



**REGIONE CALABRIA  
GIUNTA REGIONALE**

**DIPARTIMENTO TERRITORIO E TUTELA DELL' AMBIENTE  
SETTORE 02 - VALUTAZIONI AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI - SVILUPPO  
SOSTENIBILE**

---

*Assunto il 05/03/2024*

*Numero Registro Dipartimento 191*

=====

DECRETO DIRIGENZIALE

**“Registro dei decreti dei Dirigenti della Regione Calabria”**

**N°. 3039 DEL 06/03/2024**

**Oggetto:** Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 D. Lgs. n. 152/06 e smi; Progetto: Ampliamento Ospedale Morelli e palazzina Foresteria – Uffici – realizzazione Parcheggio multipiano interrato con capacità superiori a 500 posti.

Proponente: Regione Calabria, Dipartimento Tutela della Salute, UOA Investimenti Sanitari – Settore 1 Edilizia Sanitaria.

Comune d'intervento: Reggio Calabria (RC).

Esclusione progetto dalla procedura VIA.

Dichiarazione di conformità della copia informatica

Il presente documento, ai sensi dell'art. 23-bis del CAD e successive modificazioni è copia conforme informatica del provvedimento originale in formato elettronico, firmato digitalmente, conservato in banca dati della Regione Calabria.

## IL DIRIGENTE DI SETTORE

### VISTI:

- la L.R. n.7 del 13.05.1996 e ss.mm.ii., recante “Norme sull’ordinamento della struttura organizzativa della Giunta Regionale e sulla Dirigenza Regionale”;
- la D.G.R. n. 2661 del 21.06.1999 e ss.mm.ii., recante “Adeguamento delle norme legislative e regolamentari in vigore per l’attuazione delle disposizioni recate dalla L.R. n.7 del 13 maggio 1996 e dal D.Lgs n. 29/93”;
- il D.P.G.R. n. 354 del 24 giugno 1999 e ss.mm.ii., recante “Separazione dell’attività amministrativa di indirizzo e di controllo da quella di gestione”;
- la D.G.R. n. 665 del 14/12/2022 avente ad oggetto “Misure per garantire la funzionalità della Struttura organizzativa della Giunta Regionale – Approvazione Regolamento di riorganizzazione delle strutture della giunta regionale – Abrogazione Regolamento Regionale 20 aprile 2022, n. 3 e ss.mm.ii.”;
- il DDG n. 6328 del 14/06/2022 con cui è stato assunto l’atto di micro organizzazione del Dipartimento Territorio e Tutela dell’Ambiente a seguito della DGR 163/2022;
- il D.P.G.R. n. 138 del 29 dicembre 2022, con il quale è stato conferito l’incarico di Dirigente Generale Reggente del Dipartimento “Territorio e Tutela dell’Ambiente” all’ing. Salvatore Siviglia;
- il D.D.G. n. 13347 del 22/09/2023 con il quale è stato conferito l’incarico di dirigente ad interim del Settore “Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali – Sviluppo Sostenibile” al Dott. Giovanni Aramini;
- la Legge n. 241 del 07.08.1990 e ss.mm.ii., recante “Norme sul procedimento amministrativo”;
- il D. Lgs. n. 152 del 03.04.2006 e ss.mm.ii., recante “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii.;
- il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche e ss.mm.ii.;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VINCA) adottate in data 28/11/2019 con Intesa tra Governo, regioni e Province autonome di Trento e Bolzano;
- la DGR n. 64 del 28 febbraio 2022 recante: "Approvazione regolamento avente ad oggetto “Abrogazione regolamento regionale n.16 del 6.11.2009”;
- la DGR n. 65 del 28 febbraio 2022 recante: “Presa atto Intesa del 28.11.2019 (GURI n.303/2019), articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (Vinca) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT”;
- la L.R. n. 39 del 03.09.2012 e ss.mm.ii., recante “Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIAAIA-VI”;
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e ss. mm. ii., avente ad oggetto “Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali”;
- il Regolamento Regionale n. 4/2023 recante “Modifiche al Regolamento regionale 5 Novembre 2013 n. 10 <<Regolamento regionale di attuazione della L.R. 3 settembre 2012, n. 39, recante "Istituzione della struttura tecnica di valutazione VAS-VIA-AIA-VI>>”;

- Legge regionale del 24 maggio 2023, n. 22 “Norme in materia di aree protette e sistema regionale della biodiversità” (BURC n. 116 del 24 maggio 2023);
- i Decreti del Dirigente Generale n. 14055 del 18/12/2020, n. 7021 del 7/07/2021 e n. 11180 del 3/11/2021 con i quali sono stati nominati i componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (VIA-AIA-VI) di seguito “STV” (vigente al momento della definizione del procedimento);
- la Legge Regionale n. 56 del 27.12.2023 - Legge di stabilità 2024;
- la Legge Regionale n. 57 del 27.12.2023 - Bilancio di previsione finanziario della Regione Calabria per gli anni 2024 - 2026;
- la D.G.R. n. 779 del 28.12.2023 - Documento tecnico di accompagnamento al bilancio di previsione finanziario della Regione Calabria per gli anni 2024 - 2026 (artt. 11 e 39, c. 10, d.lgs. 23/06/2011, n. 118);
- la DGR n. 780 del 28.12.2023 - Bilancio finanziario gestionale della Regione Calabria per gli anni 2024 – 2026 (art. 39, c. 10, d.lgs. 23/06/2011, n. 118).

**PREMESSO CHE:**

- Con istanza assunta a prot. n. 362457 del 10/08/2023, la Regione Calabria - Dipartimento Tutela della Salute, UOA Investimenti Sanitari – Settore 1 Edilizia Sanitaria, ha presentato domanda per il rilascio del provvedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art. 19 del D.lgs. 152/2006 e smi, per il progetto relativo all’ampliamento dell’Ospedale Morelli e alla realizzazione della nuova palazzina foresteria/uffici nel Comune di Reggio Calabria;
- **Il progetto rientra nella tipologia elencata nell’Allegato IV alla Parte Seconda punto 7 lettera b) del D.Lgs 152/2006 “parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti”**
- In data 11/09/2023, con nota prot. n. 3691363, il Settore Valutazioni Ambientali ha inoltrato formale comunicazione di avvio del procedimento agli Enti/Amministrazioni, nonché è stata comunicata l’avvenuta pubblicazione sul sito istituzionale della Regione Calabria dello studio preliminare e dei principali elaborati di progetto, per come previsto dal comma 2 dell’art. 19 del Lgs. n. 152/06 e smi, per i successivi 30 giorni;
- Con nota prot. n. 500788 del 13/11/2023 sono state trasmesse integrazioni documentali;
- Nei successivi 30 giorni dalla data di pubblicazione del progetto sul sito istituzionale della Regione, non sono pervenute osservazioni sul progetto.
- la Struttura Tecnica di Valutazione VIA-AIA-VI, nella seduta del 21/02/2024, a seguito della valutazione tecnica del progetto, ha espresso parere di esclusione dalla procedura di VIA.

**PRESO ATTO** del suddetto parere espresso dalla STV, allegato al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale;

**DATO ATTO** che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio annuale e/o pluriennale della Regione Calabria;

**SU PROPOSTA** del responsabile del procedimento, alla stregua dell’istruttoria e della verifica della completezza e correttezza del procedimento rese dal medesimo;

**DECRETA**

**DI RICHIAMARE** la narrativa che precede parte integrante e sostanziale del presente atto ed in questa parte integralmente trascritta;

**DI PRENDERE ATTO** della valutazione espressa dalla STV nella seduta del 21.02.2024 (di cui al parere allegato al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale - unitamente alle condizioni ambientali di cui all’allegato 3d), e per l’effetto si esclude dalla procedura di VIA il progetto relativo all’Ampliamento dell’Ospedale Morelli e palazzina Foresteria –Uffici – realizzazione Parcheggio multipiano interrato con capacità superiore a 500 posti;

**DI NOTIFICARE** il presente atto al Regione Calabria, Dipartimento Tutela della Salute, UOA Investimenti Sanitari – Settore 1 Edilizia Sanitaria, al Comune di Reggio Calabria, alla Città Metropolitana di Reggio Calabria, all’Autorità di Bacino dell’Appennino Distretto Meridionale, alla Soprintendenza Archeologica Belle Arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Reggio Calabria e Vibo Valentia, al comando VVFF di Reggio Calabria, all’ENAC, all’ENAV, al comando Militare Esercito Calabria e per i rispettivi adempimenti di competenza all’ARPACal;

**DI DISPORRE** che il Proponente dia preventiva comunicazione all’ARPACAL – Dipartimento Provinciale di competenza, della data di inizio dei lavori, previa trasmissione di copia digitale degli elaborati di progetto, ai fini degli adempimenti di monitoraggio e controllo, ai sensi dell’art. 14, comma 3 e 4, del R.R. 3/2008 per come modificato dal Regolamento Regionale n. 5/2009 e smi;

**DI DISPORRE** inoltre che il Proponente è tenuto ad ottemperare alle condizioni ambientali contenute nel presente provvedimento ai sensi dell’art. 28 (Monitoraggio) del D. Lgs 152/2006 e s.m.i. trasmettendo al settore Valutazioni Ambientali, entro 15 giorni dalla conclusione dei lavori, la documentazione tecnica necessaria per la verifica di ottemperanza secondo le indicazioni rese nel modulo allegato 7, reso disponibile alla pagina internet istituzionale di questo Dipartimento ([https://portale.regione.calabria.it/website/organizzazione/dipartimento11/subsite/settori/economia\\_circolare/autamb/via/modvia/](https://portale.regione.calabria.it/website/organizzazione/dipartimento11/subsite/settori/economia_circolare/autamb/via/modvia/));

**DI PRECISARE** che qualunque difformità e/o dichiarazione mendace nella documentazione tecnica/amministrativa/progettuale presentata, da parte del proponente e/o dei dichiaranti/tecnici progettisti (che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza) inficia la validità del presente atto;

**DI DARE ATTO** che il presente provvedimento:

- non sostituisce altri pareri e/o autorizzazioni eventualmente previsti ai sensi delle normative vigenti;
- fa salve tutte le ulteriori prescrizioni, integrazioni o modificazioni relative al progetto in oggetto introdotte dagli Uffici competenti, anche successivamente all’adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso compatibili;
- è in ogni caso condizionato alla legittimità dei provvedimenti e degli atti amministrativi connessi e presupposti, di competenza di altri enti pubblici a ciò preposti.

**DI PRECISARE** che avverso il presente decreto è ammesso ricorso in sede giurisdizionale innanzi al TAR Calabria, entro 60 giorni dalla notifica del presente provvedimento ovvero, in via alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla stessa data;

**DI PROVVEDERE** alla pubblicazione del provvedimento sul BURC e sul sito istituzionale della Regione Calabria, ai sensi del D. Lgs. 14 marzo 2013, n. 33, della Legge Regionale 6 aprile 2011, n. 11 e nel rispetto del Regolamento UE 2016/679, a cura del Dipartimento proponente.

Sottoscritta dal Responsabile del Procedimento

**Antonio Larosa**  
(con firma digitale)

Sottoscritta dal Dirigente

**GIOVANNI ARAMINI**  
(con firma digitale)



REGIONE CALABRIA  
Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente  
Struttura Tecnica di Valutazione VAS - VIA - VI - AIA

**Dirigente Settore 2**  
**Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente**  
**SEDE**

**SEDUTA DEL 21/02/2024**

**Oggetto:** *Istanza di “Verifica di assoggettabilità a VIA” ai sensi dell’art. 19 D. Lgs. n. 152/06 e smi – Ampliamento Ospedale Morelli e palazzina Foresteria – Uffici - Parcheggio multipiano interrato con capacità superiori a 500 posti.*

**Proponente:** Regione Calabria, Dipartimento Tutela della Salute, UOA Investimenti Sanitari – Settore 1 Edilizia Sanitaria

**Comune d’intervento:** Reggio Calabria (RC).

**LA STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE VAS - VIA - VI - AIA**

*Nella composizione risultante dalle sottoscrizioni in calce al verbale stesso dichiara, ognuno per quanto di propria individuale responsabilità, l’insussistenza di situazioni di conflitto o di incompatibilità per l’espletamento del compito attribuito con i soggetti proponenti o progettisti firmatari della documentazione tecnico-amministrativa in atti.*

*Il presente parere tecnico è formulato sulla base di valutazioni ed approfondimenti tecnici eseguiti in forma collegiale nel corso delle precedenti sedute della Struttura Tecnica di Valutazione. La data di adozione del presente parere tecnico è quella della seduta plenaria sopraindicata. Tale data non coincide con quella di protocollazione e di acquisizione delle firme digitali dei componenti STV, in quanto attività che, per ragioni tecniche del sistema in uso, non possono essere contestuali alla discussione e all’approvazione del corrente documento di valutazione.*

**VISTI**

- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., avente ad oggetto “Nuove norme sul procedimento amministrativo”;
- il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii. avente ad oggetto “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”;
- il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. avente ad oggetto “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137”;
- il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii. avente ad oggetto “Norme in materia ambientale”;
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e ss. mm. ii., avente ad oggetto “Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali”;
- la DGR n. 64 del 28 febbraio 2022 recante: "Approvazione regolamento avente ad oggetto “Abrogazione regolamento del 6.11.2009 n.16.”;
- la DGR n. 65 del 28 febbraio 2022 recante: "Presa atto Intesa del 28.11.2019 (GURI n.303/2019), articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT”;

- la Legge Regionale 3 settembre 2012, n. 39 e ss.mm.ii., avente ad oggetto “*Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI*”;
- il Regolamento Regionale 5 novembre 2013, n. 10 e ss. mm. ii., avente ad oggetto “*Regolamento regionale di attuazione della L.R. 3 settembre 2012, n. 39, recante: “Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI”*”;
- il D.M. Ambiente del 30/03/2015 n. 52 recante le Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116;
- il Regolamento Regionale 9 febbraio 2016 n. 1 di modifica del R.R. n. 3/2008;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 19983 del 22/12/2023 con il quale sono stati nominati i componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (VAS-VIA-AIA-VI) di seguito “STV”;
- la DGR n. 4 del 23.01.2024 recante “Modifiche al Regolamento regionale 5 novembre 2013, n. 10 e s.m.i. “Regolamento regionale di attuazione della legge regionale 3 settembre 2012, n. 39, recante: Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI”;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 1769 del 13/02/2024 di nomina di ulteriori n. 3 componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI, di cui alla L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii.;

#### **PREMESSO che:**

- Con istanza assunta a prot. n. 362457 del 10/08/2023, la Regione Calabria - Dipartimento Tutela della Salute, UOA Investimenti Sanitari – Settore 1 Edilizia Sanitaria, ha presentato domanda per il rilascio del provvedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art. 19 del D.lgs. 152/2006 e smi, per l’ampliamento dell’Ospedale Morelli e alla realizzazione della nuova palazzina foresteria/uffici nel Comune di Reggio Calabria – progetto per la realizzazione del Parcheggio multipiano interrato;
- In data 11/09/2023, con nota prot. n. 3691363, il Settore Valutazioni Ambientali ha inoltrato formale comunicazione di avvio del procedimento agli Enti/Amministrazioni, nonché è stata comunicata l’avvenuta pubblicazione sul sito istituzionale della Regione Calabria dello studio preliminare e dei principali elaborati di progetto, per come previsto dal comma 2 dell’art. 19 del Lgs. n. 152/06 e smi, per i successivi 30 giorni;
- Con nota prot. n. 500788 del 13/11/2023 sono state trasmesse integrazioni documentali;
- Nei successivi 30 giorni dalla data di pubblicazione del progetto sul sito istituzionale della Regione, non sono pervenute osservazioni sul progetto.

**VISTA** la documentazione tecnico - amministrativa presentata è costituita da:

#### **DOCUMENTAZIONE AMMINISTRATIVA**

- ALLEGATO - 3 Modulo istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA ex art. 19 D. Lgs. 152/2006;
- ALLEGATO-3.b Modello dichiarazione professionista SPA;
- ALLEGATO-3.c Modello elenco Amministrazioni Verifica VIA;
- ALLEGATO-3.d Modulo richiesta condizioni ambientali Verifica VIA;
- ALLEGATO-A- Dichiarazione valore dell’opera sottoposta a Verifica di assoggettabilità a VIA;
- Liquidazione oneri istruttori, Decreto Dirigenziale n. 11346 del 4/8/2023, per un ammontare di 25.087,41 € (euro venticinquemilaottantasette/41);
- Certificazione di Destinazione Urbanistica e dei vincoli tutori e inibitori;
- Dichiarazione\_atto\_notorietà\_RUP\_Progettisti;
- Mod\_Procura-Speciale\_EDIT\_1

#### **DOCUMENTAZIONE TECNICA**

- Indagini di Archeologia Preventiva - Verifica del rischio archeologico

- Quadro economico

#### **RILIEVI TERRITORIO E URBANISTICA**

- Relazione urbanistica

- Studio di impatto viabilistico

- Planimetria essenze arboree

#### **PROGETTO AREE ESTERNE**

- Planimetria dello stato di fatto

- Planimetria generale di progetto a livello coperture
- Planimetria generale dei flussi 1-500
- Progetto opere a verde e arredo urbano
- Progetto opere a verde e arredo urbano

#### **SICUREZZA**

- Prime Indicazioni del Piano di Sicurezza
- Planimetria di cantierizzazione

#### **PROGETTO ARCHITETTONICO**

- Accessi e Funzioni : livello Interrato, Terra, Primo e Secondo
- Accessi e Funzioni: livello Terzo, Quarto, Quinto e Sesto
- Sezioni prospetti viste
- Schema grafico spazi e funzioni: Piante e sezioni
- Schema grafico, spazi, funzioni e circolazioni: livello Parco e Livello Terra
- Schema grafico, spazi, funzioni e circolazioni: livello -1 e -2
- Schema grafico, spazi, funzioni e circolazioni: livello Tipo e sezioni
- Schema grafico, spazi, funzioni e circolazioni: parcheggio Interrato e livello Terra
- Sezioni prospetti viste

#### **PROGETTO STRUTTURE**

- Pianta fondazioni
- Pianta livello -2
- Pianta livello -1
- Pianta livello Terra
- Pianta livello Parco
- Sezioni
- Pianta fondazioni
- Sezioni

#### **PROGETTO RETI ESTERNE**

- Stato di fatto sottoservizi esterni – Planimetria generale
- Stato di progetto rete acque nere – Planimetria generale
- Stato di progetto rete acque bianche – Planimetria generale
- Stato di progetto rete gas e acquedotto – Planimetria generale

#### **PROGETTO IMPIANTI ELETTRICI**

- Planimetria Generale - Ubicazione cabine MT-BT e reti esterne

#### **STUDIO PRELIMINARE DI IMPATTO AMBIENTALE**

- Parte I: Obiettivi dell'iniziativa
- Parte II: Il quadro pianificatorio
- Parte III: Caratteristiche dell'area
- Parte IV: Le azioni generate dall'opera
- Parte V: Il rapporto realizzazione-opera-ambiente
- Screening di Valutazione di Incidenza Ambientale
- Integrazione Volontaria - Focus parcheggi
- Discariche e cave presenti nell'area
- RUMORE - Rilievi e certificazioni
- RUMORE - Mappa di clima acustico ante operam diurno
- RUMORE - Mappa di clima acustico ante operam notturno
- VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA ED ECOSISTEMI - Rete Natura 2000
- PAESAGGIO E BENI CULTURALI - Vincoli paesaggistici
- Modifiche alla viabilità esterne al lotto di intervento
- RUMORE - Mappa di clima acustico fase di cantiere diurno
- RUMORE - Mappa di clima acustico post operam diurno
- RUMORE - Mappa di clima acustico post operam notturno
- PAESAGGIO E BENI CULTURALI - Bacino di visibilità 1, perimetro e coni visuali
- PAESAGGIO E BENI CULTURALI - Bacino di visibilità 2, perimetro e coni visuali
- PAESAGGIO E BENI CULTURALI - Bacino di visibilità 3, perimetro e coni visuali
- PAESAGGIO E BENI CULTURALI - Bacino di visibilità 3, punti di vista statici

- PAESAGGIO E BENI CULTURALI - Bacino di visibilità 3, punti di vista dinamici

#### ESITO DELLE INDAGINI IN CAMPO

- Esito indagini ambientali-top soil
- Esito indagini integrative
- Planimetria indagini ambientali-top soil.

#### ATTESO che:

- Il progetto del Parcheggio multipiano interrato, da realizzarsi nell'ambito dell'Ampliamento Ospedale Morelli e palazzina Foresteria - Uffici rientra nelle tipologie di cui alla lett. b) del punto 7 dell'allegato IV (Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni) del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., *"Parcheggi di uso pubblico con capacità superiore a 500 posti auto"*.
- La tipologia progettuale (Ampliamento Ospedale) e delle opere connesse ad eccezione del parcheggio non rientrano nell'allegato IV di cui alla parte seconda del D. Lgs. 152/2006, nella valutazione saranno prese in considerazione esclusivamente le possibili interferenze del parcheggio con le opere di progetto in quanto potrebbero generare possibili impatti significativi sull'ambiente.
- La superficie fondiaria complessiva per tutte le opere progettuali dichiarata 95.200 mq, risulta inferiore a quella fissata alla lett. b) punto 7 dell'allegato IV del D. Lgs. 152/2006, *progetto di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori a 40 ettari*.
- Gli elaborati progettuali inviati afferiscono oltre che agli aspetti progettuali del parcheggio anche a quelli della struttura ospedaliera e delle relative opere complementari non oggetto della presente valutazione di assoggettabilità a VIA, ma soltanto da tenere in considerazione ai sensi dell'allegato al D.M. 30/03/2015 che prevede la necessità che *un singolo progetto debba essere considerato anche in riferimento ad altri progetti localizzati nel medesimo contesto ambientale e territoriale*.
- Gli elaborati inviati, pertanto, vengono presi in esame dalla STV per la valutazione ambientale esclusivamente al fine di *"tenere conto se esistono possibili impatti ambientali derivanti dall'interazione con altri progetti"* e nel caso anche dei lavori relativi agli interventi previsti nel progetto di ampliamento dell'ospedale, *in quanto il criterio del "cumulo con altri progetti" deve essere considerato in relazione a progetti relativi ad opere o interventi di nuova realizzazione, "appartenenti alla stessa categoria progettuale 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"*.

#### CONSIDERATO che:

L'Ospedale Morelli costituisce la struttura di riferimento per la Città di Reggio Calabria atta all'erogazione di servizi e prestazioni di diagnosi, cura e riabilitazione delle patologie acute che rientrano in tutte le principali specialità e si trova nelle vicinanze del centro città, tra viale Europa e via Sbarre Superiori, ed è ben collegata con le arterie autostradali. La superficie complessiva è di circa 95.200 mq e l'area è servita dalle uscite della tangenziale "Reggio Centro" e "Reggio Modena".

Nell'immagine sottostante viene riportato in giallo il perimetro dell'area interessata dai lavori di ammodernamento dell'ospedale.



L'intero lotto è inserito in un contesto residenziale. A nord l'area destinata all'ampliamento confina con edifici residenziali su più livelli, a sud confina con un'area residenziale, una costruzione ad uso commerciale affacciata sulla rotonda. Ad ovest il limite del lotto è rappresentato da via Sbarre Superiori e ad est invece si estende in parte al di là di viale Europa e confina con un condominio ATERP.



I corpi di fabbrica inseriti nelle aree contraddistinte dai numeri 1, 2, 3 saranno completamente demoliti per lasciare spazio alla nuova edificazione dell'Ospedale Morelli: quelli da demolire individuati nell'area 1 e nell'area 3 sono edifici multipiano di cui è presente solo il telaio in calcestruzzo. Il telaio è completo per gli edifici nella zona 1 mentre risulta solo parzialmente realizzato negli edifici nella zona 3. L'edificio individuato nella zona 2 è invece un fabbricato a 2 piani fuori terra, con struttura a telaio di calcestruzzo e tamponamenti di muratura. Per la demolizione, non oggetto della presente valutazione, si individua l'area 4 come area di stoccaggio dei macchinari e del materiale di risulta, e si prevede di procedere partendo dagli edifici della zona 1, per poi passare a quelli della zona 2 e, infine, a quelli della zona 3.

### **QUADRO PROGRAMMATICO**

Lo Studio Preliminare Ambientale espone il Quadro Programmatico in relazione ai Piani di tipo territoriale e settoriale, a scala regionale, provinciale, comunale e di distretto per come di seguito indicato:

**Tabella 1 - Elenco dei piani territoriali e settoriali analizzati**

PIANI TERRITORIALI			
ENTE	TITOLO PIANO	SIGLA	STATUS
Regione Calabria	Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico	Q.T.R.P.	Approvato
Provincia di Reggio Calabria	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	P.T.C.P.	Approvato
Città Metropolitana di Reggio Calabria	Piano Strategico per la Città di Reggio Calabria – Linee di indirizzo per la formazione del piano	P.S.	Approvato
Comune di Reggio Calabria	Piano Regolatore Generale	P.R.G.	Approvato
Comune di Reggio Calabria	Piano Strutturale Comunale	P.S.C.	Adottato

Re-  
la-  
ti-  
va-

PIANI DI SETTORE			
ENTE	TITOLO PIANO	SIGLA	STATUS
Regione Calabria - Welfare	Piano Sociale Regione Calabria	P.S.R.	Approvato
Regione Calabria	Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico	P.A.I.	Approvato
Autorità di Bacino Distrettuale Appennino Meridionale	Piano di Gestione delle Acque	P.G.A.	Approvato
Autorità di Bacino Distrettuale Appennino Meridionale	Piano di Gestione Rischio Alluvioni	P.G.R.A.	Approvato
Regione Calabria	Piano di Tutela delle Acque	P.T.A.	Approvato
Regione Calabria	Piano Regionale di Tutela della Qualità dell'Aria	P.T.Q.A.	Approvato
Comune di Reggio Calabria	Piano del Colore e del Decoro Urbano	P.C.D.U.	Approvato
Regione Calabria - MiBACT	Atlante dei Vincoli Paesaggistici della Regione	A.V.P.R.	Approvato
Comune di Reggio Calabria	Piano di Protezione Civile	P.d.P.C.	Approvato

mente alla destinazione urbanistica dell'area lo Studio Preliminare opera una distinzione rispetto agli strumenti di pianificazione del Comune di Reggio Calabria e nel dettaglio specifica che:

#### **PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG)**

Il Piano regolatore generale vigente è stato approvato dalla Regione Calabria con Decreto del Dipartimento Regionale Gestione Territorio n. 11498 del 27/07/2005, pubblicato sul BURC del 05/09/2005. Tale documento tiene conto delle modifiche e limitazioni imposta dall'art. 65 della legge Regionale n. 19/2022.

#### **Z.T.O. PREVISTE DAL PRG NELL'AREA DI INTERVENTO**

In riferimento all'Ambito di intervento per il nuovo Ospedale Morelli le zone territoriali omogenee del vigente PRG interessate sono due: la zona C di espansione residenziale (art.20 NTA) a nord, lungo il lato est di viale Europa e la zona per sedi ed attrezzature militari (art.16 NTA). Secondo le norme di zona (art.16 NTA), venuta meno l'esigenza della destinazione militare, il Comune può decidere di destinare questa zona a servizi generali. Questa volontà è stata formalizzata il 31 marzo del 2016 con la Delibera della Giunta comunale n.47, con la quale è stato previsto che il nuovo strumento urbanistico destinasse l'area ad uso sanitario ed ospedaliero. Per questa ragione la progettazione ha tenuto conto dei parametri urbanistici di riferimento per l'edificazione descritti nelle NTA all'art. 23 D), riguardanti Zone F per Attrezzature sanitarie ed assistenziali.

#### **PIANO STRUTTURALE COMUNALE (PSC)**

Il Piano Strutturale Comunale è stato adottato con Delibera del Consiglio Comunale n. 1 del 11/1/2020, su proposta della Giunta Comunale con Delibera n. 361 del 31/12/2019, previo parere di compatibilità geomorfologica di cui all'art. 13 della L. 64/74 e dell'art. 89 del DPR 380/2001.

L'Ambito di intervento per il nuovo Ospedale Morelli interseca tre Ambiti territoriali unitari del PSC adottato: l'ATU III.7 - orientato in prevalenza alla trasformazione per attrezzature e servizi di interesse generale (SCHEDE 15 del REU) che si estende da ovest ad est, tra via Sbarre Superiori e viale Europa e comprende l'attuale sedime dell'Ospedale e l'area con due edifici di residenza convenzionata rimasti al grezzo e in precarie condizioni strutturali; l'ATU III.8 - orientato in prevalenza alla trasformazione da assoggettare a prevalente ristrutturazione urbanistica (SCHEDE 16 del REU) che comprende i fabbricati superstiti della ex caserma Cantaffio; l'ATU II.3 - orientato in prevalenza alla riqualificazione della città residenziale pubblica (SCHEDE 05 del REU) che comprende gli altri due edifici di residenza convenzionata in stato di degrado.

#### **QUADRO PROGETTUALE**

##### ***Stato futuro con integrazione del progetto in ampliamento rispetto all'esistente Ospedale***

Il nuovo complesso ospedaliero, non oggetto della presente valutazione, si svilupperà secondo una

disposizione ad "L" ai bordi del parco, con le due aste perpendicolari costituite rispettivamente dal vecchio Ospedale Morelli e dal nuovo ampliamento.

Il nuovo ampliamento si svilupperà lungo l'asse nord/sud, con una piastra tecnologica di due piani fuori terra (ed uno seminterrato), sulla quale si poseranno, con disposizione "a pettine", i quattro blocchi a corte delle degenze.

Il nuovo Ospedale Morelli di Reggio Calabria si inserirà in un contesto urbano formato da abitazioni sviluppatesi a partire dagli Anni '50 e strutturato lungo l'asse viario di Viale Europa.

La collocazione all'interno del tessuto urbano, piuttosto che in periferia, viene considerata un'occasione unica per rendere l'ospedale parte della città e superare l'idea del nosocomio come corpo estraneo e chiuso al suo interno; per queste ragioni si è scelto di definire uno **spazio verde** che sia contemporaneamente baricentrico tra l'ospedale Morelli esistente ed il suo nuovo ampliamento, e costituisca un filtro permeabile alle zone residenziali che vi si affacciano. Gli abitanti del quartiere potranno dunque usufruire degli spazi verdi di questo nuovo parco urbano, attrezzato con panchine, un'area giochi e diverse zone di sosta ombreggiate con pergolati.

L'ampliamento dell'ospedale si compone di due volumi: uno destinato alle attività prettamente pubbliche, ambulatoriali ed amministrative, e l'altro, che è il corpo principale, con le degenze sovrapposte. Il **corpo principale** dell'Ospedale ospita i processi sanitari, di supporto logistico e di degenza. Si prevede in particolare la costruzione di un edificio da adibire a foresteria, con annesso parcheggio interrato, oggetto della presente valutazione.

L'autorimessa interrata per i dipendenti e visitatori è stata prevista con un progetto ipogeo che si sviluppa su 4 livelli scalettati al di sotto del grande parco urbano che connette l'ospedale al Viale Europa.



Nel complesso, il progetto dell'Ospedale tende verso il concetto di "green architecture" mirando ad apportare al progetto architettonico ampi spazi verdi, al fine di restituire agli utenti spazi aperti usufruibili, percorsi pedonali, aree di sosta e di gioco.

### ***Punti di accesso e percorsi***

L'accesso all'area del nuovo Ospedale avverrà dal lato est, attraverso la realizzazione di una nuova rotatoria su Viale Europa ed attraverso il parziale riassetto della viabilità attualmente esistente. Nello specifico, a nord della rotatoria di nuova realizzazione, Viale Europa sarà parzialmente interessata dallo spostamento dello spartitraffico di separazione con creazione di una corsia a doppio senso di marcia e di una corsia preferenziale, di larghezza 4,30 m, con accesso diretto, attraverso sottopasso con pendenza 11%, al parcheggio multipiano del P.O..

L'organizzazione interna dei percorsi terrà conto della necessità di separare i diversi flussi di utenza, in modo tale da evitare interferenze tra utenze non omogenee.

Gli ingressi del P.O. Melacrino Morelli saranno, quindi, così distinti:

- ingresso a Nord della nuova rotatoria da Viale Europa, direttamente accessibile dalla corsia preferenziale di nuovo assetto, collocata lungo la direttrice nord e direttamente collegato, attraverso sottopasso, al parcheggio multipiano, dedicato ai visitatori e al personale addetto;
- ingresso dalla nuova rotatoria di Viale Europa, di canalizzazione del traffico proveniente sia dalla direttrice nord che dalla direttrice sud, dedicato ai visitatori, al personale addetto, alle autoambulanze per il P.S. (emergenza), ai mezzi VVF, al trasporto pubblico;
- ingresso a sud della nuova rotatoria di Viale Europa, dedicato alle merci.

Le uscite del P.O. Melacrino Morelli saranno così distinte:

- uscita a sud della nuova rotatoria di Viale Europa, dedicata ai visitatori, al personale addetto, alle merci, alle autoambulanze per il P.S. (emergenza), ai mezzi VVF, al trasporto pubblico;
- uscita a ovest dell'area di intervento, (lato Via Sbarre Superiori) verso Via Cantaffio, per le autoambulanze per il P.S. (emergenza) e mezzi VVF.

Il sistema della viabilità anulare di distribuzione al P.O. sarà costituito in prevalenza da:

- una carreggiata a senso unico di marcia delimitante, su tutti i lati, il parcheggio multipiano interrato con sovrastante parco urbano, principalmente destinata alla canalizzazione veicolare dei visitatori e del personale addetto in ingresso/uscita;
- una carreggiata a senso unico di marcia di pertinenza dei mezzi di emergenza (autoambulanze, di accesso alla camera calda), e di soccorso (VVF).

Nel settore sud, nettamente distinta rispetto dalla viabilità dei visitatori e del personale addetto, è prevista una carreggiata di pertinenza del flusso merci, con ingresso/uscita da uno svincolo situato a sud della rotonda di nuova realizzazione.

La viabilità anulare di distribuzione destinata ai visitatori e al personale addetto circoscrive un'ampia area con destinazione a parco urbano, superficie di circa 8.450 mq, direttamente sovrastante il parcheggio multipiano. La soluzione progettuale prescelta consentirà di concentrare in un unico ambito baricentrico la risposta al fabbisogno di verde e parcheggi previsti dallo strumento urbanistico vigente.

### ***Sistemazioni esterne ed inserimento ambientale***

Un aspetto progettuale ha interessato l'inserimento del nuovo edificio nel paesaggio, delineando un "sistema parco" in grado di dissimulare l'impatto del costruito, con particolare riferimento al parcheggio multipiano. Tale parco sorgerà direttamente sopra il parcheggio, garantendo alla Città uno spazio verde fruibile sia dagli utenti della struttura che dagli abitanti della zona.

Il tetto verde intensivo prevede la messa a dimora di specie adatte a superfici accessibili e praticabili e richiede un substrato di spessore compatibile alle specie previste.

In particolare, l'ingresso sarà incorniciato da pietra di cava e con tonalità viola, fucsia e rosa delle jacarande, pruni e siliquastrì.

La pavimentazione dei sentieri sarà formata da un acciottolato compresso ed incorniciata da aiuole di vegetazione mediterranea con piante abbinate per colorazione e profumi, tipo agavi, festuche Iris, euphorbie, stipe, cisti, mirti, salvie.

Sono previsti, altresì, due laghetti artificiali e una prima area pavimentata diversamente rispetto all'ingresso con tre pergole di sosta e ombreggiamento, in legno, che condurranno verso un agrumeto che identifica l'ingresso nell'area giochi.

È previsto infine un boschetto, a ridosso del Viale Europa, caratterizzato da maestosi alberi di "*Olea europea*".

Le caratteristiche considerate durante la progettazione hanno riguardato i seguenti aspetti:

- la vegetazione, con la scelta di piante autoctone e a bassa manutenzione;
- Il substrato, che dovrà contenere una miscela di inerti minerali e sostanza organica in quota maggiore rispetto a sistemi estensivi;
- Gli spessori variabili;
- Il carico, compreso tra i 400/750 Kg/mq, ma che, in presenza di vegetazione con dimensioni più ampie;
- La manutenzione a regime, proporzionale al tipo di inverdimento e alle funzioni previste dall'estradosso della copertura, che potrà variare da 3 fino a 6 interventi all'anno;

- L'approvvigionamento idrico che sarà previsto in quantità variabili in relazione alla vegetazione e alle condizioni climatiche.

**Nello specifico del Parcheggio multipiano interrato**, sfruttando il dislivello del terreno tra viale Europa (+30.00 m slm) e il corpo di accesso al nuovo ampliamento (+24.5 m slm), si realizzerà un'autorimessa ipogea di quattro livelli, la cui copertura costituirà il citato parco urbano. L'accesso al parcheggio avverrà a quota di circa +25 m slm con rampe elicoidali per la distribuzione degli autoveicoli sui quattro livelli.

Il parcheggio si conetterà al piano seminterrato con l'edificio NH5 dell'ampliamento destinato alla logistica per il personale sanitario.

Il parcheggio, coperto a verde, da 2 a 4 piani interrati sarà direttamente collegato ai corpi NH.

### **Foresteria**

La foresteria è un edificio di cemento armato di dimensioni in pianta 50x15.7 m che si sviluppa per 3-7 piani fuori terra. All'interrato è presente il parcheggio che si estende oltre alla sagoma dell'edificio, di dimensioni 87x35.5 m. Un muro controterra perimetrerà il parcheggio interrato.

### **DESCRIZIONE DEL PROGETTO DEI PARCHEGGI INTERRATI E A RASO**

Dallo Studio preliminare ambientale si rileva che la superficie totale di parcheggi a servizio del nuovo ospedale ospedaliero sarà pari a 22.810 mq, in linea con i parametri urbanistici previsti dagli strumenti urbanistici vigenti.

Il parcheggio multipiano sarà quindi organizzato su 4 livelli interrati, di cui uno seminterrato rispetto a Via Crucitti, e prevede un ingresso con rampa elicoidale di accesso a tutti i livelli da quota +25.80 m ed altri due accessi uno a nord a quota 25.14 m ed uno sul lato via Crucitti a quota +24.30 m. L'uscita dal parcheggio è unica ed è posizionata sul lato di Via Crucitti alla quota + 26.00, in modo da raggiungere Viale Europa in uscita. Sono previsti in totale 684 posti auto, 94 posti per motocicli e 14 posti auto destinati a persone con ridotta o impedita capacità motoria dislocati in prossimità del sistema di collegamento verticale (DPR 503/96 e DM 236/89). Il doppio sistema di rampe elicoidali, di larghezza circa 4.50 m, collocate all'estremità orientale dell'autorimessa, consentirà la gestione differenziata dei flussi in salita/discesa dai 4 livelli del parcheggio interrato.

Nella zona Est del lotto, oltre Viale Europa è prevista la palazzina Foresteria e Uffici, con accesso dedicato. L'edificio si compone di un livello interrato che ospita i locali tecnici e l'autorimessa e di 6 piani fuori terra. La viabilità anulare di distribuzione destinata ai visitatori e al personale addetto circoscriverà un'ampia area con destinazione a parco urbano, superficie di circa 8.450 mq, direttamente sovrastante il parcheggio multipiano.

### **GESTIONE ACQUE METEORICHE E ACQUE REFLUE - RETICOLO IDROGRAFICO E PUNTO DI RECAPITO**

Dallo studio preliminare ambientale si evince che in prossimità dell'area di progetto non sono presenti elementi idrografici direttamente interferenti; a nord è presente la Fiumara di Calopinace, mentre a sud la Fiumara di S. Agata. L'area ospedaliera risulta localizzata nell'area di Competenza dell'ex Consorzio di Bonifica "Versante dello Stretto".

È previsto il recapito delle acque meteoriche dell'ambito ospedaliero con una condotta DN400 che si attesta all'incirca in corrispondenza dell'incrocio tra via Sbarre Superiori e via Cantaffio, a nord del parcheggio, ad una profondità di scorrimento di circa 3.30 m dal pc. La condotta, realizzata su strada pubblica, è ad uso esclusivo del complesso ospedaliero e, dopo uno sviluppo di circa 200 m lungo Via Cantaffio, si innesta più a valle in uno scatolare di dimensioni 5x3 m, presente su via Sbarre Centrali, che attualmente riceve le acque meteoriche della zona. Questo scatolare risulta di gestione comunale e scarica direttamente a mare.

Il dimensionamento della rete di smaltimento delle acque meteoriche è stato effettuato con riferimento alla curva di possibilità pluviometrica con Tr 50 anni. La rete idraulica comprende, a monte dell'impianto, un manufatto scolmatore per il by-pass delle portate superiori a TR 10 anni, atteso che l'impianto di trattamento delle acque di dilavamento, non solo delle prime piogge (definite come i primi 5 mm), verrà previsto in continuo e verrà dimensionato per TR 10 anni.

L'impianto di trattamento dovrà servire un bacino scolante di superficie complessiva (strade, parcheggio interrato, parcheggi esistenti e di progetto) pari a circa 27.500 mq.

Il progetto prevede:

- una linea di raccolta e smaltimento delle acque bianche (pluviali) provenienti dalle coperture e dalle aree pavimentate pedonali interne;
- una linea, separata dalla precedente, di raccolta delle acque di dilavamento delle superfici stradali da avviare, prima dello smaltimento, al sistema di trattamento in continuo.

Il tetto verde sopra il parcheggio interrato sarà dotato di una propria rete di drenaggio, da realizzare mediante tubazioni o materassini drenanti, caditoie e/o canalette grigliate, con scarichi verso la rete fognaria bianca.

Il progetto dei suddetti impianti, nonché l'adeguamento delle reti fognarie a servizio dell'edificio ospedaliero esistente e dell'impianto di depurazione delle acque reflue fanno parte di altre progettazioni e non costituiscono oggetto della presente valutazione.

Il parcheggio interrato sarà dotato di una propria rete di raccolta interna (con caditoie, canalette grigliate e tubazioni) e di un impianto di sollevamento, con recapito nella rete fognaria esterna verso successivo avvio all'impianto di trattamento.

### LAVORAZIONI POTENZIALMENTE PIÙ IMPATTANTI E MACCHINE DI CANTIERE

Le lavorazioni potenzialmente più impattanti per la presenza di attività potenzialmente rumorose e per la potenziale produzione di polveri saranno le lavorazioni per la realizzazione dei piani interrati, oltre che la demolizione di fabbricati (non oggetto di valutazione, se non per gli aspetti legati al potenziale cumulo degli impatti).

### BILANCIO MATERIE REALIZZAZIONE PARCHEGGI INTERRATI E A RASO

In considerazione dei volumi di materie per come previsto dal bilancio di produzione (espresso in mc) di materiale da scavo e/o da demolizione, indicato dal proponente come segue:

- materiale proveniente dagli scavi di sbancamento per la realizzazione delle strutture di fondazione degli edifici e in particolare per la realizzazione del parcheggio interrato;
- quantità di materiale da scavo potenzialmente destinati al riutilizzo all'interno del cantiere;
- quantità di terre e rocce da scavo da destinare ad impianto di recupero e/o o, in ultima analisi a discarica;
- quantità di materiale da prelevare dalle cave;

MATERIALE PROVENIENTE DALLE DEMOLIZIONI	Volume (mc)
<b>Totale</b>	<b>17491</b>
<b>Demolizione di fabbricati</b>	<b>13585</b>
Palazzine popolari (strutture)	10230
Caserma (strutture + finiture)	
Altro (strutture + finiture)	3355
<b>Demolizione di pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso o cementizio di qualsiasi spessore di strade e di pavimentazioni marciapiedi di qualsiasi tipo e spessore</b>	<b>732</b>
Usura+binder (15 cm)	732
<b>Demolizione di sottofondo stradale</b>	<b>3173</b>
Strato di base+fondazione (65 cm)	3173
MATERIALE PROVENIENTE DAGLI SCAVI	Volume (mc)
<b>Totale</b>	<b>86011</b>
Scavo superficiale (30 cm)	2976
Scavo edificio ospedaliero	
Scavo parcheggio multipiano	70064
Scavo per realizzazione polo tecnologico e viabilità lato via Sbarre Superiori	
Scavo per realizzazione viabilità a Nord accesso ospedale e camera calda	
Scavo per realizzazione rampa garage	1215
Scavo per parcheggio foresteria	11756
MATERIALE SCAVATO DESTINATO AL RIUTILIZZO ALL'INTERNO DEL CANTIERE	Volume (mc)
<b>Totale</b>	<b>0</b>
Rinterro scavo in scarpa lato Nord	
Rinterro scavo in scarpa lato Ovest	
Rinterro scavo in scarpa foresteria	
MATERIALE SCAVATO DESTINATO AD IMPIANTI DI RECUPERO E/O DISCARICA	Volume (mc)
Materiale proveniente dagli scavi al netto di terre e rocce da scavo frammiste a macerie	<b>86011</b>
MATERIALE DA PRELEVARE DALLE CAVE	Volume (mc)
<b>Totale</b>	<b>1152</b>
Rinfianco nuovi edifici	516
Area a Nord Rilevati	
Foresteria	636

Pertanto, dovrà essere predisposto, ai sensi della vigente normativa (D. Lgs. 120/2017) il Piano di Utilizzo delle Terre (PUT), da approvarsi a cura dell'Autorità competente in quanto non rientrante nella procedura di verifica di assoggettabilità a VIA.

### **ARIA E CAMBIAMENTI CLIMATICI - STATO ATTUALE E ASPETTI PROGRAMMATICI**

L'analisi della qualità dell'aria allo stato attuale è stata effettuata confrontando i dati misurati dalle centraline di monitoraggio dell'aria di ARPA posizionate a Reggio Calabria "Piazza Castello" (classificata come in zona urbana e di tipo traffico) e "Villa Comunale" (urbana, fondo) con i valori limite normati per gli indicatori statistici relativi a NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> e PM<sub>2.5</sub>, che sono le specie inquinanti più critiche e rappresentative per valutare lo stato di qualità atmosferica.

Le due stazioni distano poco più di 1km dal lotto del nuovo ospedale.

Le centraline hanno dimostrato non esserci superamenti dei valori limite medi annuali per le concentrazioni di NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub> ne sono stati oltrepassati i superamenti ammessi per il valore limite orario di NO<sub>2</sub> e giornaliero di PM<sub>10</sub>.

I potenziali ricettori su cui effettuare le valutazioni rispetto all'impatto dell'opera risultano gli edifici ospedalieri esistenti nel sito che rimarranno attivi anche durante la fase di cantiere sia gli edifici residenziali presenti al di là della viabilità che perimetra il lotto in particolar modo per la fase di cantiere.

In base agli esiti delle stime effettuate dallo studio delle emissioni in atmosfera di gas inquinanti e gas serra, si è ritenuto non necessario procedere con le simulazioni modellistiche di dispersione atmosferica (come è noto influenzate anche dal meteoclima locale).

### **IMPATTO IN FASE DI CANTIERE**

Il cantiere in oggetto si svilupperà in una serie di fasi durante le quali saranno demoliti alcuni fabbricati esistenti di differenti volumetrie e destinazioni d'uso, la demolizione di aree pavimentate, lo scotico superficiale di aree non pavimentate, lo scavo e la costruzione di nuovi edifici.

In base al cronoprogramma attuale di progetto, l'anno più impattante per la realizzazione delle opere in analisi, dal punto di vista delle pressioni sull'ambiente atmosferico (emissioni di polveri esauste e inesauste e di altri inquinanti gassosi esausti) è quello che corrisponde alla fase 0, divisa nelle 2 sottofasi:

0.1 (durata massima: 5 mesi) Demolizione dei fabbricati ex Caserma Cantaffio (CAN) ed edifici residenziali ATERP (ATE). La viabilità ordinaria rimane inalterata, la viabilità di cantiere avrà accesso e uscita da via Sbarre.

0.2 (durata massima: 12 mesi): Nuova viabilità interna e parte della viabilità lato Foresteria, inizio dello scavo dell'area parcheggio.

La fase di scavo delle aree a parcheggio comporterà la produzione di circa 86.011 m<sup>3</sup> di terre e rocce da scavo, comprensive di una parte di terreno frammista a macerie che si prevede di incontrare nei primi strati, a causa dei vari rimaneggiamenti avvenuti negli anni all'interno del lotto. In particolare, di queste quantità 70064 m<sup>3</sup> provengono dallo scavo per il parcheggio multipiano, 1215 m<sup>3</sup> per la realizzazione della rampa garage, 11756 m<sup>3</sup> per il parcheggio della foresteria e 2976 m<sup>3</sup> dall'asportazione dello scotico superficiale.

Per lo scavo del parcheggio multipiano, a causa delle elevate profondità raggiunte, sarà necessario provvedere al sostegno delle pareti di scavo con una berlinese con pali cfa ø600 con più ordini di tiranti a seconda della profondità raggiunta.

Nello studio preliminare ambientale si rileva che la falda sotterranea si trova ad una profondità media di circa 25 m dal piano campagna, per cui è stato ritenuto non necessario attuare delle procedure che garantiscano lo scavo all'asciutto.

In queste fasi di scavo, i principali impatti potenzialmente negativi potranno essere l'aumento potenziale della vulnerabilità del terreno nei confronti di possibili forme di inquinamento, ad esempio per sversamenti accidentali di materiali o sostanze pericolose; l'alterazione dell'assetto attuale dei suoli, oppure gli impegni indebiti di suolo per lo smaltimento di materiale di risulta.

Ogni possibile impatto evidenziato potrà essere prevenuto tramite opportuni accorgimenti tesi a prevenire ed eventualmente contenere sversamenti accidentali di sostanze inquinanti. I mezzi e macchinari impiegati dovranno essere in ottimo stato funzionale e mantenuti con cadenza regolare. Il rifornimento e la manutenzione dei mezzi dovranno essere eseguiti al di fuori dall'area di cantiere; qualora questo non fosse possibile sarà necessario prevedere un'apposita area impermeabilizzata e senza caditoie o scarichi su terreno dove svolgere queste procedure. Il lavaggio degli pneumatici, se necessario, avverrà in un'area impermeabile appositamente individuata e con scarico controllato.

La stima delle emissioni inquinanti annuali da confrontarsi con quelle esistenti e censite nell'inventario regionale delle emissioni è stata dunque effettuata per i previsti 17 mesi di durata complessiva delle fasi 0.1 e 0.2.

La metodologia di stima delle emissioni da opere stradali in fase di cantiere è ripresa dal *Road Construction Emission Model*, sviluppato dal Sacramento Metropolitan Air Quality Management District e aggiornato ad aprile 2018 (*versione 9.0.0* - <http://www.airquality.org/>). Questo modello, basato sulle raccolte di fattori di emissione OFFROAD2014 e EMFAC2017 del CARB californiano (Californian Air Resource Board) ripresi dalla USEPA AP-42. Prevede la stima di due tipi di emissione:

- *esauste*, prodotte dalla combustione nei veicoli a motore circolanti nell'area (camion di movimentazione terra alimentati a gasolio e macchine da cantiere) e dall'accesso all'area dei mezzi privati del personale impiegato nei cantieri;
- per il PM10 ed il PM2.5, *sollevamento e risollevarimento* di polveri per erosione eolica oppure lo scavo e la movimentazione delle terre e depositate sulla superficie di cantiere.

La valutazione delle emissioni esauste dell'attività di movimentazione materiali viene effettuata sulla base del numero e della lunghezza dei viaggi dei mezzi di trasporto materiali; questi ultimi sono intesi come materiali da costruzione in ingresso nel cantiere oppure il terreno movimentato per la realizzazione dell'opera, in parte destinato al riutilizzo e in parte ad esser smaltito.

Le emissioni delle macchine da cantiere dipendono invece dal tipo e dalla durata dell'attività, oltre che dall'estensione del cantiere.

Il contributo emissivo dei veicoli privati in accesso al cantiere, di minore entità rispetto agli altri, è stimato in base al numero di persone impiegate nel cantiere e alla lunghezza del tragitto percorso per raggiungere il cantiere operativo.

La stima delle emissioni da sollevamento e risollevarimento utilizza il dato di superficie massima coinvolta giornalmente dalle attività di cantiere.

#### **VALUTATO che:**

- Il progetto del parcheggio multipiano interrato connesso all'ampliamento dell'ospedale Morelli secondo quanto riportato nello Studio preliminare Ambientale è compatibile con gli strumenti di pianificazione territoriale e paesaggistica regionali e provinciali, mentre rispetto agli strumenti di maggiore dettaglio quale PRG e PSC lo Studio evidenzia che all'attuazione si procederà con intervento diretto. Tuttavia, si rileva che la conformità agli strumenti di pianificazione comunale e le relative modalità attuative del progetto rientrano tra le prerogative del Comune per come previsto dall'art. 4 della l.r. 19/2002 e s.m.i. (LUR), previo rilascio del parere del competente Settore regionale urbanistica in ordine alle opere da realizzarsi eventualmente in variante ai predetti strumenti.
- La previsione progettuale di realizzare la sistemazione con un parco verde soprastante il parcheggio interrato costituisce sicuro elemento di riqualificazione urbana di un'area fortemente degradata. A ciò concorrono anche gli interventi di demolizione di manufatti e strutture obsolete e fatiscenti.
- Un aspetto progettuale di primo piano ha interessato l'inserimento del nuovo edificio nel paesaggio, delineando un "sistema parco" in grado di dissimulare l'impatto del costruito, con particolare riferimento al parcheggio multipiano, definendo un "vuoto" ambientale di relazione, integrazione e valorizzazione del contesto urbano di inserimento. Ne risulta un'area che incrementa le condizioni di vivibilità e benessere della Città di Reggio Calabria, con ricadute positive non solo per coloro che frequenteranno il nuovo P.O. Melacrino Morelli, ma per gli stessi abitanti della zona che potranno usufruirne.
- La verifica degli impatti ambientali significativi ricomprende le seguenti componenti:
  - caratteristiche fisiche d'insieme del progetto;
  - localizzazione del progetto e inserimento in aree geografiche con particolare sensibilità ambientale;
  - componenti ambientali analizzate ai fini dell'eventuale impatto rilevante:
    - impatto visivo;
    - impatto acustico e vibrazioni;
    - impatto da emissioni in atmosfera;
    - impatti su flora e fauna;
    - impatti su suolo e sottosuolo;
    - impatti su acque superficiali e sotterranee.
- Le caratteristiche fisiche d'insieme del progetto sono tali da minimizzare possibili ripercussioni sull'ambiente e scongiurarne gli impatti. In particolare:



- le dimensioni e la concezione dell'insieme del progetto del parcheggio in valutazione, nel contesto territoriale (urbano) in cui si inserisce, sono tali da poter essere ritenuti trascurabili dal punto di vista dei potenziali effetti ambientali nell'area di riferimento;
- non si rilevano impatti cumulativi negativi permanenti (ad eccezione di temporanei effetti limitatamente alla fase di cantiere) del progetto per la realizzazione del parcheggio interrato nei confronti dell'ambiente e dell'uso delle risorse naturali;
- l'utilizzazione del territorio non comporta uno sfruttamento di risorse naturali quali acqua e biodiversità;
- la produzione di rifiuti afferente alla fase di realizzazione del parcheggio risulta ambientalmente compatibile, dal momento che è prevista l'attuazione di accorgimenti e di procedure a norma di legge mirati al corretto trattamento degli stessi, sin dalla fase di loro produzione;
- non si rilevano potenziali inquinamenti e disturbi ambientali permanenti connessi alla realizzazione del parcheggio;
- non si rilevano rischi di gravi incidenti per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate e/o calamità, inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, imputabili al progetto di realizzazione del parcheggio interrato, nei limiti delle valutazioni proprie della progettazione edilizia nel suo complesso;
- i rischi per la salute umana associati alla realizzazione del progetto sono da considerarsi nulli.
- In relazione alla localizzazione del progetto e all'inserimento in aree geografiche con particolare sensibilità ambientale, si rileva che:
  - l'utilizzazione del territorio è limitata alle sole aree del contesto urbano e/o di strade pubbliche esistenti (comunali);
  - in considerazione delle aree dove realizzare l'intervento, non risultano gravi situazioni che necessitano di interventi di salvaguardia ambientale, in termini di ricchezza relativa, disponibilità, qualità e capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona (suolo, territorio, acque e biodiversità) e del sottosuolo;
  - quanto alla capacità di carico dell'ambiente naturale, l'intervento non ricade nel perimetro di aree sensibili (zone riparie, foci dei fiumi, zone con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità - DOC, DOCG, DOP, IGP, IGT - zone umide, zone protette speciali ai sensi delle Direttive 2009/147/CE e 94/43/CE corrispondenti alle aree che compongono la Rete Natura 2000), riserve e parchi naturali (riserve naturali statali/regionali/locali ed i parchi nazionali e regionali), zone classificate o protette ai sensi della legge n. 394/1999, riserve naturali regionali, aree marine protette.
- Valutazione della corretta utilizzazione delle metodologie e delle tecniche di indagine, di analisi e di previsione in relazione agli effetti ambientali:
  - Gli elaborati progettuali contengono le informazioni che possono essere ragionevolmente accettate per giungere ad una conclusione motivata circa l'insussistenza di effetti significativi della realizzazione del parcheggio interrato sull'ambiente, tenendo conto delle conoscenze, dei modelli previsionali utilizzati.
- Valutazione della coerenza delle alternative esaminate:
  - Lo Studio Preliminare Ambientale e gli elaborati di progetto non hanno evidenziato possibilità di alternative che possano garantire gli obiettivi progettuali correlati con l'ampliamento del presidio ospedaliero e dei connessi servizi, laddove l'opzione "0" di non intervento comporterebbe inevitabilmente l'impossibilità di conseguire i risultati attesi.
- Lo Studio Preliminare Ambientale analizza le componenti ambientali ritenute suscettibili di potenziali impatti, prevedendo l'adozione di accorgimenti necessari per la mitigazione degli stessi relativamente sia alla fase di cantiere e sia nella fase di esercizio, anche in relazione al cumulo delle ulteriori opere connesse all'ampliamento dell'Ospedale, ovvero canalizzazione delle acque, sistema di viabilità e parcheggio. In particolare tra gli impatti più rilevanti, relativi alla fase di cantiere, lo S.P.A. individua l'aumento dei veicoli in transito proponendo per quanto possibile l'utilizzo di percorsi appropriati interni ed esterni al sito, al fine di minimizzare il traffico sulla viabilità limitrofa, nonché le emissioni in atmosfera ed acustiche, sia ai fini dell'inquinamento atmosferico, della diffusione di polveri legati al funzionamento dei macchinari, alla movimentazione dei materiali di scavo, al loro deposito temporaneo nella fase di cantiere.  
Per quanto attiene il consumo di risorse naturali lo studio specifica che per la realizzazione dell'opera, non è previsto, abbattimento di alberi e specie vegetali protette o tutelate per legge.

- Non sono presenti corpi d'acqua superficiali all'interno del sito, pertanto l'unica componente che può essere soggetta agli potenziali effetti sono le acque sotterranee.
- Considerato che la falda idrica si trova ad una quota di circa 2 m slm e che la quota assoluta del terreno all'interno del sito è compresa tra i 23 mslm e i 30 mslm, anche gli scavi dell'area dove verranno realizzati i parcheggi sotterranei non interesseranno la falda sotterranea;
- Le aree oggetto di intervento non interferiscono con aree a dissesto idrogeologico (sia rischio idraulico che rischio frana), così come individuate dal PAI. Non risultano altresì interessati perimetri di protezione della falda quali zone di rispetto dei pozzi o sorgenti.
- Per la realizzazione delle aree verdi saranno impiegate principalmente specie della macchia mediterranea;
- Per l'impianto di irrigazione delle aree verdi poste sul tetto del parcheggio è previsto l'utilizzo di acque piovane recuperate;
- In fase di cantiere, al fine del contenimento dei rumori è previsto l'utilizzo di macchine conformi alle norme; macchine per il movimento terra gommate anziché cingolate; silenziatori e marmitte catalitiche sulle macchine eventualmente sprovviste; basamenti antivibranti per macchinari fissi; macchine di recente costruzione (gruppi elettrogeni, compressori, martelli demolitori...); saranno inoltre prediletti:
  - dislocazione di impianti fissi (con limitata produzione di rumore) in posizione schermante rispetto alle sorgenti interne;
  - orientamento adeguato di impianti con emissione di rumore a forte direttività;
  - dislocazione degli impianti rumorosi alla massima distanza possibile dai ricettori;
  - manutenzione dei mezzi e delle attrezzature (lubrificazione, sostituzione pezzi usurati o inefficienti, controllo e serraggio giunzioni, bilanciatura, verifica allineamenti, verifica tenuta pannelli di chiusura);
  - manutenzione della viabilità interna.
- Gli impatti potenziali sulla componente rumore per effetto della costruzione delle opere di progetto sono ricollegabili alle variazioni della rumorosità ambientale dovute alle emissioni acustiche per aumento del traffico di mezzi pesanti rispetto al traffico normalmente presente. Tenuto conto, però, del carattere temporaneo e variabile delle emissioni sonore, si può ritenere che l'impatto delle attività di costruzione sui livelli sonori delle aree prossime al cantiere sia di lieve entità; in ogni caso sono previste misure di mitigazione, anche a carattere gestionale ed organizzativo, atte a contenere il disturbo, consistenti nelle regolari operazioni di manutenzione dei mezzi in corso d'opera, al fine di ridurre al minimo le emissioni sonore prodotte dai macchinari.
- In maniera sintetica, nello Studio preliminare ambientale, viene riportato solo il bilancio delle terre da scavo senza definire la loro successiva destinazione né il loro riutilizzo all'interno della stessa area di cantiere. Si precisa che il Piano di utilizzo non rientra tra le competenze per la valutazione ambientale nell'attuale procedura di screening, rientrando negli obblighi della Ditta le sole procedure di verifica previste dal DPR 120/2017. Il PUT dovrà essere sottoposto all'Autorità competente per l'approvazione finale dell'opera.

#### **RITENUTO CHE**

- Gli interventi non comportano possibili impatti significativi e negativi sulle componenti ambientali e naturali, nonché sugli habitat e sulle specie di flora e fauna, per come si evince dallo Studio preliminare Ambientale in quanto gli effetti sulle componenti ambientali sono limitati alla fase esecutiva dei lavori nonché all'aumento del traffico generato in fase di esercizio;
- le condizioni ambientali individuate dal proponente, riportate nell'Allegato 3d, parte integrante del presente parere, sono tali da minimizzare i potenziali impatti;  
Si raccomanda comunque di:
  - a) siano acquisiti prima dell'inizio dei lavori tutti i nulla-osta, autorizzazioni, pareri, concessioni e/o permessi previsti dalle normative vigenti;
  - b) le eventuali modifiche progettuali sostanziali dovranno essere sottoposte alla disamina di questa Autorità competente per la verifica dei possibili impatti ambientali;
  - c) prima dell'inizio dei lavori dovrà essere predisposto il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 24 DPR 120/2017 da sottoporre a preventiva valutazione da parte delle Autorità Competenti;
  - d) il materiale proveniente dagli scavi, se costituito da terreno naturale, potrà essere utilizzato in loco per la sistemazione del terreno circostante, altrimenti dovrà essere individuata la destinazione finale e/o gli impianti ove avviare il materiale a recupero;

- e) dovrà essere redatto un piano di demolizione delle opere esistenti da intendersi parte integrante del Piano Operativo di Sicurezza ai sensi dell'art. 151 del D.Lgs. 81/08;
- f) dovrà essere valutato con maggiore dettaglio il punto di recapito, in particolare le quote di scorrimento e le caratteristiche dimensionali delle tubazioni con particolare riferimento alla condotta di scarico a servizio dell'area ospedaliera in sostituzione della condotta DN 400 lungo via Cantaffio;
- g) per il trattamento dei rifiuti inerti da demolizione preferire, laddove possibile, campagne mobili da realizzare in sito;
- h) dovrà essere garantita la non interferenza della struttura interrata con i livelli della falda acquifera sotterranea con riferimento alle possibili oscillazioni stagionali/periodiche;
- i) la modellazione geologica, geotecnica ed idrogeologica dovrà essere supportata da adeguate indagini dirette in situ, nonché da indagini geotecniche di dettaglio in fase di progettazione definitiva/esecutiva;
- j) sia eseguito, previo concordamento con ARPACAL, un monitoraggio acustico limitato alla sola fase di cantiere a carico del Proponente, per la verifica dei livelli di rumorosità al perimetro dell'area di pertinenza della infrastruttura ospedaliera oggetto di ampliamento ed in corrispondenza dei ricettori oggetto di studio in fase di valutazione previsionale; ai fini del controllo acustico dell'impianto, il Proponente, in caso di accertamento da parte di ARPACAL del superamento dei suddetti limiti e dei valori limite differenziali di immissione, dovrà porre in essere attività di risanamento acustico secondo la seguente scala di priorità: interventi sulla sorgente rumorosa, intervento lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore, interventi diretti a ricettori rilevati; il Proponente dovrà individuare ed adottare tempestivamente le soluzioni mitigare l'eventuale superamento delle soglie, da concordare con la suddetta Agenzia nell'ambito della verifica di ottemperanza;
- k) dovrà essere realizzato un piano di monitoraggio acustico rispetto ai ricettori sensibili, sotto il controllo e secondo le modalità e luogo di installazione determinati da ARPACAL, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio. Dovranno comunque essere attuate tutte le e mitigazioni del caso e dell'eventuale piano di contenimento acustico. Tale monitoraggio specifico in relazione ai ricettori più vicini dovrà essere concordato con ARPACAL e presentato per la verifica di ottemperanza;
- l) prevedere un piano di monitoraggio dell'aria in fase post opera apportando le mitigazioni ritenute necessarie;
- m) gli automezzi dovranno essere tenuti con i motori spenti durante tutte quelle attività in cui non è necessario utilizzare il motore;
- n) i macchinari dovranno essere sottoposti a un programma di manutenzione secondo le norme di buona tecnica, in modo da mantenere gli stessi in stato di perfetta efficienza;
- o) sia attuato il Piano di monitoraggio ambientale previsto nello studio preliminare ambientale, "ante operam" (AO), in "corso d'opera" (CO) ovvero durante l'esecuzione dei lavori e "post operam" (PO) in pieno esercizio.
- p) dovranno essere concordate con le autorità competenti i percorsi dei mezzi pesanti diretti alle aree di cantiere e dovrà adottare le misure più idonee per ridurre al minimo possibile la produzione e lo spargimento di polveri derivanti dagli scavi e dai rinterri.
- q) siano osservate le condizioni ambientali di cui all'allegato 3d "Modulo per la richiesta delle condizioni ambientali allegato all'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA - Art. 19 D.Lgs. 152/2006", parte integrante del presente parere.

**CONSIDERATO CHE** l'attività della STV si articola nell'attività (endoprocedimentale) di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito da parte dei Componenti tecnici (anche tramite acquisizione e valutazione di tutta la documentazione presentata, ivi comprese le osservazioni, obiezioni, e suggerimenti inoltrati con riferimento alle fasi di consultazione previste in relazione al singolo procedimento) e nella successiva attività di valutazione di chiusura, in unica seduta plenaria;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**  
***la Struttura Tecnica di Valutazione***

nell'attività di valutazione in seduta plenaria - richiamata la narrativa che precede come parte integrante e sostanziale del presente atto - sulla scorta della predetta attività di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito e per effetto della medesima, in relazione agli aspetti di specifica competenza ambientale - fatti salvi i diritti di terzi, la veridicità dei dati riportati da parte del proponente e/o del responsabile del progetto e dei

tecnici progettisti/esperti e altri vincoli non conosciuti di qualsiasi natura esistenti sull'area oggetto di intervento – esprime **Parere di esclusione dalla ulteriore procedura di VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.** per il progetto: “*Ampliamento Ospedale Morelli e palazzina Foresteria – Uffici - Parcheggio multipiano interrato con capacità superiori a 500 posti*”.

Per quanto non espressamente indicato nel presente atto valgono, in ogni caso, le vigenti disposizioni normative in materia ambientale.

Ove si rendesse necessaria variante sostanziale in corso d'opera, il Proponente deve chiederne la preventiva valutazione ai fini della compatibilità con il presente provvedimento.

Per la migliore tutela dell'interesse pubblico, anche per gli aspetti non strettamente connessi alla specifica competenza ambientale, il presente atto resta subordinato, altresì, all'acquisizione di tutti i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni, gli atti di assenso comunque denominati prescritti dalle vigenti normative, specificatamente quelli necessari di natura paesaggistica, urbanistica, sismica, geologica ed idrogeologica/idraulica.

*Qualunque difformità e/o dichiarazione mendace nella documentazione tecnica/amministrativa/progettuale presentata, da parte del proponente e/o del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti (che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza) e, altresì, la violazione delle prescrizioni impartite (per la fase esecutiva), inficiano la validità del presente atto*

**Oggetto:** Istanza di “Verifica di assoggettabilità a VIA” ai sensi dell’art. 19 D. Lgs. n. 152/06 e smi – *Ampliamento Ospedale Morelli e palazzina Foresteria – Uffici - Parcheggio multipiano interrato con capacità superiori a 500 posti”.*

**Proponente:** Regione Calabria, Dipartimento Tutela della Salute, UOA Investimenti Sanitari – Settore 1 Edilizia Sanitaria

**Comune d’intervento:** Reggio Calabria (RC).

### La STV

Componenti Tecnici			
1	Componente tecnico (Dott.)	<i>Antonio LAROSA (*)</i>	<i>f.to digitalmente</i>
2	Componente tecnico (Dott.ssa)	<i>Rossella DEFINA</i>	<i>f.to digitalmente</i>
3	Componente tecnico (Dott.)	<i>Simon Luca BASILE</i>	<i>f.to digitalmente</i>
4	Componente tecnico (Dott.)	<i>Paolo CAPPADONA</i>	<i>f.to digitalmente</i>
5	Componente tecnico (Dott.)	<i>Raffaele PAONE</i>	<i>f.to digitalmente</i>
6	Componente tecnico (Dott.)	<i>Nicola CASERTA</i>	<i>f.to digitalmente</i>
7	Componente tecnico (Dott.ssa)	<i>Paola FOLINO</i>	<i>f.to digitalmente</i>
8	Componente tecnico (Dott.ssa)	<i>Maria Rosaria PINTIMALLI</i>	<i>f.to digitalmente</i>
9	Componente tecnico (Ing.)	<i>Francesco SOLLAZZO</i>	<i>f.to digitalmente</i>
10	Componente tecnico (Dott.)	<i>Antonino Giuseppe VOTANO</i>	<i>f.to digitalmente</i>
11	Componente tecnico (Ing.)	<i>Costantino GAMBARDELLA</i>	<i>f.to digitalmente</i>
12	Componente tecnico (Geom. - Rapp. A.R.P.A.CAL)	<i>Angelo Antonio CORAPI</i>	<i>f.to digitalmente</i>
13	Componente (Ing.)	<i>Maria Annunziata LONGO</i>	<i>f.to digitalmente</i>
14	Componente tecnico (Dott.ssa)	<i>Annamaria COREA</i>	<i>f.to digitalmente</i>
15	Componente tecnico (Ing.)	<i>Giovanna PETRUNGARO</i>	<i>f.to digitalmente</i>

(\*) *Relatore/Istruttore/coordinatore*

**Il Presidente**  
**Ing. Salvatore Siviglia**  
**F.TO DIGITALMENTE**

Versione 00 del 30/09/2021

**Modulo per la richiesta delle condizioni ambientali da allegare all'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA - Art.19 D.Lgs.152/2006**

Spett.le  
REGIONE CALABRIA – SETTORE VALUTAZIONI AMBIENTALI  
Cittadella Regionale,  
Località Germaneto,  
88100 Catanzaro  
PEC [valutazioniambientali.ambienteterritorio@pec.regione.calabria.it](mailto:valutazioniambientali.ambienteterritorio@pec.regione.calabria.it)

**OGGETTO: Richiesta delle condizioni ambientali ai fini del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.152/2006 relativa al progetto**

Ampliamento Ospedale Morelli e nuova palazzina Foresteria/uffici  
(*inserire denominazione completa del progetto*)

Il/La sottoscritto/a  
Leonardo Ameduri  
Nome e Cognome del DICHIARANTE

in qualità di legale rappresentante dell'Ente/Società

Dipartimento Tutela della Salute - Unità Operativa Autonoma Investimenti Sanitari - Settore n. 1  
Edilizia Sanitaria  
*Denominazione e ragione sociale dell'Ente/Società*

con sede legale in:

Cittadella Regionale – Località Germaneto, Catanzaro, 88100, 0961-853957,  
[ediliziasanitaria.salute@pec.regione.calabria.it](mailto:ediliziasanitaria.salute@pec.regione.calabria.it)  
*Comune/Stato, Provincia, C.A.P., indirizzo, telefono, indirizzo di posta elettronica certificata*

richiede, ai fini dell'avvio del procedimento in oggetto, le seguenti condizioni ambientali formulate, coerentemente a quelle riportate nello Studio Preliminare Ambientale<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> per le condizioni ambientali deve essere predisposta una tabella con i contenuti di seguito indicati - come da indirizzo.

Condizioni Ambientali			
N.º	Macrofase <sup>2</sup>	Ambito di Applicazione <sup>4</sup>	Oggetto della condizione <sup>3</sup>
1	ANTE-OPERAM	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ componenti/fattori ambientali:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ flora, fauna, vegetazione, ecosistemi;</li> </ul> </li> <li>➤ Monitoraggio ambientale</li> </ul>	<p>Per l'intervento di cui in oggetto, essendo cogente la necessità di abbattimento di vecchi ruderi in cemento, possibili zone di riparo per la fauna protetta identificata nell'area, si ritiene significativa l'adozione di campagne di monitoraggio che permettano puntualmente la definizione della numerosità delle popolazioni d'individui ivi presenti, e la successiva formulazione di pratiche ad hoc per la loro conservazione.</p>
2	CORSO D'OPERA	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aspetti gestionali</li> <li>➤ componenti/fattori ambientali:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Atmosfera;</li> <li>▫ ambiente idrico;</li> <li>▫ suolo e sottosuolo;</li> <li>▫ rumore e vibrazioni</li> <li>▫ flora, fauna, vegetazione, ecosistemi;</li> <li>▫ salute pubblica.</li> </ul> </li> <li>➤ Mitigazioni</li> </ul>	<p>Adozione di <b>misure gestionali</b> per la riduzione dell'impatto del cantiere in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Distinzione itinerari in ingresso/uscita dei camion dall'area di cantiere</li> <li>- Divieto di circolazione per i camion negli orari di punta</li> <li>- Nel tratto di viabilità utilizzata per il trasporto dei materiali, caricamento dei camion non oltre il 70% della portata ammissibile (compatibilmente con le esigenze di cantiere) e velocità massima inferiore a 10 km/ora</li> <li>- Area di lavaggio ruote posta presso il cancello di uscita del cantiere</li> <li>- Impartizione di utilizzo di macchine a bassa rumorosità;</li> <li>- Gestione del traffico veicolare;</li> <li>- Manutenzioni dei mezzi e delle macchine impiegate;</li> <li>- Utilizzo di mezzi in buono stato;</li> <li>- Rifornimento e manutenzione dei mezzi da svolgersi fuori dall'area di cantiere o in apposita area impermeabilizzata senza caditoie o scarichi sul terreno</li> <li>- evitare lo stoccaggio di materiali ed inerti ai piedi delle piante o sui fusti; tagliare le radici delle piante da mantenere in futuro</li> </ul> <p>Adozione sistemi di <b>mitigazione</b> per ridurre impatto su componenti ambientali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bagnatura delle superfici sterrate al fine di evitare il sollevamento di polveri</li> <li>- Copertura dei cumuli di stoccaggio del materiale</li> <li>- Trattamento scarichi provenienti dai wc chimici del personale di cantiere</li> </ul>
3	CORSO D'OPERA	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ componenti/fattori ambientali:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Atmosfera;</li> </ul> </li> <li>➤ Monitoraggio ambientale</li> </ul>	<p>Si prevede il seguente monitoraggio ambientale per la componente <b>atmosfera</b> durante la fase di cantiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- monitoraggio della qualità dell'aria utilizzando metodologie standard consolidate e considerando almeno gli inquinanti di cui si è trattato nello studio preliminare ambientale (NOx, PM10, PM2.5)</li> <li>- localizzazione lungo viale Europa, possibilmente all'altezza delle aree di cantiere e comunque lungo i tragitti di trasporto delle terre al deposito temporaneo</li> <li>- Durata: due campagne di 2 settimane ciascuna, nel corso del primo anno di cantierizzazione, una durante la fase 0.1 e una durante la fase 0.2</li> </ul>

4



			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parametri: oltre alle concentrazioni orarie degli inquinanti NOx, PM10, PM2.5 saranno rilevate le condizioni meteorologiche: velocità e direzione del vento, temperatura, radiazione solare netta, umidità, pressione e precipitazione</li> </ul> <p>I risultati del monitoraggio saranno confrontati con i rilevamenti parallelamente effettuati dalla rete regionale di monitoraggio in continuo, e specialmente quelli delle stazioni di Piazza Castello e Villa Comunale, già individuate come le più rappresentative per il sito oggetto di studio.</p>
4	CORSO D'OPERA	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ componenti/fattori ambientali: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rumore e vibrazioni;</li> </ul> </li> <li>➤ Monitoraggio ambientale</li> </ul>	<p>Si prevede il seguente monitoraggio ambientale per la componente <b>rumore</b> durante la fase di cantiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Monitoraggio del rumore in fase di cantiere attraverso campagne semestrali nei periodi con presenza di lavorazioni impattanti in corrispondenza della postazione maggiormente critica in funzione dell'effettiva localizzazione delle attività (almeno 2 postazioni di misura)</li> </ul> <p>Si prevede il seguente monitoraggio ambientale per la componente <b>vibrazioni</b> durante la fase di cantiere per verificare che i livelli di vibrazioni indotte agli edifici siano compatibili con i limiti di disturbo per gli individui imposti dalla norma UNI 9614:2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Misure di vibrazioni triassiali indotte sugli edifici dalle attività di cantiere tramite rilevazioni al centro di due solai al piano più basso e più alto dell'edificio (UNI 9614)</li> <li>- Localizzazione: una postazione in prossimità delle attività di cantiere più impattanti; la postazione potrà variare in relazione alla localizzazione delle attività</li> <li>- Durata: monitoraggio semestrale per ogni anno di cantiere</li> </ul>
5	CORSO D'OPERA	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aspetti gestionali</li> <li>➤ componenti/fattori ambientali: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ flora, fauna, vegetazione, ecosistemi;</li> </ul> </li> </ul>	<p>Per quanto riguarda la chiroterofauna occorre eseguire gli interventi di demolizione nella fase antecedente al periodo di letargia invernale al fine di permettere la naturale dispersione negli ambienti circostanti e ridurre l'impatto diretto di individui in letargo.</p>
6	POST-OPERAM	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ componenti/fattori ambientali: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Atmosfera;</li> </ul> </li> <li>➤ Monitoraggio ambientale</li> </ul>	<p>Si prevede il seguente monitoraggio ambientale per la componente <b>atmosfera</b> durante la fase di esercizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- monitoraggio della qualità dell'aria utilizzando metodologie standard consolidate e considerando almeno gli inquinanti di cui si è trattato nello studio preliminare ambientale (NOx, PM10, PM2.5)</li> <li>- localizzazione lungo viale Europa,</li> <li>- Durata: due campagne di 2 settimane ciascuna, nella fase di esercizio, una durante il semestre freddo (ottobre-marzo) e una durante quello caldo (aprile-settembre). In ogni caso in ciascuno di questi semestri, saranno individuati possibilmente periodi di alta pressione e con precipitazioni assenti</li> <li>- Parametri: oltre alle concentrazioni orarie degli inquinanti NOx, PM10, PM2.5 saranno rilevate le condizioni meteorologiche: velocità e direzione del vento, temperatura, radiazione solare netta, umidità, pressione e precipitazione</li> </ul> <p>I risultati del monitoraggio saranno confrontati con i rilevamenti parallelamente effettuati dalla rete</p>

Versione 00 del 30/09/2021

			regionale di monitoraggio in continuo, e specialmente quelli delle stazioni di Piazza Castello e Villa Comunale, già individuate come le più rappresentative per il sito oggetto di studio.
7	POST-OPERAM	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; componenti/fattori ambientali:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Rumore e vibrazioni;</li> </ul> </li> <li>&gt; Monitoraggio ambientale</li> </ul>	<p>Si prevede il seguente monitoraggio ambientale per la componente <b>rumore</b> durante la fase di esercizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Monitoraggio del rumore in fase di esercizio attraverso campagna di rilievi settimanali in almeno 2 postazioni di misura</li> </ul>

Il/la professionista firmatario/a  
dello Studio Preliminare Ambientale<sup>6</sup>

Ino. Alessandra Lisiero



LEONARDO AMEDURI  
Ordine degli Ingegneri della  
Provincia di Varesina  
Ingegnere  
12.11.2023 09:22:42  
SMT\*02.00

Firmare digitalmente

Il proponente in qualità di Responsabile  
unico del procedimento<sup>7</sup>

Ing. Leonardo Ameduri



LEONARDO AMEDURI  
REGIONE CALABRIA  
10.11.2023 07:38:32  
UTC

<sup>2</sup> Numero progressivo della condizione ambientale (es. 1, 2.a, 2.b).

<sup>3</sup> Macrofase in cui deve essere realizzata la condizione ambientale (utilizzare la terminologia riportata nella Tabella 1).

<sup>4</sup> Ambito di applicazione della condizione ambientale:

- ✓ aspetti progettuali;
- ✓ aspetti gestionali;
- ✓ componenti/fattori ambientali: o atmosfera; o ambiente idrico; o suolo e sottosuolo; o radiazioni ionizzanti e non ionizzanti;
- o rumore e vibrazioni; o flora, fauna, vegetazione, ecosistemi;
- o salute pubblica; o paesaggio e beni culturali.
- ✓ mitigazioni;
- ✓ monitoraggio ambientale; ✓ altri aspetti.

La medesima condizione ambientale può essere riferita a più ambiti di applicazione

<sup>5</sup> Testo della condizione ambientale (sintetico ed efficace deve contenere una corretta descrizione delle finalità e delle attività da svolgere).

<sup>6</sup> Digitare Nome e Cognome. <sup>7</sup> Digitare Nome e Cognome.