depavimentazione e la creazione di nuove aree verdi, tramite l'inserimento di aiuole a bassa manutenzione. Le specie vegetali scelte sono adatte a climi mediterranei, non necessitano di irrigazione e favoriscono la biodiversità urbana.

Laddove si è reso necessario l'occupazione di limitate porzioni di aree verdi si è optato per l'inserimento di pavimentazioni drenanti e ad elevata capacità di riflessioni dei raggi solari.

Dal punto di vista energetico e delle emissioni, l'opera favorisce il passaggio dalla mobilità privata a quella attiva, contribuendo alla riduzione delle emissioni climalteranti (CO₂, NO_x, PM₁₀). Il tracciato è integrato con la rete del trasporto pubblico e con la futura filovia, promuovendo l'intermodalità e quindi un uso più efficiente delle risorse energetiche urbane.

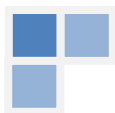
Nella progettazione si è anche tenuto conto dei principi dell'economia circolare, prevedendo il recupero delle superfici impermeabilizzate e la gestione attenta dei materiali da scavo e demolizione, favorendo il riutilizzo e limitando la produzione di rifiuti.

3. SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Il progetto ha un costo complessivo pari a € 1.501.775,02. L'investimento è coerente con i fondi stanziati dal Comune e da altre fonti di finanziamento (PUMS, Biciplan). Si tratta di un'opera ad alta efficienza economica lungo tutto il suo ciclo di vita, grazie all'uso di materiali durevoli e alla limitata necessità di manutenzione straordinaria. I benefici attesi in termini di decongestionamento del traffico, salute pubblica, riduzione dell'inquinamento e valorizzazione urbana sono considerevoli.

4. SOSTENIBILITÀ SOCIALE

Il tracciato attraversa quartieri densamente popolati (Santa Lucia, Golosine, Borgo Roma), riconnettendoli tra loro e con i principali attrattori cittadini: scuole, ospedali, polo fieristico. L'itinerario è stato progettato con criteri di sicurezza, universal design e inclusività. Sono previste case avanzate, attraversamenti semaforizzati protetti con countdown, elementi separatori e tratti con sede propria per i ciclisti, in grado di proteggere le utenze deboli e promuovere una mobilità attiva sicura e confortevole.



L'intervento contribuisce alla coesione territoriale, migliorando l'accessibilità e la qualità degli spazi pubblici. La componente partecipativa è presente nella fase di pianificazione strategica attraverso il Biciplan e il PUMS, e l'intervento risponde a bisogni espressi dal territorio.

5. VALUTAZIONE SINTETICA

Ambito	Esito	Note principali
Ambientale	Positivo	Interventi di rinaturalizzazione urbana, incentivo allo shift modale verso mobilità sostenibile
Economico	Positivo	Basso LCC, benefici collettivi elevati
Sociale	Positivo	Migliora sicurezza, accessibilità, coesione urbana
Ciclo di vita (LCC)	Sostenibile	Costi contenuti, durabilità elevata

6. CONCLUSIONI

L'itinerario ciclabile B20 "Forte Chievo – Via Legnago" costituisce un intervento sostenibile sotto il profilo ambientale, economico e sociale. L'opera è pienamente coerente con le strategie di mobilità sostenibile e rigenerazione urbana del Comune di Verona e garantisce un elevato ritorno in termini di benefici collettivi. L'opera è quindi valutabile come sostenibile lungo tutto il suo ciclo di vita.