

**REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

**Atti amministrativi**

**GIUNTA REGIONALE**

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 10291 del 22/05/2024 BOLOGNA

|                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| <b>Proposta:</b>                      | DPG/2024/10821 del 22/05/2024  |
| <b>Struttura proponente:</b>          | SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE<br>DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE   |
| <b>Oggetto:</b>                       | LR 4/2018, ART. 11: PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING) RELATIVO AL PROGETTO "REALIZZAZIONE DI UNA SOPRAELEVAZIONE MEDIANTE UNA STRUTTURA IN CARPENTERIA METALLICA AMOVIBILE PRESSO IL PARCHEGGIO STAVECO", LOCALIZZATO NEL COMUNE DI BOLOGNA (BO), PROPOSTO DAL COMUNE DI BOLOGNA |
| <b>Autorità emanante:</b>             | IL RESPONSABILE - AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI   |
| <b>Firmatario:</b>                    | DENIS BARBIERI in qualità di Responsabile di area di lavoro dirigenziale   |
| <b>Responsabile del procedimento:</b> | Denis Barbieri   |

Firmato digitalmente

## IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

il proponente Comune di Bologna, con sede legale in Bologna (BO), ha presentato, ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 18 aprile 2018, n.4 *"disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"*, l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativa al progetto *"realizzazione di una sopraelevazione mediante una struttura in carpenteria metallica amovibile presso il parcheggio Staveco"*, localizzato nel comune di Bologna (BO), alla Regione Emilia-Romagna (acquisita al prot. PG.2024.215485 del 29 febbraio 2024) e all'ARPAE di Bologna - Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana (AACM);

in applicazione della l.r. 13/2015 *"riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni"*, le competenze relative alle procedure di valutazione ambientale di cui agli allegati A.2 e B.2 della l.r. 4/2018 sono della Regione Emilia-Romagna che le esercita previa istruttoria di ARPAE;

nel caso di specie il responsabile di tale fase è il dirigente dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana (AACM) di ARPAE di Bologna che, terminata l'istruttoria del progetto in oggetto, ha inviato la Relazione conclusiva per la procedura di verifica acquisita con nota prot. PG.2024.0477691 del 09 maggio 2024 precisando che vista la documentazione inviata e le valutazioni effettuate non riteneva la necessità di sottoposizione del progetto alla successiva procedura di VIA; la Posizione di Elevata Qualificazione di riferimento dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia-Romagna provvede alla formalizzazione dell'atto dirigenziale per la successiva assunzione da parte del dirigente regionale;

le spese istruttorie relative alla procedura predetta, a carico del proponente, sono state correttamente versate ad ARPAE, ai sensi dell'art. 31 della l.r. 4/2018;

il progetto è assoggettato a procedura di screening in quanto ricade tra quelli di cui all'Allegato B della l.r. 4/2018, nella categoria B.3.6: *"Parcheggi di uso pubblico, con capacità superiore a 500 posti auto"* e, per il combinato disposto dell'art. 5 della l.r. 4/2018 e del Decreto MATTM 30 marzo 2015, che riduce del 50% le soglie dimensionali;

il progetto interviene sul parcheggio esistente denominato STA.VE.CO., sito in Bologna, all'interno dell'omonima ex Caserma, e consiste nella realizzazione di una sopraelevazione mediante una struttura in carpenteria metallica amovibile che consente di realizzare temporaneamente un ulteriore piano di parcheggio, portando il numero di posti auto dagli attuali 178 a 305;

con nota dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia - Romagna, (prot. n. PG.2024.0249482 dell'08 marzo 2024) sono state richieste integrazioni al progetto presentato;

il proponente ha inviato le integrazioni richieste che sono state acquisite al prot. n. Pg.2024.0330385 del 27 marzo 2024;

con nota di ARPAE AACM (acquisita al prot. reg. con PG.2024.0347247 del 02 aprile 2024), è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza agli Enti interessati alla realizzazione del progetto e della pubblicazione del progetto presentato, sul sito web regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb;>

allo stesso indirizzo sono consultabili tutte le note citate relative al procedimento in oggetto;

il proponente ha chiesto nella istanza di attivazione della procedura di screening all'Autorità competente che siano specificate le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi così come previsto dall'art. 19, comma 8, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 "norme in materia ambientale";

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per 30 giorni consecutivi a far data dal 02 aprile 2024, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

nel periodo di avviso della pubblicazione degli elaborati non sono pervenute osservazioni da parte dei cittadini;

CONSIDERATO CHE:

nello studio ambientale preliminare è stato descritto il

progetto e sono stati analizzati gli impatti potenziali che possono derivare dalla sua realizzazione; il proponente ha dichiarato in sintesi:

DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE:

l'ambito di progetto è localizzato in contesto urbano, ricompreso entro il "Perimetro del territorio urbanizzato" dal PUG di Bologna, delimitato a nord dal viale di circonvallazione Viale Enrico Panzacchi, che ne costituisce l'unico accesso, ad est dalla Caserma D'Azeglio, a sud e a ovest da parte del complesso Militare ex STA.VE.CO., in quanto ne costituisce parte integrante;

attualmente l'ambito di progetto si costituisce come un'area già urbanizzata con una superficie territoriale di circa 5.650 m<sup>2</sup> a destinazione funzionale a parcheggio di attestamento, con una dotazione di 178 posti di stazionamento;

l'intervento si attua interamente all'interno dell'attuale superficie del "Parcheggio STA.VE.CO.", senza interessare altre adiacenti né tantomeno interessare la viabilità adiacente;

la proposta progettuale prevede l'ampliamento del parcheggio esistente, tramite la realizzazione di una sopraelevazione, e il conseguente incremento, di parte della superficie di sosta esistente con un incremento della dotazione di parcheggi da 178 a 305 posti di stazionamento, per un aumento di 127 posti di stazionamento;

al fine di ridurre il più possibile gli accodamenti, e i conseguenti effetti ambientali negativi (ostacolo alla circolazione, rumore, inquinamento atmosferico) il progetto, oltre all'aumento dei posti disponibili, propone il raddoppio dei varchi di accesso (da 1 a 2) e l'arretramento dello sbarramento all'ingresso, consentendo di fatto un maggiore spazio di attesa già all'interno dell'area di pertinenza;

il progetto prevede la realizzazione di una struttura metallica, con una superficie del livello impalcato di circa 2.741 m<sup>2</sup> (comprese rampe) e un volume complessivo inferiore a 7.000 m<sup>3</sup>, composta con sistemi modulari prefabbricati con reticolo di 5mx5m in carpenteria metallica sottoposti a processo di zincatura a caldo ed assemblati con fissaggio meccanico;

tale proposta progettuale consente di ridurre i tempi di installazione e di rimozione della struttura sopraelevata stimati dalle otto alle dieci settimane, oltre a permettere

il completo recupero per il ricollocamento della stessa in altra area senza lasciare alcuna traccia al suolo;

le tempistiche di esercizio non sono definite con precisione, tuttavia è richiesta, dal proponente stesso, la rimovibilità dell'infrastruttura e la possibilità di rimontare la stessa altrove. Tale richiesta nasce dall'aspettativa di riqualificazione del complesso Militare ex STA.VE.CO.;

la modularità della struttura sopraelevata consente di ridurre al minimo l'area di cantiere al fine di garantire il parziale uso del parcheggio esistente per tutta la durata, nonché l'accesso alle aree sportive retrostanti durante le lavorazioni;

nella porzione centrale dell'area è presente un filare arboreo, formato da 9 esemplari di pioppo nero, e da un esemplare di magnolia isolato, posto in prossimità della attuale cassa automatica; le alberature sono collocate entro aiuole a raso. Il filare arboreo esistente non sarà oggetto di rimozione, al pari dell'albero "isolato"; il progetto non prevede cordoli perimetrali mentre saranno mantenute le aiuole a raso con pavimentazione drenante, proteggendo opportunamente le piante;

di seguito i parametri dimensionali dello stato di fatto e di progetto:

- superficie territoriale dell'attuale "Parcheggio STA.VE.CO.": circa 4.650 m<sup>2</sup>;
- superficie "area di intervento", oggetto di riasfaltatura di progetto: 4.700 m<sup>2</sup>;
- superficie della struttura sopraelevata: 2.741 m<sup>2</sup>, comprese rampe;

#### DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

##### traffico e accessibilità

dall'analisi dei dati sullo stato attuale risulta che per circa 5 ore al giorno il parcheggio Staveco risulta saturo, pieno in ogni ordine di posto e con una significativa fascia di utenza non soddisfatta. Il dato dell'occupazione, associato al numero di veicoli in coda, permette di asserire quanto appena esposto. La durata media della sosta mostra chiaramente che l'utenza del primo mattino resta nel parcheggio a lungo e, comunque, la durata media giornaliera di sosta permette di dire che il solo turn over delle auto non permette la totale soddisfazione di tutta l'utenza

potenziale oraria. Si considera potenziale quell'utenza che rimane in coda per accedere al parcheggio che vorrebbe immediatamente soddisfatta la sua esigenza;

l'altra importante valutazione che vien fuori dall'analisi dei dati è il basso tasso di servizio dell'unico varco di ingresso al parcheggio rispetto al tasso di arrivo dei veicoli. Ciò determina la presenza di auto in coda anche in corrispondenza delle disponibilità dei parcheggi all'interno;

sulla base dei risultati ottenuti dalla campagna di rilievi e dalle elaborazioni dei dati ricevuti è possibile dire che l'intervento in progetto soddisfa i due aspetti critici dell'attuale funzionamento del parcheggio: potenzia il numero di posti che arrivano a 305 con circa 130 posti in aggiunta immediatamente fruibili per il 30 % del suo valore dato che i veicoli in coda arrivano fino a 40;

il parcheggio, dando una risposta alla richiesta di sosta in zona, permetterà di trovare posto anche a tutti quelli che, dissuasi dalla lunga coda, oggi vanno a cercare parcheggio nelle vicinanze, riducendo così le percorrenze sul viale e nelle strade limitrofe dovute alla ricerca del posto. Inoltre, il raddoppio dei varchi di ingresso permette un miglioramento del tasso di servizio ed auspicabilmente un azzeramento delle code;

inoltre, si può valutare che la viabilità di accesso al parcheggio trarrà sicuramente giovamento poiché si libererà una corsia che attualmente è occupata dai veicoli in coda in ingresso;

il tracciato stradale del Viale Enrico Panzacchi è classificato dal PGTU come "Strada di Interquartiere" parte della "Rete principale" della "Rete Viaria Urbana" e, come tale, la fascia di rispetto stradale ha un'ampiezza pari a 10 m;

l'ambito di progetto, limitatamente alle aree di accesso e di uscita, risulta interessato dalla "fascia di rispetto stradale". Tuttavia, va evidenziato che la struttura sopraelevata di progetto si trova all'interno del muro perimetrale del complesso Militare ex STA.VE.CO. che costituisce un fronte continuo rispetto alla viabilità;

il proponente ha specificato che la scelta delle giornate di rilievo di traffico è scaturita da un'analisi preventiva dei flussi di traffico disponibili sul sito del Comune di Bologna, relativamente alla spira di Viale Panzacchi in direzione est, tra le vie Rubbiani e Chiudare;

a conferma del dato significativo dei giorni rilevati, comparando i valori orari di traffico in giornate simili a quelle rilevate, si vede come i dati dei giorni feriali, nelle fasce orarie analizzate sono consistenti ed hanno valori di scostamento da una settimana all'altra molto contenuti, inserendo anche due giorni pre-natalizi, segno della ripetitività del dato e della sua significatività per le valutazioni eseguite;

#### rumore

i ricettori sensibili di I classe presenti nelle vicinanze dell'area di progetto, sulla base della Classificazione Acustica del Comune di Bologna, risultano essere: ad Est l'area verde dei Giardini Margherita, in cui sono situate all'interno la scuola primaria "Fortuzzi" e la scuola dell'Infanzia "Molino Tamburi" e, a Sud, l'area verde del Parco di San Michele in Bosco. Entrambe le aree verdi si trovano a distanza tale dall'area di progetto, da ritenere che non possano essere impattate;

sono inoltre presenti diversi complessi scolastici a Nord, anch'essi a distanza tale dall'area oggetto di studio da ritenere che non possano essere impattati dalla realizzazione del progetto;

i ricettori residenziali prossimi l'area oggetto di studio sono invece gli edifici residenziali situati a Nord del parcheggio e prospiciente viale Panzacchi; sono classificati in IV classe acustica, con limiti normativi da rispettare di 65 dBA in periodo di riferimento diurno e 55 dBA in quello notturno;

l'infrastruttura ad avere maggiore influenza sulla rumorosità della zona risulta essere viale Enrico Panzacchi ( $L_{den} > 70$  dBA e  $L_{night}$  fino a 70 dBA);

il maggiore numero di posti auto disponibili ed il potenziamento dei varchi di ingresso a due permetterà la diminuzione del numero di auto in coda anche in corrispondenza delle disponibilità dei parcheggi all'interno, limitando così i movimenti dovuti alla ricerca di sosta;

inoltre, l'aumento del numero di posti permetterà un migliore scorrimento dei flussi di traffico su viale Panzacchi ed il decongestionamento dell'area, da cui trarrà vantaggio il clima acustico della zona, attualmente caratterizzato nelle ore di punta da veicoli fermi e clacson;

l'ampliamento di progetto, quindi, permetterà non soltanto il miglioramento del tasso di servizio ed il possibile

aumento della quota degli utenti abbonati ma anche auspicabilmente l'azzeramento delle code, migliorando così il clima acustico dell'area;

per quanto riguarda la fase di cantiere, la soluzione progettuale, oltre a consentire tempi di posa in opera stimabili in 8-10 settimane, ne consente una altrettanto rapida rimozione e completo recupero per il ricollocamento della stessa in altra area. L'attività sarà svolta in periodo diurno nei giorni feriali (lunedì-venerdì). L'esecuzione delle lavorazioni disturbanti sarà svolta rispettando le fasce orarie previste dal Regolamento Comunale;

le azioni di mitigazione da introdurre in caso di necessità potranno essere ricondotte a interventi "attivi" finalizzati a ridurre le fonti di emissione ed interventi "passivi" finalizzati a intervenire sulla propagazione del rumore nell'ambiente esterno: si sceglierà di adottare in primis idonee soluzioni tecniche e gestionali in grado di limitare la rumorosità delle macchine e dei cicli di lavorazione;

in conclusione, si ritiene che gli effetti sulla componente rumore non rappresentino un elemento di criticità ma, anzi, il progetto stesso consenta il miglioramento del clima acustico dell'area;

ipotizzando quale sarà il flusso di traffico previsto in esercizio (ad ultimazione del progetto) e stimandone le ricadute (positive o negative) sulla matrice, il proponente specifica che ad una variazione di traffico del 30% corrisponde una variazione di 1dBA delle emissioni della strada: pertanto, incrementi inferiori sono del tutto irrilevanti sui livelli di immissione ai ricettori. Anche considerando uno scenario ipotetico e cautelativo, nel quale tutti i posti auto incrementati nel parcheggio, ossia 127, fossero auto che accrescono ogni ora il volume di traffico attuale, le variazioni determinerebbero un aumento di traffico giornaliero di circa 3.050 veicoli, pari a circa un +15% del traffico complessivo giornaliero di circa 20.800 veicoli, assai inferiore dunque al 30%. Per tale ragione, visto che lo scenario peggiore possibile non avrebbe ripercussioni sull'impatto acustico, si può affermare che l'ampliamento del parcheggio non avrà criticità;

#### aria

l'effetto dell'intervento, pertanto, dando una risposta alla richiesta di sosta presente in zona, è quello di ridurre le percorrenze delle auto in cerca di parcheggio e quello



della riduzione delle code sul viale Panzacchi in entrata al parcheggio, riducendo pertanto le emissioni di queste componenti di traffico. Infine, il progetto non interferisce con la vegetazione esistente;

in merito al cantiere gli effetti sono trascurabili in quanto si tratta di montaggio di prefabbricati a secco, senza scavi e movimentazioni del terreno, ma semplici ancoraggi;

in conclusione, gli effetti del progetto rispetto alle emissioni inquinanti da traffico sono positivi, ancorché non particolarmente significativi in riferimento al contesto. Pertanto, si ritiene che il progetto non apporti peggioramenti alla qualità dell'aria e che sia coerente con le condizioni di sostenibilità del PUG e con il PAIR 2030;

#### energia ed emissioni climalteranti

l'opera in oggetto è un intervento pubblico e pertanto ricade nell'applicazione dei Criteri Ambientali Minimi (CAM), definiti con specifici Decreti del MITE (DM 22/06/2022). Durante la fase di costruzione trovano applicazione i criteri Ambientali di cui al punto 2.6 Specifiche tecniche dei cantieri relativi all'Affidamento di servizi di progettazione e affidamento di lavori per interventi edilizi: in particolare, quanto indicato al criterio 2.6.1 Prestazioni Ambientali del Cantiere. Tutte queste misure, unitamente a quelle inerenti alle caratteristiche dei prodotti da costruzione 2.5 Specifiche tecniche per i prodotti da costruzione, relative all'utilizzo di materiali aventi un determinato consumo di riciclato, fanno sì che i consumi e le emissioni climalteranti in fase di costruzione siano particolarmente ridotti;

i consumi in fase di esercizio sono dovuti principalmente a quelli del sistema di illuminazione. Pur incrementando il numero di punti luce rispetto alla situazione attuale, l'utilizzo di sistemi a LED riduce i consumi di energia elettrica sicuramente di oltre il 50%. L'utilizzo dei LED riduce anche le emissioni legate alla manutenzione dell'impianto che comporta minimi fabbisogni di materiale e quindi minime emissioni climalteranti;

in fase di demolizione si applicano le condizioni di cui al criterio 2.6.2 dei CAM Edilizia;

considerando che il manufatto in oggetto è costituito da una struttura costituita da prefabbricati e successivamente assemblati in situ e che in fase di progettazione deve essere predisposto il piano di Disassemblaggio e Fine Vita (Criterio 2.4.14 del DM 22/06/2022), le operazioni di decommisioning ed

avvio a recupero o riciclaggio sono notevolmente semplificate, riducendo quindi le emissioni climalteranti. È evidente che poi trovano applicazione in questa fase anche tutti gli accorgimenti già previsti durante la fase di costruzione;

#### suolo sottosuolo, aspetti sismici

dall'analisi degli aspetti geologici e sismici non sono emersi elementi ostativi all'intervento in progetto. Non comporterà la rimozione di terreno poiché le fondazioni della struttura sopraelevata saranno costituite da piastre di acciaio congiunte al piano asfaltato. Per quanto riguarda l'impiantistica per quanto possibile sarà in tubazioni esterne ancorate alla struttura in elevazione. Non si hanno quindi condizioni che determinano la produzione di terreni contaminati da gestire;

dal punto di vista sismico, la carta del Rischio sismico del PUG inserisce l'area in esame nelle "Zone stabili suscettibili di amplificazioni 1A", per cui si ritiene sufficiente lo studio di MS di livello 2 contenuto nel Quadro Conoscitivo del PUG e relativi approfondimenti. La carta delle MOPS del II livello di approfondimento della Microzonazione sismica (2018) inserisce l'area nella zona 2012: depositi alluvionali da limoso argillosi a limoso sabbiosi con intervalli sabbioso ghiaiosi discontinui poco consolidati più frequenti a profondità >15/20 metri e sovrastanti altri depositi alluvionali costituiti da alternanze di argille, limi, sabbie e ghiaie - Interconoide Reno-Savena;

non si segnalano elementi di instabilità al contorno e nell'area d'interesse. La zona non è ritenuta suscettibile di liquefazione. Non sussistono pertanto condizioni sismiche sfavorevoli al progetto, che dovrà comunque tenere in considerazione le risultanze della MZS di II livello del PUG nel rispetto della Normativa per le costruzioni in zone sismiche (NTC 18);

#### acque superficiali e sotterranee

nell'ambito di progetto si rileva la presenza di un elemento del "reticolo idrografico coperto" denominato "Rio Aposa inf\_n° 51", come delimitato nella Tav. 1 "Risorse idriche e assetto idrogeologico" del PUG. Il Rio non sarà interferito dalle opere in progetto e l'accessibilità al corpo idrico sotterraneo non sarà compromessa nello stato di progetto. Gli interventi previsti non risultano dunque interferire con il "reticolo idrografico coperto";

la cartografia del PGRA pone l'area d'interesse lontano da qualsiasi zona potenzialmente suscettibile di alluvionamento per i tre scenari contemplati (frequentissimi, poco frequenti e rari) e per tutti gli ordini di reticolo (principale, secondario di pianura);

per quanto riguarda la protezione delle acque sotterranee, la tavola di PUG "Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura" inserisce l'area d'interesse nelle Aree di ricarica di tipo B: in queste aree valgono le prescrizioni stabilite ai commi 2, 3, 4, 5 dell'art. 5.3 del PTCP, finalizzate a favorire la ricarica della falda e di limitare l'impermeabilizzazione dei suoli. Nel caso in esame, allo stato attuale l'area di parcheggio presenta una pavimentazione impermeabile, realizzata parte in conglomerato bituminoso e parte in cls: il nuovo tappeto di usura non comporterà la riduzione della superficie drenante in quanto l'intervento riguarderà esclusivamente parti già asfaltate o in calcestruzzo. Non si configura in tal senso una ulteriore riduzione della superficie impermeabile rispetto allo stato di fatto;

considerata la tipologia costruttiva del parcheggio (prefabbricati rimovibili assemblati a secco), l'invarianza della superficie impermeabile e la presenza di un sistema di raccolta delle acque meteoriche già adeguato a cui il parcheggio si collegherà attraverso impiantistica non interrata, non si prevedono rischi di contaminazione sia per le acque che per il terreno;

allo stesso tempo, gli scarichi derivanti dalle superfici del nuovo parcheggio sopraelevato andranno ad immettersi in una rete esistente già adeguata a raccolta e smaltimento delle acque meteoriche;

#### paesaggio, verde ed ecosistemi

con riferimento alla componente paesaggio vegetazione ed ecosistemi, la caratterizzazione dello stato attuale dell'area evidenzia i seguenti elementi di interesse e sensibilità:

- il vincolo presente sulla Caserma Staveco, oggetto di tutela quale Bene architettonico di interesse culturale dichiarato;

- la presenza nell'intorno di numerosi altri Beni culturali e paesaggistici tutelati;

- la collocazione all'interno delle Zone ad alta potenzialità archeologica;

- la presenza di alcune alberature (9 esemplari di *Populus nigra* e 1 esemplare di *Magnolia grandiflora*) all'interno dell'area e del parcheggio attuale;

la presenza del vincolo sulla Caserma comporta l'assoggettamento della proposta alla procedura di Autorizzazione ai sensi dell'art.21, comma 4, D. Lgs. 42/2004: si evidenzia che la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio, ha autorizzato i lavori in quanto compatibili con l'assetto storico e architettonico del bene tutelato;

il progetto della sopraelevazione, infatti, grazie alla dimensione contenuta, ed alla "schermatura" dell'intera area Staveco costituita da un muro di cinta e da edifici della caserma esistente posti su via Enrico Panzacchi risulta completamente nascosto sia al traffico veicolare che pedonale. Inoltre, sono previste installazioni di schermature con rampicanti e finiture a tema, allo scopo di mitigare ulteriormente l'effetto visivo;

la limitatissima visibilità dell'opera da punti di vista esterni all'area Staveco consente di considerare trascurabili gli impatti paesaggistici della sua realizzazione;

relativamente agli aspetti di tutela archeologica, nel medesimo atto sopra citato, la Soprintendenza, per quanto di competenza, non ravvisa elementi ostativi all'esecuzione degli interventi in progetto, la infissione di barre filettate per una profondità massima di ca. 50 cm non interferirà con i depositi archeologici presenti nell'area, impattando in uno strato di riporto recente la cui consistenza è già stata evidenziata nelle indagini archeologiche preliminari;

gli esemplari arborei presenti di *Populus nigra* (n.9) formano un filare posto circa al centro dell'area: 5 risultano essere di grande rilevanza e 4 oggetto di tutela secondo il Regolamento del Verde Pubblico e Privato di Bologna;

si evidenzia che la soluzione tecnica prescelta per la sopraelevazione prevede il mantenimento di tutte le alberature presenti, grazie alla modularità della soluzione adottata;

lungo il perimetro dell'attuale parcheggio, esternamente all'area di intervento, si evidenziano essenze legate perlopiù ad ambienti ruderali e degradati;

non sono presenti in un intorno discreto dell'opera né Aree Protette, né Siti Natura 2000;

nel complesso l'effetto della trasformazione appare modesto e compatibile con la tutela dei valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo e dell'assetto paesaggistico dell'ambito. In particolare, in riferimento al ruolo paesaggistico del filare alberato esistente, il progetto proposto, appare in grado di configurare un assetto migliorativo dello stato attuale. In definitiva, dal momento che:

- le opere progettuali riguardano un'area già fortemente antropizzata,

- il progetto rispetta i vincoli paesaggistici e la tutela del verde esistente,

- il progetto ha carattere temporaneo,

non si evidenziano impatti sulla componente;

al fine di valutare gli effetti sugli esemplari arborei esistenti che verranno circondati dalla nuova struttura, è stata redatta una "Valutazione in merito alla tutela e alla salvaguardia di alcune piante situate all'interno del parcheggio Staveco Viale Panzacchi - Bologna", a cura di uno Studio Tecnico Agrario. La relazione evidenzia che:

*il progetto non prevede cordoli perimetrali mentre saranno mantenute le aiuole a raso con pavimentazione drenante ed è previsto di lasciare libero da strutture in elevazione una "asola" di 10,00 m x 45,00 m, nella parte centrale del parcheggio, in corrispondenza del filare di alberature esistente;*

*le distanze adottate (minima 3,75 m e massima 4,10 m) per la realizzazione del parcheggio sopraelevato, dal filare delle piante di pioppo nero, sono sicuramente sufficienti per garantire la salvaguardia e per il mantenimento della vitalità e dell'efficienza vegetativa della vegetazione esistente, infatti ricordiamo che le piante arboree presenti interessate dall'intervento raggiungono un'altezza media superiore ai m 20,00 con presenza dell'impalcatura dei rami principali posizionati a un'altezza superiore a m 6,00 mentre la struttura in progetto raggiungerà un'altezza comprensiva del parapetto laterale di m 3,55 permettendo di mantenere una regolare esposizione solare che non comporta una riduzione delle funzionali vegetative delle suddette piante;*

*inoltre, gli accorgimenti previsti a protezione delle piante (rivestimento con teli di iuta), sono idonei nel preservarle da eventuali danneggiamenti alle stesse (in*

*primis danneggiamenti alla corteccia) durante la realizzazione della suddetta struttura;*

#### elettromagnetismo

riguardo alle sorgenti a bassa frequenza di campi elettromagnetici i potenziali impatti derivano dalla presenza di una linea MT aerea (15 kV) sviluppata in direzione sud-est parallelamente all'asse stradale di viale Panzacchi, ad una distanza minima dal confine del comparto di circa 3 metri;

all'interno dell'area non è prevista la permanenza di personale, infatti, la zona sarà videosorvegliata attraverso centrale operativa remotizzata h24 e 7 giorni su 7. Sugli impianti opereranno saltuariamente i manutentori e gli addetti alle pulizie. Alla luce di ciò l'area non prevede la permanenza prolungata di persone superiore alle 4 ore giornaliere e conseguentemente vede un uso idoneo in termini di potenziali interferenze da campi elettromagnetici, nonostante la sorgente CEM prossima all'area di progetto ed eventuali sorgenti di progetto (Cabina di Trasformazione MT/BT) e conseguentemente risultano ampiamente soddisfatti degli obiettivi di qualità indicati nel D.P.C.M. 08/07/2003;

per le sorgenti ad alta frequenza, mediante sopralluogo e ragguagli cartografici, è emersa la presenza di due stazioni SRB a distanze inferiori a 200 metri dal comparto in oggetto;

non è invece stata riscontrata la presenza di antenne radio televisive a distanze inferiori a 300 metri. A tali distanze si può ritenere convenzionalmente verificato il limite di 6V/m e il rispetto della normativa nazionale vigente;

anche per le alte frequenze non essendo prevista all'interno dell'area la permanenza prolungata di persone, superiore alle 4 h/g, risulta escluso l'impatto elettromagnetico per le alte frequenze;

alla luce delle considerazioni e analisi svolte, l'areale può accogliere il Parcheggio in una condizione di piena compatibilità elettromagnetica;

VALUTATO CHE:

sulla base dell'analisi del progetto presentato:

l'intervento in progetto consiste nel potenziamento del parcheggio esistente denominato "Parcheggio STA.VE.CO.", attraverso la sopraelevazione e il conseguente incremento della superficie di sosta. Il numero dei posti auto disponibili verrebbe quindi incrementato dagli attuali 178

fino a 305;

la motivazione dell'intervento è quella di incrementare la dotazione di parcheggi derivante dalla carenza strutturale di parcheggi per i residenti nell'areale entro cui è localizzato l'ambito di progetto. L'ulteriore finalità del progetto è inoltre quella di ridurre il più possibile gli accodamenti in ingresso dovuti alla saturazione del parcheggio ed in tal modo diminuire i conseguenti effetti ambientali negativi (ostacolo alla circolazione, rumore, inquinamento atmosferico): a tal fine viene proposto il raddoppio dei varchi di accesso (da 1 a 2) e l'arretramento dello sbarramento all'ingresso, che consente un maggiore spazio di attesa all'interno dell'area di pertinenza;

si evidenzia che l'intervento proposto assume carattere di temporaneità, derivante dalla rapida installazione della struttura sopraelevata e dalla possibile rapida rimozione della stessa;

il progetto prevede la realizzazione di una struttura metallica, composta con sistemi modulari prefabbricati in carpenteria metallica; le fondazioni della struttura sopraelevata sono costituite da piastre di acciaio congiunte al piano asfaltato;

l'accesso veicolare al piano sopraelevato della struttura avviene attraverso due rampe di lunghezza pari a circa 15 metri, con pendenza inferiore al 20% e a senso unico di circolazione;

nella documentazione trasmessa è specificato che per la posa in opera della nuova struttura saranno necessari 60 giorni; preliminarmente verrà realizzato un nuovo tappeto di usura in conglomerato bituminoso sulla superficie di parcheggio, che non comporterà la riduzione della superficie drenante, in quanto l'intervento riguarderà esclusivamente parti già asfaltate o in calcestruzzo;

nella porzione centrale dell'area è presente un filare arboreo, formato da 9 esemplari di pioppo nero e da un esemplare di magnolia isolato, posto in prossimità della attuale cassa automatica; le alberature sono collocate entro aiuole a raso;

il filare arboreo esistente e l'albero di magnolia non saranno oggetto di rimozione;

all'interno dell'area non è prevista la permanenza di personale: la zona sarà videosorvegliata attraverso centrale operativa remotizzata (h24, 7 giorni su 7). Sugli impianti

opereranno saltuariamente i manutentori e gli addetti alle pulizie. Alla luce di ciò l'area non prevede la permanenza prolungata di persone superiore alle 4 ore giornaliere;

si prende atto che il progetto ha già ottenuto il nullaosta della proprietà (Demanio) e l'Autorizzazione, ai sensi dell'art. 21, comma 4, D. Lgs. 42/2004, da parte della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio competente alla realizzazione dei lavori, in quanto compatibili con l'assetto storico e architettonico del bene tutelato;

relativamente al traffico, l'analisi effettuata dal proponente, in base ai dati dell'occupazione associata al numero di veicoli in coda, indica che allo stato attuale per circa 5 ore al giorno il parcheggio risulta saturo, con una significativa fascia di utenza non soddisfatta. La durata media della sosta mostra chiaramente che l'utenza del primo mattino resta nel parcheggio a lungo e, comunque, la durata media giornaliera di sosta permette di dire che il solo turn over delle auto non permette la totale soddisfazione di tutta l'utenza potenziale oraria;

inoltre, viene evidenziato il basso tasso di servizio dell'unico varco di ingresso al parcheggio rispetto al tasso di arrivo dei veicoli, che determina la presenza di auto in coda anche in situazioni di disponibilità dei parcheggi all'interno;

l'intervento in progetto risponde quindi ai due aspetti critici dell'attuale parcheggio, potenziando il numero di posti e consentendo una maggiore soddisfazione della richiesta di sosta in zona: in tal modo si consentirà in misura maggiore di trovare posto anche a coloro che oggi, nella configurazione attuale di posti auto, vanno a cercare parcheggio nelle vicinanze. Verranno così ridotte le percorrenze sul viale e nelle strade limitrofe dovute alla ricerca del posto;

in relazione agli impatti acustici nello scenario futuro, a seguito della realizzazione del progetto, la stima dell'impatto acustico è strettamente legata alla modifica dei flussi di traffico in post operam rispetto agli attuali. La valutazione dell'impatto acustico in termini qualitativi, evidenzia che il maggiore numero di posti auto disponibili ed il potenziamento dei varchi di ingresso a due permetteranno la diminuzione del numero di auto in coda e limiteranno i movimenti dovuti alla ricerca di sosta;

considerando uno scenario ipotetico e cautelativo, nel quale tutti i posti auto incrementati nel parcheggio, ossia



127, corrispondono ad auto che accrescono ogni ora il volume di traffico attuale, stimando in questo modo l'aumento del traffico attuale giornaliero;

anche in tale scenario estremamente cautelativo è stato valutato che l'incremento di traffico non comporterebbe aumenti significativi delle emissioni acustiche della strada;

per quanto riguarda la tipologia di struttura, pur essendo metallica, sarà dotata di pavimentazione con lastre predalles con finiture in calcestruzzo elicotterato (per questo motivo lisce), che il proponente ritiene non possano generare incrementi della rumorosità o vibrazioni dovuti al transito dei veicoli. Sia il solaio che le rampe di accesso saranno realizzati con la stessa tipologia di lastre, tra le quali saranno presenti dei giunti elastici funzionali alla continuità della pavimentazione;

pertanto, prendendo atto di quanto riportato nella documentazione e considerando gli aspetti positivi del progetto più volte evidenziati (diminuzione coda in ingresso, diminuzione macchine in ricerca della sosta, ecc.), si può concludere che l'ampliamento del parcheggio non causerà un peggioramento della situazione acustica attuale;

per quanto riguarda gli impatti sull'atmosfera, sulla base di quanto già sopra riportato riguardo gli aspetti legati alla maggior disponibilità di sosta e conseguenti miglioramenti sul potenziale decongestionamento del traffico lungo il viale, si può concludere che l'ampliamento del parcheggio non causerà alcuna criticità aggiuntiva rispetto allo stato attuale, in quanto non comporterà aumenti significativi delle emissioni inquinanti;

relativamente alla componente suolo e sottosuolo, il progetto è ricompreso nell'interconoide Reno-Savena ed il substrato è costituito da depositi alluvionali da limoso argillosi a limoso sabbiosi, con intervalli sabbioso-ghiaiosi discontinui; in particolare l'intervento si colloca all'interno di un'area già impermeabilizzata che non viene aumentata. Oltre ai normali lavori stradali, non comporterà scavi e rimozione di suolo poiché le fondazioni della struttura sopraelevata saranno costituite da piastre di acciaio congiunte al piano asfaltato e fissate alla profondità di 50 cm;

in sintesi, dall'analisi degli aspetti geologici e sismici non sono emerse criticità relativamente all'intervento in progetto, né potenziali impatti negativi significativi;

per quanto riguarda le acque è stata segnalata la presenza di un elemento del "reticolo idrografico coperto" denominato "Rio Aposa inf\_n° 51": si prende atto che non sarà interferito dalle opere in progetto e che l'accessibilità al corpo idrico sotterraneo non sarà compromessa;

la cartografia del PGRA non segnala potenziali rischi di alluvione;

per quanto riguarda le acque sotterranee, la pianificazione inserisce la zona nelle Aree di ricarica di tipo B: in questo caso, allo stato attuale, l'area è già stata impermeabilizzata e quanto in progetto non riduce la superficie permeabile in quanto interesserà esclusivamente parti già trasformate;

considerata la natura coesiva del terreno, l'impermeabilizzazione dell'area e la presenza di un sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche già adeguato, si ritiene non significativo il rischio di contaminazione delle acque e del suolo-sottosuolo;

in relazione alla componente verde ed ecosistemi, il proponente ha presentato un elaborato inerente la tutela e salvaguardia degli esemplari di pioppo posti all'interno del parcheggio;

nella relazione emerge che durante la fase di costruzione, il tronco e le ramificazioni saranno protette con teli di juta. Il parcheggio sopraelevato è inoltre progettato in modo da lasciare libera un'asola centrale in corrispondenza del filare arboreo, le cui dimensioni sono tali da consentire il libero sviluppo e l'efficienza vegetativa delle piante al sequestro della CO<sub>2</sub>;

pertanto, dal punto di vista vegetazionale e della capacità di rimozione dei gas serra, l'intervento si pone in continuità con quanto presente allo stato attuale, per il quale però si raccomanda il proseguimento della manutenzione del verde, ponendo particolare attenzione al filare esistente al fine di assicurare il normale e sano sviluppo;

le aree protette e i siti Natura 2000 più vicini sono IT4050001 "Gessi Bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa" e IT4050029 "Boschi di San Luca e Destra Reno" che tuttavia si estendono a circa 4 km di distanza dall'area di interesse: si ritiene pertanto l'impatto non significativo;

per quanto riguarda la componente paesaggio, l'Ex Caserma Staveco è oggetto di tutela, ai sensi dell'art. 10-12 del D. Lgs. 42/2004, quale Bene architettonico di interesse

culturale dichiarato, e l'ambito di progetto ricade all'interno di "Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica";

a tal proposito si prende atto che il progetto ha già ottenuto l'Autorizzazione, ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 42/2004, della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio alla realizzazione dei lavori, in quanto compatibili con l'assetto storico e architettonico del bene tutelato;

la limitata visibilità dell'opera da punti di vista esterni all'area Staveco consente di considerare trascurabili gli impatti paesaggistici della sua realizzazione;

riguardo agli impatti potenziali da sorgenti a bassa e alta frequenza di campi elettromagnetici, si prende atto di quanto dichiarato dal proponente in base al quale l'areale può accogliere il parcheggio in una condizione di piena compatibilità elettromagnetica;

RITENUTO CHE:

visti i criteri pertinenti per la verifica di assoggettabilità a VIA indicati nell'Allegato V alla Parte II del d.lgs. 152/06;

rilevato che dall'esame istruttorio svolto da ARPAE sul progetto, di cui alla richiamata relazione conclusiva per la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA acquisita con nota prot. PG.2024.0477691 del 09 maggio 2024, sulla base della documentazione presentata ed effettuata una attenta valutazione del progetto su base ambientale e territoriale, non emergono elementi che possano far prevedere effetti negativi significativi sull'ambiente;

il progetto denominato "realizzazione di una sopraelevazione mediante una struttura in carpenteria metallica amovibile presso il parcheggio Staveco", localizzato nel comune di Bologna (BO) può essere escluso dalla ulteriore procedura di VIA nel rispetto delle condizioni ambientali previste negli elaborati depositati alla presentazione dell'istanza;

in merito alla vegetazione all'interno del parcheggio, si esprime la raccomandazione di porre particolare attenzione al filare di pioppi disponendo idonea manutenzione, al fine di assicurare il normale e sano sviluppo;

VISTI:

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- la legge 11 settembre 2020, n. 120 n. "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali»";
- la legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti;

**RICHIAMATI:**

- la Legge regionale 26 novembre 2001, n. 43 "Testo Unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna";
- la deliberazione di Giunta regionale 07 marzo 2022 n. 325 "Consolidamento e rafforzamento delle capacità amministrative: riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale", con decorrenza dal 1/4/2022;
- la deliberazione di Giunta regionale 27 marzo 2023 n. 474 "Disciplina Organica in materia di organizzazione dell'Ente e gestione del personale. Aggiornamenti in vigore dal 1° aprile 2023 a seguito dell'entrata in vigore del Nuovo Ordinamento Professionale di cui al Titolo III del CCNL funzioni locali 2019/2021 e del PIAO 2023/2025";
- la deliberazione di Giunta regionale 21 marzo 2022 n. 426 "Riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale. Conferimento degli incarichi ai Direttori Generali e di Agenzia";
- la deliberazione di Giunta regionale 10 aprile 2017 n. 468 "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna", per quanto applicabile;
- la deliberazione di Giunta regionale 29 gennaio 2024 n. 157 "Piano Integrato delle Attività e dell'Organizzazione 2024-2026. Approvazione";
- la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 25 marzo 2022 n. 5615 "Riorganizzazione della Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente. Istituzione Aree di lavoro. Conferimento incarichi dirigenziali e proroga incarichi di posizione organizzativa";

- la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 19 dicembre 2022 n. 24717 "Conferimento incarichi dirigenziali presso la Direzione Generale Cura Del Territorio e dell'ambiente";
- il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";
- la deliberazione di Giunta regionale 27 novembre 2023 n. 2077 "Nomina del Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza";
- la determinazione 9 febbraio 2022 n. 2335 "Direttiva di indirizzi interpretativi degli obblighi di pubblicazione previsti dal decreto legislativo n. 33 del 2013. Anno 2022";

Viste altresì le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale del 13/10/2017 PG/2017/0660476 e del 21/12/2017 PG/2017/0779385 contenenti le indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposto in attuazione della sopra citata deliberazione n. 468/2017;

ATTESTATO che il sottoscritto dirigente, responsabile del procedimento, non si trova in situazione di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

ATTESTATA la regolarità amministrativa del presente atto;

#### D E T E R M I N A

- a) di escludere dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 11, comma 1, della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4, il progetto denominato "realizzazione di una sopraelevazione mediante una struttura in carpenteria metallica amovibile presso il parcheggio Staveco", localizzato nel comune di Bologna (BO) proposto dal Comune di Bologna, per le valutazioni espresse in narrativa;
- b) di disporre che il progetto dovrà essere realizzato coerentemente a quanto dichiarato nello studio ambientale preliminare e che dovrà essere trasmessa ad ARPAE di Bologna - AACM e alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, entro sessanta (60) giorni dalla data di fine lavori, la certificazione di regolare esecuzione delle opere, ai

- sensi dell'art. 28, comma 7-bis, del d.lgs. 152/06, comprensiva di specifiche indicazioni circa la conformità delle opere rispetto al progetto depositato;
- c) di stabilire l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto in 5 anni; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il provvedimento di screening dovrà essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
  - d) di trasmettere copia della presente determina al Comune di Bologna, alla Città Metropolitana di Bologna, all'AUSL di Bologna - Dipartimento di Sanità Pubblica - Pianura Est, all'ARPAE di Bologna;
  - e) di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;
  - f) di rendere noto che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;
  - g) di dare atto, infine, che si provvederà alle ulteriori pubblicazioni previste dal Piano triennale di prevenzione della corruzione ai sensi dell'art. 7 bis, comma 3, del d.lgs. 33/2013.

DENIS BARBIERI