



Approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica secondo la procedura di partenariato pubblico privato

Parcheggio in caverna "Monte Benedetto"

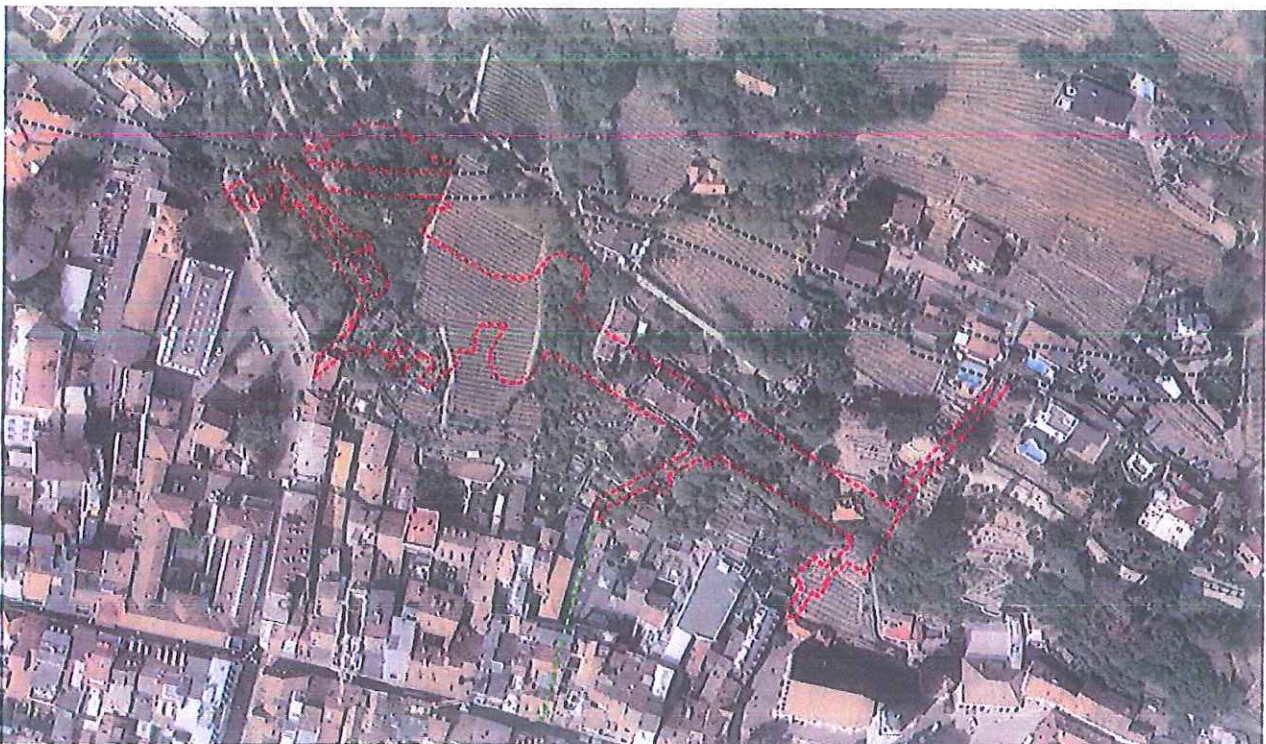
Genehmigung des technisch-wirtschaftlichen Machbarkeitsprojekts nach dem Verfahren der öffentlich-privaten Partnerschaft

Kavernengarage „Küchelberg“

LE CONDIZIONI URBANISTICHE

DIE URBANISTISCHEN BEDINGUNGEN

Verifica di assoggettabilità alla VAS



Comune di Merano – Stadtgemeinde Meran

Servizio urbanistica ed edilizia privata – Dienststelle für Stadtplanung und Privatbauten

Il progettista – Der Projektant
Dot. Nicola de Bertoldi



Disegnatore – Der Zeichner
Giuseppe Giacomuzzi

Merano, novembre 2019

Meran, November 2019

o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della direttiva 2001/42/CE." Le informazioni che devono essere fornite dal committente per i progetti soggetti a verifica di assoggettabilità sono definite nella Direttiva 2011/92/UE, con allegato IIA.

La sentenza richiamata chiarisce che anche in caso di modifiche minori agli strumenti urbanistici è da effettuare la verifica di relativa assoggettabilità alla VAS e che l'esito deve essere riportato in un provvedimento motivato adottato dall'autorità competente.

INFORMAZIONI CIRCA IL PROGETTO RILEVANTI AI SENSI DEI CRITERI DELL'ALLEGATO III

1. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

1.a Dimensioni

L'opera a cui la modifica prelude è pressoché interamente interrata, collegandosi direttamente ed esclusivamente al tunnel previsto di collegamento della ME-BO con Tirolo.

Il progetto edilizio, a cui la modifica è prodromica, è stato predisposto dal raggruppamento facente capo a Central Parking spa. Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio interrato a più piani disposti in direzione nord-ovest/sud-est, tra loro collegati da rampe elicoidali interne. Il parcheggio, con una lunghezza scavo di ca. 150 m, larghezza scavo di 19,10 m e altezza scavo di 23,50 m, potrà ospitare 594 autovetture, con posti riservati per famiglie con bambini, car-sharing, ricarica e-cars, signore. Il cantiere principale verrà allestito nella zona artigianale Monte San Zeno, su aree in affitto. Preso gli ingressi pedonali (tre, disposti a pettine verso i Portici alti) e di emergenza verranno allestiti piccoli cantieri con recinzioni appositamente studiate per il miglior inserimento nel paesaggio urbano e/o naturale circostante.

1.b Cumulo

Il parcheggio interrato si collega direttamente ed esclusivamente al tunnel previsto di collegamento della ME-BO con Tirolo. Ne rispecchia in buona parte le condizioni di realizzazione, almeno relativamente al tratto del tunnel che si sviluppa sotto monte Benedetto. L'effetto cumulo nel presente caso si rivela una modalità di risparmio cantieristico e operativo: solo attraverso la contiguità delle opere e la loro realizzazione contemporanea possono essere evitati l'interruzione del traffico nel tunnel, qualora terminato prima, e il carico di automezzi pesanti sulla viabilità cittadina (previsti ca. 10.000 viaggi), in entrambi i casi con le ripercussioni negative sul traffico urbano facilmente immaginabili. Gli scavi necessari vengono condotti completamente in sotterraneo, senza avere alcun cantiere a cielo aperto lungo via Galilei, come da ipotesi alternativa di lavoro, valutata e scartata.

Sempre in termini di valutazione dell'effetto cumulo, l'abbinamento tunnel e garage conduce a una sensibile riduzione del traffico di attraversamento della città (stimati 2.400 percorsi in meno verso il centro storico). Il cumulo delle due opere rappresenta una modalità che conduce alla maggiore funzionalità e alla valorizzazione reciproca, vista la ricaduta positiva in termini di riduzione del traffico e dell'inquinamento atmosferico, garantendo il raggiungimento pedonale del centro storico direttamente da un'arteria ad alta percorrenza senza doversi servire della rete stradale urbana. Il traffico stop and go tipico del ricerca di posti auto nelle strade urbane viene trasferito dalla città alla galleria della circonvallazione, percorribile con andamento fluido e ventilata verso zone non

residenziali.

1.c Uso delle risorse

Lo scavo della caverna avviene completamente nell'ammasso roccioso costituito da paragneiss quarzosi appartenenti alla scaglia di Marleno. La biodiversità di superficie rimane intoccata dal progetto, data la profondità dell'opera nel terreno (ca. 35 m). Il soprasuolo viene risparmiato da qualsiasi suo utilizzo, se non per strutture di ventilazione, dato il pressoché totale interrimento dell'opera. Il fabbisogno di acqua è legato alla necessità di ordinaria pulizia delle superfici di parcheggio, alla pari di qualsiasi superficie destinata ad uso di parcheggio, e allo stoccaggio di acqua per l'antincendio. Non si prospettano venute d'acqua all'interno dell'ammasso e tantomeno interferenze con sorgenti o emergenze idriche. Le gallerie antiaeree esistenti non presentano stillicidi. Le acque percolanti all'interno della caverna verranno captate a fondo caverna e pompate, separatamente dalle acque stradali, nella rete delle acque bianche della città.

L'opera si distingue per un uso complessivo delle risorse naturali molto basso.

1.d Rifiuti

La produzione di rifiuti, una volta attivato il parcheggio, si limita a quanto ordinariamente indotto da un parcheggio pubblico di pari dimensioni. In sede di realizzazione si prevede lo sbancamento di un volume roccioso pari a ca. 120.000 m³, che verranno smaltiti senza caricare di traffico la rete stradale cittadina procedendo al rinterro di cave esistenti nei pressi del cantiere a monte Zeno, allo stoccaggio in attesa di utilizzo su aree prese in affitto, allo stoccaggio al centro di riciclaggio di Sinigo usando la parte del tunnel già in esercizio e fornendo di materia prima impianti di generazione di calcestruzzo in val Passiria.

1.e Inquinamento

Rispetto a un parcheggio a cielo aperto, la costruzione interrata del garage concentra la fuoriuscita in punti precisi, nel presente caso distanti almeno 50 m dalle prime case di abitazione. Il convogliamento dei gas consente la loro dispersione in atmosfera in punti stabiliti abbassando, rispetto a un parcheggio a cielo aperto, il livello di sostanze inquinanti in ambito urbano. L'impatto provocato dalla presente opera è dunque attenuato grazie alla collocazione interrata della stessa e al punto scelto per l'emissione dei gas.

1.f Rischi

I rischi meccanici legati all'uso della struttura non differiscono dai rischi per una uguale struttura a cielo aperto. Il parcheggio disporrà di sistema di gestione del flusso di traffico ai vari piani. Condizioni ottimali di ventilazione sono garantite dai vari sistemi autonomi di ventilazione a progettazione fluidodinamica, dedicati ad ambiti separati (raccordo tra rotatoria nel tunnel e caverna di accesso, camera di ingresso con corsie e sbarre, piani di parcheggio, rampe elicoidali separate di entrata e uscita) affluenti da un pozzo di aspirazione di aria fresca ed effluenti in un pozzo di espulsione di aria esausta. In caso di incendio il parcheggio è dotato, tra l'altro, di impianto di protezione attiva antincendio con riserva d'acqua e da compartimenti antincendio ben definiti e isolati. Sono presenti gruppi elettrogeni di emergenza e gruppi di pressurizzazione antincendio, ubicati in un piano superiore ai piani garage, interamente dedicato alle infrastrutture tecniche.

1.g Rischi per la salute umana

Il parcheggio dispone di sistemi di convogliamento dei gas interni consistenti in elettroventilatori assiali installati in parallelo che garantiscono l'efficace allontanamento dei gas interni al parcheggio e che, in base alla velocità di rotazione e al numero di unità in funzione, determinano il passaggio dalla ventilazione sanitaria a quella di emergenza. L'impianto di rilevazione incendi,

che privilegerà rilevatori di calore di tipo termovelocimetrico rispetto a quelli ottici che possono ingenerare falsi allarmi causati dal fumo prodotto dai motori a combustione. Il parcheggio sarà dotato di un impianto di rilevamento della presenza di miscele infiammabili.

2. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

Il parcheggio si localizza nell'interrato delle prime pendici del Monte Benedetto, a ridosso del centro edificato cittadino, quasi a contatto con la zona residenziale A - centro storico.

Monte Benedetto si caratterizza per la sua esposizione a sud, favorevole alla crescita di vegetazione di tipo mediterraneo. In superficie sono presenti coltivazioni agricole frammiste ad aree di bosco ceduo. Nei pressi dell'area oggetto della modifica si sviluppa la Passeggiata Tappeiner. Il contesto generale è di pregio paesaggistico; il monte e le aree vicine sono classificate nel Piano paesaggistico come zona di rispetto.

2.a Utilizzo del territorio

Le superfici corrispondenti al parcheggio interrato sono utilizzate a bosco, a fini agricoli, prevalentemente in qualità di vigneto, a fini pubblici in ragione della presenza della Passeggiata Tappeiner, a fini edificatori in qualità di zona residenziale A - centro storico, in questo caso all'altezza degli accessi pedonali e di emergenza. Questi ultimi percorsi si sviluppano utilizzando i tunnel antiaerei costruiti durante l'ultimo conflitto mondiale. Non si prevede alcuna costruzione nuova in corrispondenza della zona di centro storico.

Le superfici in parola rimangono inalterate nel loro aspetto e nella loro consistenza, trovandosi il futuro parcheggio a una profondità di ca 30 m. Le superfici non recheranno alcuna traccia della presenza in interrato di un parcheggio. Faranno eccezione:

- le strutture di ventilazione (emissione e immissione), per le quali l'art. 39 delle norme di attuazione al PUC imporrà la massima mimetizzazione nel paesaggio attraverso l'adozione degli accorgimenti necessari (peraltro i punti prescelti si caratterizzano per la abbondante presenza di vegetazione utile al mascheramento delle strutture), conducendo alla massima riduzione del loro impatto. Le strutture vengono realizzate nel bosco ceduo di proprietà comunale a 30 m di distanza dalla Passeggiata Tappeiner e 50 m dal più vicino edificio, con cantieri gestiti tramite elicottero per ridurre al minimo le interferenze con la zona circostante;
- la superficie a cielo libero che costituisce parte del collegamento pedonale centrale (vi sono altri due collegamenti pedonali ai lati della struttura, che si sviluppano completamente in interrato fino a sboccare su suolo pubblico), già utilizzata come accesso pedonale per raggiungere le costruzioni esistenti poste ai suoi fianchi, che tutt'al più necessiterà di minime sistemazioni superficiali.

2.b Risorse naturali

L'opera non incide sulla ricchezza vegetale della zona e non provoca alcun decadimento della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona, non pregiudicando in alcun modo la conservazione, la crescita e il naturale rinnovo del patrimonio arboreo, come il mantenimento della biodiversità attuale.

2.c Capacità di carico

Non sono presenti zone che dispongano di modesta capacità di carico in ragione della loro classificazione e della loro tipologia. La superficie oggetto dell'intervento non corrisponde infatti a zona umida, zona riparia, zona costiera, ecc., e non si riscontra la presenza di alcuna riserva, di alcun parco naturale, di

alcun sito Natura 2000, ecc. L'opera prevista è nelle vicinanze dell'abitato, quindi di una zona a forte densità demografica, ma tale vicinanza non incide in alcun modo sulla suscettibilità della zona di ospitare il parcheggio previsto. Anche in funzione dei vincoli archeologici presenti in zona, limitati per estensione, le superfici non vedono ridotte le proprie capacità di carico, sia perché non è ipotizzabile che le superfici possano rilevare ai fini archeologici alla profondità di intervento prevista e sia perché lì dove la profondità è minore vengono utilizzate costruzioni esistenti, ovvero i tunnel antiaerei ora destinati agli accessi pedonali di emergenza.

3. CONSIDERAZIONI AGGIUNTIVE

3.1 Stato urbanistico attuale

La previsione di un garage interrato non è nuova. Il piano urbanistico già prevede la realizzazione sotto Monte Benedetto di un parcheggio pubblico nel sottosuolo, su superfici in buona parte sovrapponibili. La previsione introdotta con la presente modifica coincide infatti in parte significativa con la previsione oggi vigente, di cui ne aumenta l'estensione (8.979 contro 7.970 m²), andando a interessare lo stesso ambito del Monte Benedetto. La presente modifica agisce sul perimetro di un'opera già prevista nel piano urbanistico senza alterarne la funzione e mira in sostanza a mira a consentirne la realizzazione con una traslazione rispetto all'attuale.

3.2 Influenza della modifica su altri piani o programmi

La modifica presenta una piena conformità agli strumenti di pianificazione territoriale esistenti, rispetto ai quali rimane priva di ricadute. Non agisce infatti, in ragione dell'opera alla quale prelude, sul Piano di zonazione acustica e sul Piano paesaggistico. Si escludono ricadute su piani o programmi di rango sovraordinato. Ai fini della valutazione degli effetti della modifica si sottolinea che la stessa non comporta variazioni o trasformazioni sugli strumenti urbanistici che disciplinano le zone ad esso vicine (se non per l'introduzione della strada pedonale di cui sopra) e non conduce a modifiche nell'aspetto o nelle caratteristiche delle medesime.

3.3 Pertinenza della modifica in relazione alle esigenze di sviluppo sostenibile

L'opera a cui prelude la previsione, sia nello stato attuale come nello stato modificato, rappresenta un indubbio progresso sotto il profilo della sostenibilità ambientale, traducendosi in una riduzione della percorrenza chilometrica degli automezzi sul territorio comunale e consentendo di evitare la realizzazione di equivalenti infrastrutture all'aperto attraverso zonizzazione di nuove superfici e/o la creazione di importanti volumetrie fuoriterra.

3.4 Caratteristiche degli effetti della modifica

a) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti indotti dalla modifica
Come specificato, la modifica agisce sostanzialmente sulla localizzazione dell'opera prevista e non modifica parametri o destinazione della stessa. La modifica non è dunque suscettibile di intervenire, modificandole, sulle matrici ambientali.

A ulteriore chiarimento di quanto sopra si valutano di seguito i temi ambientali sui quali di norma può incidere una modifica urbanistica, considerando la natura della modifica al piano, ai cui effetti, come detto, viene rivista la geometria di una previsione già esistente.

Ambito	Azione	Valutazione
1 Cambiamenti climatici	Emissione gas serra e/o di inquinanti atmosferici	La riduzione di anidride carbonica, ottenibile grazie a un parcheggio interrato nei pressi di una zona dalla forte attrattività rispetto a parcheggi più lontani e raggiungibili con maggiore percorrenza chilometrica, rimane perfettamente ascrivibile alla sua localizzazione anche per come modificata
2 Acque di superficie e sotterranee	Sversamenti inquinanti Utilizzo razionale delle risorse idriche	La modesta modifica di localizzazione dell'opera non incide sulle metodologie da attuare ai fini della corretta realizzazione dell'opera in relazione agli aspetti in oggetto
3 Suolo e sottosuolo	Consumo di suolo Recupero di superfici dismesse	La modesta modifica di localizzazione dell'opera lascia del tutto inalterati i vantaggi connessi alla sua previsione. Tale previsione consente di risparmiare superficie libera e pregiata da trasformazioni urbanistiche e favorisce la valorizzazione e riutilizzo del patrimonio edilizio delle aree centrali
4 Natura e biodiversità	Pressione sulle aree naturali protette Protezione della biodiversità	La modesta modifica di localizzazione dell'opera non altera il suo rapporto con le superfici di pregio poste in sua corrispondenza. L'opera era e rimane del tutto interrata (fanno eccezione le aerazioni e parte di un accesso pedonale, opere necessarie indipendentemente dalla modifica del suo perimetro) lasciando inalterato il quadro ambientale di superficie
5 Rumore	Rumore in ambiente urbano	La modesta modifica di localizzazione dell'opera lascia del tutto inalterati i vantaggi connessi alla sua previsione. Le arterie stradali cittadine vengono liberate all'inquinamento acustico degli automezzi che, in caso contrario, graviterebbero su di esse
6 Rifiuti	Produzione e riciclo rifiuti	La modesta modifica di localizzazione dell'opera non incide sui quantitativi e i sistemi da adottarsi ai fini del riciclo.
7 Paesaggio e beni culturali	Interferenza con il patrimonio storico e architettonico Interferenza con le caratteristiche del paesaggio urbano	La modesta modifica di localizzazione dell'opera non rileva nella valutazione dei suoi effetti sul quadro generale, dato dall'assenza di ripercussioni sul patrimonio storico e architettonico e sulle caratteristiche del paesaggio urbano. Peraltro, se il garage nella posizione attuale ricade interamente in una zona definita certamente archeologica, la nuova posizione potrà vantare vaste superfici libere da tale classificazione.
8 Salute pubblica	Situazione sanitaria e sicurezza dei cittadini	La modesta modifica di localizzazione dell'opera non incide sulle metodologie da attuare ai fini della corretta realizzazione dell'opera in ordine agli aspetti in oggetto

b) Rischi per la salute umana e per l'ambiente

La modesta modifica di localizzazione dell'opera non incide sulla sua capacità di ingenerare rischi a carico dell'ambiente e della popolazione. La presente modifica agisce esclusivamente sulla precisa localizzazione dell'opera, lasciandone inalterate la funzione e destinazione ammesse. Si sottolinea che non risultano elementi o informazioni che possano indurre a ritenere che dal presente adeguamento di posizione derivino nuove necessità in ordine a bonifiche, metodologie operative diverse, ecc.

c) Valore e vulnerabilità delle aree interessate dalla modifica

La modifica ha effetto su un'area in buona parte già destinata alla medesima opera, che, alla pari del resto della superficie, registra l'assenza di immobili soggetti a vincolo monumentale ma che è, come noto, di alto valore paesaggistico. La modifica agisce però esclusivamente sulla precisa localizzazione dell'opera mantenendone il pieno interramento. La modifica presenta inoltre una vantaggiosa riduzione della superficie interessata da vincolo archeologico e non ingenera ovviamente alcuna alterazione in relazione agli adempimenti che saranno da osservarsi in tal senso.

6. SINTESI E CONCLUSIONE

La presente modifica non introduce previsioni innovative sotto il profilo delle ripercussioni ambientali rispetto alla previsione attuale, preordinata alla realizzazione di un parcheggio interrato. La nuova previsione rappresenta una correzione di quella in vigore ove le condizioni di utilizzo vengono esattamente replicate, ora a fronte di un progetto di massima, a carico di superfici solo in parte ridisegnate e comunque appartenenti al medesimo ambito territoriale.

Nei punti precedenti è stato verificato che la presente modifica non ha effetto negativo sulle matrici ambientali e conferma i vantaggi propri alla zonizzazione urbanistica attuale.

Per la presente previsione, che sia in quanto tale e sia in quanto aggiustamento di uguale previsione esistente, non genera effetti significativi sull'ambiente, si ritiene che **non sia necessaria la sua sottoposizione alla VAS.**

Nota: tutte le informazioni tecniche del presente documento sono tratte dal Progetto di fattibilità del Parcheggio in caverna nel Monte Benedetto, presentato dal raggruppamento facente capo a Central Parking spa e approvato con delibera di Consiglio comunale n. 10 dd. 20-3-2019.

Il responsabile del Servizio Urbanistica
Dott. Nicola de Bertoldi



Il Direttore di Ripartizione
Arch. Wolfram Pardatscher
(firmato digitalmente)