



**DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE  
AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

<b>Progetto</b>	Riattivazione di una struttura edilizia a prevalente destinazione commerciale integrata da servizi, nel Comune di Roma, Provincia di Roma, in località Fontana Candida, ambito territoriale del Municipio VI (ex VIII).
<b>Proponente</b>	Società Bricofer Group S.p.A.
<b>Ubicazione</b>	Provincia di Roma Comune di Roma Località: Fontana Candida, ambito territoriale del Municipio VI (ex VIII).

**Registro elenco progetti n. 94/2022**

**Pronuncia di Verifica di assoggettabilità a V.I.A.  
ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006.**

**ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA**

<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Arch. Paola Pelone</p> <p>ISTRUTTORI:</p> <p>Geom. Roberto Cappella</p>	<p>28 marzo 2023</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------



## Attivazione della procedura

La Proponente Società Bricofer Group S.p.A. in data 19/09/2022 (protocollo di acquisizione n. 890988 in pari data), ha inoltrato la richiesta di attivazione della procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi del combinato disposto dell'art. 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e del D.M. n. 52/2015.

L'opera in esame è individuata, nell'istanza presentata dal Proponente, tra quelle elencate nell'Allegato IV, punto 7, lettera b), della parte II, del D.Lgs. n. 152/2006 e pertanto è sottoposta a procedura di Verifica sull'applicabilità della V.I.A.

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 94/2022 dell'elenco.

Esaminati gli elaborati e la documentazione trasmessa elencata a seguire:

- Studio Preliminare Ambientale per la verifica di assoggettabilità a V.I.A.;
- Relazione tecnica asseverata – conformità dell'opera alle previsioni di PRG;
- Relazione tecnica asseverata – legittimità delle preesistenze e conformità dello stato dei luoghi;
- Analisi territoriale, ai sensi della legge 168/2017 e dell'ex art. n. 3 della legge regionale n.1/86 modificato dall'art. n.6 della legge regionale n.59/95, riguardante un terreno sito in Comune di Roma, Municipio VI (ex VIII) interessato all'apertura di un centro commerciale integrato presso struttura edilizia sita Piazzale Van Gogh nn. 1-18-19-20-21-22-25-27;
- Dichiarazione attestante la disponibilità a recepire eventuali prescrizioni vincolanti che determinerebbero rinvio procedura di valutazione di impatto ambientale;
- Relazione paesaggistica;
- Elaborato T01 Relazione concernente l'impatto dell'esercizio sulla viabilità della zona;
- Studio di impatto acustico;
- Relazione geologica;
- Elaborato G3 Relazione idraulica;

## Progetto VV.FF.:

- Valutazione progetto art. 3 DPR 151/11, attività n. 73.2, categoria C dell'allegato I al D.P.R. n.151/2011 Edifici e/o complessi edilizi a uso terziario e/o industriale caratterizzati da promiscuità strutturale e/o dei sistemi delle vie di esodo e/o impiantistica con capienza superiore a 500 unità, ovvero superficie complessiva superiore a 6000 mq, (indipendentemente dal numero di attività costituenti e dalla relativa diversa titolarità);
- Valutazione progetto art. 3 DPR 151/11, attività n.7 5.4, categoria C dell'allegato I al D.P.R. n.151/2011 "Autorimesse pubbliche e private, parcheggi pluriplano e meccanizzati, con superficie superiore a 3000 mq";
- Tavola ANT. 01 Elaborato Grafico - Richiesta Valutazione Progetto - Inquadramento generale ed impianti di protezione attiva presenti;
- Tavola ANT. 02 Elaborato Grafico - Richiesta Valutazione Progetto - Compartimenti e verifica aerazione;
- Tavola ANT. 03 Elaborato Grafico - Richiesta Valutazione Progetto - Planimetria Piano Terra ed Interrato;
- Tavola ANT. 04 Elaborato Grafico - Richiesta Valutazione Progetto - Planimetrie Piani fuori terra e prospetti;



## Progetto architettonico:

- Elaborato T01 Progetto di riattivazione di una struttura edilizia a prevalente destinazione commerciale integrata da servizi;
- Elaborato T02 Progetto di riattivazione di una struttura edilizia a prevalente destinazione commerciale integrata da servizi.

Con nota prot. n. 902840 del 21/09/2022, è stata data comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti Territoriali potenzialmente interessati dell'avvenuta pubblicazione sul sito web di questa Autorità dello studio preliminare ambientale e della documentazione a corredo del progetto, a norma dell'art. 19, comma 3 del D.Lgs. n. 152/06.

Le Amministrazioni e gli Enti Territoriali potenzialmente interessati, individuati dalla Proponente e/o riconfermati/integrati dalla competente Area V.I.A. sono i seguenti:

- ❖ Ministero della Cultura, Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per il Lazio;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma e per la Provincia di Rieti;
- ❖ Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive e la Ricerca, Area Commercio e Artigianato
- ❖ ARPA LAZIO;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento III - Ambiente e Tutela del territorio: acqua, rifiuti, energia, aree protette;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV - Pianificazione, sviluppo e governo del territorio;
- ❖ Roma Capitale - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti. P.O. Servizio Valutazioni Ambientali (V.A.S. – V.I.A. – V.A.P. – A.I.A.);
- ❖ Comando VV.F. di Roma;
- ❖ ACEA ATO 2 S.p.A. - U.O. Unità Progetti - Pianificazione e Programmazione Investimenti, U.O. Bacino Centro;
- ❖ Areti S.p.A. - U.O. Pianificazione e controllo alta e media tensione;
- ❖ Areti S.p.A. - U.O. Sviluppo Impianti illuminazione pubblica.

Nel termine di 30 giorni, di cui al comma 4, dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/06 sono pervenute le seguenti osservazioni:

- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, P.O. Servizio Valutazioni Ambientali (V.A.S. – V.I.A. – V.A.P. – A.I.A.), nota prot. n. NA/11120 del 26/09/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 922065 in pari data, con la quale viene data comunicazione ai diversi dipartimenti dell'amministrazione comunale dei termini per la visione del progetto e la presentazione delle osservazioni, a norma dell'art. 19, comma 4 del D.Lgs. n. 152/06;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV Pianificazione, sviluppo e governo del territorio, Servizio 2 Geologico, difesa del suolo – rischio idraulico e territoriale, nota prot. n. CMRC-2022-0150517 del 29/09/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 938887 in pari data, con la quale si comunica la non competenza in materia di Valutazione di Impatto Ambientale;
- Regione Lazio – Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico, le Attività Produttive e la Ricerca, Area Commercio e Artigianato, nota prot. n. 1009622 del 14/10/2022, con la quale comunica che “...allo stato attuale, la scrivente struttura non può esprimere considerazioni/parere



di competenza, poiché non è presente agli atti, sul box: <https://regionelazio.box.com/v/VIA-094-2022>, alcuna documentazione riferita, nello specifico, al rilascio di autorizzazione amministrativa, ai sensi della normativa regionale di settore, per l'apertura, all'interno del progetto in questione, di una struttura commerciale”;

- Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma, nota prot. n. 47562 del 20/10/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1035100 in pari data, con la quale vengono richiesti sondaggi archeologici preventivi e formulata la richiesta di V.I.A. ritenendo che “...il piano debba essere assoggettato a VIA”;
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, P.O. Servizio Valutazioni Ambientali (V.A.S. – V.I.A. – V.A.P. – A.I.A.), nota prot. n. NA/13287 del 20/10/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1038650 del 21/10/2022, con la quale viene comunicato che “...non si riscontrano motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento proposto a condizione che vengano rispettate le osservazioni espresse dagli Uffici Capitolini...”. In allegato vengono trasmesse le osservazioni di competenza di altre Strutture Capitoline, in particolare:
  - Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, Unità Organizzativa Staff di Direzione, Ufficio del Referente SUAP, nota prot. n. QL 13812 del 23/02/2022;
  - Polizia di Roma Capitale, U.O. VI gruppo Torri, Sezione Polizia Stradale, nota prot. n. VH/93578/22 del 03/10/2022;
  - Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità Sostenibile, Servizio Progetti Stradali e Discipline di Traffico, nota prot. n. QG/2022/0034554 del 28/09/2022 e nota prot. n. QG/2022/0007632 del 04/03/2022.

Oltre il suddetto termine di cui al comma 4, dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/06, è pervenuta la seguente osservazione:

- Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale, nota prot. n. 1057512 del 25/10/2022, con la quale comunica che “...limitatamente alle competenze attribuite a questa struttura ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006, rilevata l'ammissibilità dell'intervento e non riscontrando significativi impatti in relazione alle componenti ambientali di interesse non si ritiene necessario sottoporre l'intervento in oggetto ad ulteriori approfondimenti”.

Con nota prot. n. 1131392 del 11/11/2022, l'Area V.I.A. ha chiesto alla Proponente integrazioni documentali e l'ottemperanza alle richieste formulate dalle suddette Amministrazioni ed Enti coinvolti nel procedimento.

Il Ministero dell'Interno, Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile, Comando Vigili del Fuoco Roma, Ufficio Prevenzione Incendi – Polo Tuscolano, con nota prot. n. 82312 del 17/11/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1158869 del 18/11/2022, ha comunicato che “...al fine di poter esprimere un parere per quanto di competenza, la documentazione tecnica prodotta dovrà essere corredata dalla domanda di valutazione del progetto – Mod. PIN 1-2018 Valutazione Progetto - ai sensi dell'art. 3 del DPR 151/2011 con le modalità indicate nell'art. 3 del DM 7/8/2012”.

La Società Bricofer Group S.p.A. con nota del 22/12/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1259 del 02/01/2023, ha trasmesso la seguente documentazione integrativa:

#### **I. Studio Preliminare Ambientale**

- Studio Preliminare Ambientale per la verifica di assoggettabilità a V.I.A. – revisione a seguito della comunicazione R.L. prot. 1131392 dell'11/11/2022.



- 2. Fasce di rispetto**
  - Elaborato S11 Planimetria con traccia delle fasce di rispetto stradale.
- 3. Viabilità e analisi trasportistica**
  - Elaborato T01b Relazione concernente l'impatto dell'esercizio sulla viabilità della zona: analisi integrativa.
- 4. Impatto acustico**
  - Studio di Impatto Acustico – integrazioni – SIAC-49/2022 – rev.0 – 28/11/2022;
  - Piano di monitoraggio acustico – SIAC-/2022 – rev.0 – 21/11/2022.
- 5. Cantierizzazione**
  - Elaborato S10 Planimetria delle macrofasi di intervento.
- 6. Progetto definitivo viabilità**
  - 1. Elaborati Generali:**
    - G – 01 – Elenco Elaborati
    - G – 02 – Relazione tecnica stradale
    - G – 03 – Relazione idraulica
    - G – 04 – Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici
    - G – 05 – Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza
    - G – 06 – Analisi e valutazione dei rischi
    - G – 07 – Stima dei costi della sicurezza
  - 2. Documentazione economica**
    - E – 01 - Quadro tecnico economico
    - E – 02 – Computo metrico estimativo
    - E – 03 – Elenco prezzi unitario
    - E – 04 – Analisi dei nuovi prezzi e prezzi composti
    - E – 05 – Planimetria delle WBS
  - 3. Elaborati di inquadramento urbanistico**
    - I – 01 – Corografia
    - I – 02 – Inquadramento su PRG
    - I – 03 – Rilievo Planoaltimetrico
  - 4. Opere stradali**
    - S – 01 – Planimetria delle sistemazioni superficiali e sezioni tipo
    - S – 02 – Planimetria con traccia delle sezioni per il calcolo dei movimenti terra
    - S – 03 – Profili longitudinali
    - S – 04 - Profili longitudinali
    - S – 05 - Profili longitudinali
    - S – 06 – Album delle sezioni correnti
    - S – 07 – Planimetria della segnaletica
    - S – 08 – Planimetria delle demolizioni
    - S – 09 – Planimetria dei drenaggi delle acque di piattaforma e particolari
  - 5. Parcheggio**
    - P – 01 – Planimetria con traccia delle sezioni
    - P – 02 – Profili longitudinali
    - P – 03 - Profili longitudinali
    - P – 04 – Planimetria della segnaletica interna al parcheggio



## **6. Interferenze**

N – 01 – Planimetria delle interferenze PP.SS. – Dati ACEA – Rete elettrica A.T.

N – 02 – Planimetria delle interferenze PP.SS. – Dati ACEA – Rete elettrica M.T.

N – 03 – Planimetria delle interferenze PP.SS. – Dati ACEA – Rete elettrica b.T.

N – 04 – Planimetria delle interferenze PP.SS. – Dati ACEA – Rete idrica

N – 01 – Planimetria delle interferenze PP.SS. – Dati ACEA – Rete fognaria

N – 01 – Planimetria delle interferenze PP.SS. – Dati ACEA – Illuminazione pubblica

## **7. Impatto trasporti**

T1 - Relazione mobilità [A4]

T2 - Rete viaria I-2K [A0]

T3 - Rete TPL I-2K [A0]

## **7. Vegetazione**

- Relazione agronomica e vegetazionale sulle opere a verde previste.

## **8. Revisione progetto architettonico**

- Tavola 01 Progetto CC integrato.

La Società Bricofer Group S.p.A. con nota del 22/12/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1262 del 02/01/2023, ha esposto dei chiarimenti in merito ai rilievi avanzati dalla Soprintendenza Speciale Archeologica Belle Arti e Paesaggio di Roma di cui alla nota del 20/10/2022, prot. 0047562, resa nell'ambito della procedura in oggetto.

La Società Bricofer Group S.p.A. con nota del 10/01/2023, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 28072 del 11/01/2023, ha trasmesso il seguente elaborato progettuale che supera integralmente quello già consegnato in data 22/12/2022:

- Studio Preliminare Ambientale per la verifica di assoggettabilità a V.I.A. – revisione a seguito della comunicazione R.L. prot. 1131392 dell'11/11/2022.

Con nota prot. n. 28507 del 11/01/2023, l'Area V.I.A. ha dato comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti Territoriali potenzialmente interessati del deposito della documentazione integrativa ed ha altresì comunicato la tempistica di adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a V.I.A. a norma dell'art. 19, comma 6, del D.Lgs. n. 152/06.

Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, P.O. Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. NA/1233 del 18/01/2023, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 59620 in pari data, ha comunicato ai diversi dipartimenti dell'amministrazione comunale i termini per la visione della documentazione integrativa e per la presentazione delle nuove osservazioni o per la riconferma del parere di competenza.

A seguito della trasmissione della documentazione integrativa, sono pervenuti i seguenti pareri/osservazioni:

- Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma, nota prot. n. 5857-P del 03/02/2023, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 132231 del 06/02/2023, con la quale esprime parere favorevole all'intervento in oggetto;
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, P.O. Valutazioni Ambientali, nota prot. n. NA/4640 del 28/02/2023, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 228485 del 01/03/2023, con i seguenti allegati:
  - Nota NA 4250 del 22/02/2023;
  - Nota QH 6325 del 24/01/2023 (NA 1740/2023);
  - Nota QL 6088 del 25/01/2023 (NA 1923/2023);





- Nota QG 5941 del 13/02/2023 (NA 3372/2023);
- Nota QI 30488 del 20/02/2023 (NA 3983/2023);
- Nota VH 20306 del 23/02/2023 (NA 4327/2023).

**Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto successivamente riportato in corsivo è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.**

### **Premessa**

L'intervento in esame, ubicato nel Comune di Roma, Provincia di Roma, in località Fontana Candida, ambito territoriale del Municipio VI (ex VIII), riguarda il progetto di riattivazione di una struttura edilizia a prevalente destinazione commerciale integrata da servizi, che si svilupperà, come l'esistente, su quattro livelli oltre alle infrastrutture tecnologiche, servizi e pertinenze comuni. L'intervento prevede inoltre alcune modifiche alla viabilità esistente finalizzate ad un miglioramento dell'innesto con la via Casilina (attualmente di tipo semaforico) e ad un ampliamento dei parcheggi pubblici e privati.

### **Motivazione dell'opera**

*Il progetto in oggetto ha lo scopo di recuperare una struttura edilizia ormai da molto tempo in stato di abbandono realizzata negli anni 80 all'interno del Piano di Zona 25 denominato "Fontana Candida", uno dei primi PEEP che comprendeva, oltre alla parte residenziale, anche un nucleo terziario a ridosso della via Casilina composto da superfici commerciali e direzionali oggetto dell'attuale intervento di riuso.*

*Il progetto di riqualificazione muove dalla necessità di recuperare le strutture commerciali (non residenziali) dell'ex COMPARTO I*

*A seguito dell'occupazione abusiva delle attività a seguito del fallimento precedente, si è instaurato un generale stato di degrado tanto della struttura edilizia quanto di quello vegetazionale per cui si rendono ora necessari anche interventi di restauro ambientale.*

*Il progetto, nel suo insieme, prevede l'adeguamento delle aree di parcheggio adiacenti alle strutture in aderenza all'esistente, conservando inalterate le superfici di viabilità: vengono realizzate molte variazioni per quanto riguarda i collegamenti viari con la via Casilina, aggiornati alle specifiche vigenti e alle più recenti teorie trasportistiche per evitare gli effetti di intasamento in caso di fenomeni di punte eccezionali di afflussi. L'area d'intervento è individuata catastalmente al foglio 1030, particella 5499 sub. 501 del catasto fabbricati e al foglio 1030, particelle 44, 722, 729, 730, 733, 768, 771, 976, 977, 978, 979, 980, 982, 987, 988, 5500, 5501, 5502, 5505, 5506 al catasto terreni.*

### **Descrizione del progetto**

*La struttura edilizia da recuperare, a prevalente destinazione commerciale, integrata da servizi, si svilupperà, come l'esistente, su quattro livelli oltre alle infrastrutture tecnologiche, servizi e pertinenze comuni.*

*È importante fare presente che l'intervento in oggetto è un intervento di recupero di un edificio esistente attualmente in stato di abbandono e pertanto in linea con le nuove direttive di sviluppo non è un intervento che comporta nuovo consumo del suolo.*

*Al piano terreno sarà prevista l'attivazione di una grande struttura di vendita (GSV), per la quale è stato già individuato l'operatore commerciale finale, la cui attività di vendita principale si sviluppa prevalentemente nel settore merceologico alimentare e solo in maniera secondaria nel settore non alimentare. Punto focale dell'intervento è anche il sistema di razionalizzazione della viabilità ed incremento dei parcheggi.*

*La GSV si svilupperà per la maggior parte al piano terra con una superficie prevalente di vendita di mq. 3.690,00 e ulteriori spazi connessi alla vendita utilizzati per la preparazione dei prodotti alimentari in vendita (reparti pescheria, macelleria, gastronomia, pane e rosticceria), bussola ingresso/uscita, retro cassa, banco informazioni e servizi per i clienti conformi per dimensioni a garantire la visibilità dei locali, oltre a depositi,*



celle surgelati/freschi dei reparti e locali tecnici. I servizi per i dipendenti sono previsti in parte al piano terra (ufficio e wc disabili) e parte al piano primo accessibili mezzo vano scala dal deposito merci.

Al piano primo sarà prevista l'attivazione di una media struttura di vendita (MSV), per la quale ad oggi non è stato ancora individuato l'operatore commerciale finale, che nella funzionalità delle attività previste nel C.C. integrato prevedrà solo la vendita di generi nell'ambito del settore merceologico non alimentare. La MSV si svilupperà per le funzioni principali al piano primo con una superficie di vendita di mq. 424,00 con annessi servizi per i clienti e per il personale oltre a un disimpegno che collega al blocco scale e ascensori, funzionale anche ai piani secondo e terzo, che consentono l'accesso diretto ai locali da Piazzale Van Gogh (tratto sud/est) e locale deposito posto al piano interrato (funzioni secondarie). L'accesso principale alla MSV avviene direttamente dal parcheggio in copertura.

Ai locali posti al piano secondo e terzo, saranno attivati solamente quei servizi individuati tra le attività artigiane, di intrattenimento, cultura e svago, sportive, servizi pubblici, studi medici e professionali e attività di intermediazione, coerenti alla destinazione d'uso degli stessi e alle funzioni previste per il C.C. integrato. L'accesso ai locali è garantito in modo esclusivo dal blocco scale posto a nord/ovest dell'edificio con accessibilità diretta dal parcheggio in copertura o tramite blocco scale e ascensori in comune alla MSV con accesso diretto da Piazzale Van Gogh (tratto sud/est).

Le attività avranno in comune oltre ai servizi di accesso sopra descritti (blocco scale e ascensori palazzina) anche le infrastrutture tecnologiche (impianti di adduzione idrica, antincendio, trasformazione energia elettrica ecc) ed in particolare le aree pertinenziali adibite a parcheggio privato o ad uso pubblico. Al piano terreno si svilupperà, così come descritto nei precedenti paragrafi, una superficie a parcheggio di uso pubblico in area convenzionata nella quale saranno previsti circa 290 stalli per la sosta delle auto che comprenderanno n.8 parcheggi per disabili n.8 parcheggi rosa (per mamme in gravidanza) e n.6 posti auto forniti di colonnine per la ricarica delle auto elettriche.

Dalla viabilità del parcheggio al piano terra sarà possibile accedere tramite rampa a doppio senso di marcia all'autorimessa interrata nella quale sono stati previsti circa 97 posti auto, tra cui n.2 stalli per disabili, distinti tra privati (40) e uso pubblico (57). Una viabilità interna circolare a senso unico regola l'utilizzo degli stalli interni. È possibile accedere all'autorimessa attraverso un'ulteriore rampa a senso unico posta al lato sud/est del fabbricato direttamente dal parcheggio esterno e un'ulteriore rampa a senso unico interna che consente di uscire direttamente dall'autorimessa su Piazzale Van Gogh (tratto sud/est).

Al piano primo sopra la copertura della GSV è previsto un ulteriore parcheggio pertinenziale alle attività dove sono stati previsti circa 164 posti auto che comprendono n.4 parcheggi per disabili n.4 parcheggi rosa, distinti tra privati (84) e uso pubblico (80). L'area a parcheggio è accessibile tramite rampa a senso unico dalla viabilità del parcheggio al piano terra e tramite viabilità a senso unico circolare è possibile raggiungere una rampa di uscita a senso unico che collega direttamente su Piazzale Van Gogh (tratto sud/est).

Pertanto, il totale dei posti auto di uso pubblico sarà pari a n.427

I tre piani di parcheggi sono collegati funzionalmente tra di loro tramite un blocco scala e corpo ascensori esterno alle unità.

L'intero complesso edilizio, composto dalle unità commerciali e servizi, comprese le aree esterne sono completamente visitabili e utilizzabili da utenti diversamente abili, nel rispetto delle normative cogenti atte al superamento delle barriere architettoniche.

## **Progetto del sistema di accessi stradali**

Come conseguenza dell'apertura della nuova attività commerciale, è stato quantificato il livello di traffico indotto e si è pertanto provveduto, dopo un opportuno studio [...], a modificare parte della viabilità esistente ampliando inoltre lo spazio della sosta.

La viabilità pubblica di Piazzale Van Gogh circonda completamente la struttura edilizia e sua pertinenza fondiaria, ma l'unico tratto in cui è possibile accedere con i mezzi alle aree a parcheggio pertinenziali poste in copertura e nell'autorimessa interrata, è sul lato sud/est dell'edificio attraverso un sistema di rampe. Dallo stesso tratto di viabilità è possibile accedere all'area di scarico merci dedicata ed al parcheggio pubblico





aderente al fabbricato. Gli altri lati del fabbricato e la sua area fondiaria confinano senza alcuna separazione con aree di proprietà Comunale destinate a verde e parcheggio pubblico. Dalle aree pubbliche, collegate in continuità alla porzione di parcheggio pertinenziale di uso pubblico, è possibile accedere a mezzo rampe ai parcheggi in copertura e all'autorimessa interrata. Anche se l'attuazione del comparto I del PDZ n.25 "Fontana Candida" ha previsto la cessione delle aree pubbliche (verde e parcheggio) aderenti al sedime fondiario (Convenzione rep.37262 racc.6784 registrazione PU Roma Volume n.124 n.3380 del 20/03/1974), le stesse hanno sempre contribuito funzionalmente all'accessibilità carrabile e pedonale degli utenti alla struttura edilizia. Tale "funzionalità diretta" delle aree pubbliche confinanti è infatti da considerarsi imprescindibile per consentire l'utilizzo della struttura.

E' proprio per tale imprescindibilità funzionale delle aree pubbliche contermini che nel progetto unitario di riattivazione della struttura che viene proposta la ri-regolarizzazione della gestione delle aree per mezzo di convenzione con l'Amministrazione, volta a migliorare l'accessibilità alla stessa con la creazione di una viabilità complanare che garantisca la realizzazione di almeno due varchi carrabili a senso unico separati, opportunamente distanziati e indipendenti tra loro (art.18 comm. 1 lett. d L.R. 33/99) nel tratto Nord/Est di P.le Van Gogh, oltre a migliorare e adeguare gli accessi già presenti nel tratto Sud/Est con revisione dei sensi unici di utilizzo delle rampe.

L'area da convenzionare verrà modificata in parte per la creazione di parcheggi di uso pubblico funzionali al Centro Commerciale Integrato nonché a funzioni di relazione locale vista anche la prossimità dell'area alla fermata metro "Grotte Celoni", in parte a viabilità di accesso dedicata alla movimentazione delle merci. Inoltre, per l'intera area (oltre che in alcune aree verdi comprese nella riqualificazione della viabilità contermini) viene proposto un importante progetto di compensazione ambientale che prevedrà la piantumazione di n. 200 alberature ad alto fusto di specie tipiche locali, il tutto meglio descritto nella relazione tecnica dedicata. I materiali utilizzati per la realizzazione degli stalli dei parcheggi oltre che della viabilità interna saranno del tipo altamente drenanti al fine di garantire la massima permeabilità delle aree (betonelle e asfalti/cementi drenati).

Dal parcheggio di uso pubblico al piano terra sarà possibile accedere all'autorimessa interrata tramite una rampa a doppio senso di marcia posta sul lato Nord/Ovest del complesso edilizio, oltre che ad una ulteriore rampa di solo accesso al lato Sud/Est. Dallo stesso lato è possibile accedere alla rampa a senso unico che porta al parcheggio pertinenziale posto sulla copertura della GSV al piano primo. Inoltre ulteriori due rampe a senso unico garantiranno la possibilità di uscire dai parcheggi pertinenziali dall'autorimessa interrata e parcheggio in copertura direttamente sulla viabilità pubblica di Piazzale Van Gogh (tratto sud/est).

Gli accessi e percorsi pedonali saranno garantiti in sicurezza su marciapiedi dedicati che consentiranno in più punti dell'area l'accessibilità alla struttura oltre a prevedere segnaletica orizzontale che evidenzia i percorsi dagli stalli delle auto alla struttura. I percorsi pedonali avranno un andamento quanto più possibile semplice e lineare in relazione alle principali direttrici di accesso e saranno privi di strozzature e ostacoli di qualsiasi natura, realizzati in materiale antisdrucchiolo. Nel parcheggio a raso scoperto, nell'autorimessa e nel parcheggio in copertura sono previsti posti auto per disabili, [...].

Le aree di carico e scarico merci saranno accessibili tramite varchi dedicati e viabilità interna separata dalle aree di parcheggio degli utenti. La separazione delle aree garantirà la possibilità di prevedere più fasi di movimentazioni merci nell'arco della giornata che saranno regolamentate in funzione delle attività presenti.

## **Proposta progettuale**

L'intervento edilizio in oggetto è riassumibile nelle seguenti quantità che si ricorda, non vanno ad ampliare le superfici edificate esistenti:



**CALCOLO S.U.L. E VOLUME EDIFICIO ESISTENTE** - Concessione Edilizia n.692/C del 06.08.1984 successive varianti e scissioni Concessione Edilizia n.887/C del 01.08.1986 - Concessione Edilizia n.896/C del 05.08.1986 completamento edificio Concessione Edilizia n.1125/C del 18.10.1989 - Ristrutturazione e CDU Concessione Edilizia n.95/C del 27.01.1994 e ristrutturazione Concessione Edilizia n.249/C del 09.03.1994.

CALCOLO SUPERFICIE LORDA			CALCOLO VOLUME			
area	Dimensione (ml)	Superficie parziale (mq)	Superficie Totale (mq)	Altezza media (m)	Volume Totale (mc)	
P.IANO TERRA	A	84.60 x 48.50	4103.10	4,890,60	5,20	25.431,12
	B	21.40 x 12.00	256.80			
	C	42.10 x 12.00	505.20			
	K	7.50 x 3.40	25.50			
	E	1.60 x 3.00	4.80	6,30	0,50	3,15
	F	1.00 x 1.50	1.50	6,00	1,00	6,00
	G	3.00 x 2.00	6.00			
	H	12.00 x 5.50	66.00	65,00	1,10	72,60
	Y	4.40 x 2.80	12.32	12,32	8,00	98,56
	P.1 F1	12.00 x 21.40	256.80	256,80	3,15	808,92
					26.420,35	
P.1 E1	(12.00 x 47.80)-(2.00 x 2.00)	569.60	569,60	3,30	1.879,68	
					1.879,68	
P.1 D	(12.00 x 5.70) - (2.00 x 2.00)	64.40	64,40	3,60	231,84	
P.2	G2	36.40 x 14.80	538.72	671,52	3,30	2.216,01
	H2	12.00 x 5.70	68.40			
	I2	(12.00 x 5.70) - (2.00 x 2.00)	64.40			
P.3	G2	36.40 x 14.80	538.72	671,52	3,40	2.283,16
	H2	12.00 x 5.70	68.40			
	I2	(12.00 x 5.70) - (2.00 x 2.00)	64.40			
					4.731,01	
CUBATURA TOTALE COMPARTO I					33.031,00	
di cui:						
CUBATURA TOTALE DESTINAZIONE D'USO COMMERCIALE PT-P1					26.420,00	
CUBATURA TOTALE DESTINAZIONE D'USO COMMERCIALE P1					1.880,00	
CUBATURA TOTALE DESTINAZIONE D'USO SERVIZI					4.731,00	

## Terre e rocce da scavo

### Caratteristiche dell'intervento

L'intervento si concretizzerà nell'esecuzione di interventi di sbancamento per la preparazione del piano di posa della nuova viabilità e parcheggi.

### Volumi di scavo

Il bilancio terre dell'intervento è pari a 11.039,89 mc di opere di scavo, 528.60 mc di riporti e 2.650,40 mc per terreno vegetale di riporto.

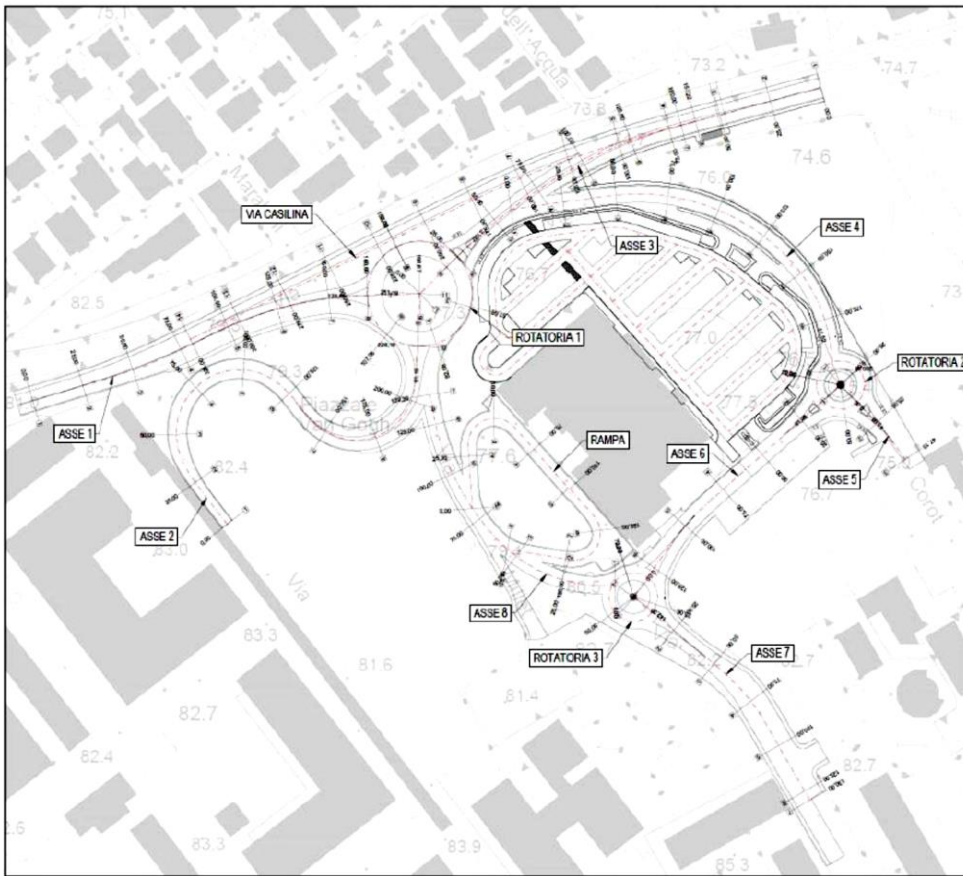
### Processi di trattamento dei materiali di scavo

Vista la natura del sito si può supporre con buona approssimazione che la caratterizzazione dei terreni in sito non rileverà presenza di sostanze inquinanti. Pertanto non saranno previsti trattamenti per i materiali di scavo. In fase di scavo tuttavia verranno analizzati campioni di terreno così da avere dati certi prima del conferimento in discarica.



## **Viabilità e analisi trasportistica**

L'intervento sulla viabilità in oggetto è riassumibile nelle seguenti quantità [...]



### Via Casilina

Via Casilina, nel tratto di studio, è organizzata su una carreggiata ad unica corsia.

Le caratteristiche della piattaforma sono\_

- Corsia di marcia 3,50;
- Banchine 0,50m in destra e 1,50m in sinistra;
- Pendenza longitudinale della strada attuale.

### Rotatoria Casilina

Le caratteristiche della rotatoria Casilina sono:

- Diametro netto 50,00m;
- Corona giratoria 7,00m;
- Banchina 0,50m in destra e in sinistra;

- Fascia sormontabile di 1,50m;
- Marciapiede Larghezza 1,50m;
- Pendenza Longitudinale di 1,53%.

### Rotatoria 2 e 3

Le caratteristiche delle rotatorie 2 e 3 sono:

- Diametro netto 30,00m;
- Corona giratoria 7,00m;
- Banchine 0,50m in destra e in sinistra;
- Fascia sormontabile di 1,50m;
- Marciapiede Larghezza 1,50m;
- Pendenza longitudinale della strada attuale.

### La Viabilità locale

Gli assi 1,2, e 3 sono organizzati su una carreggiata con corsie a doppio senso di marcia.

Le caratteristiche della piattaforma sono:

- Corsie di marcia 3,50m;
- Banchine 0,50m in destra e in sinistra;
- Marciapiede larghezza 1,50m;
- Pendenza longitudinale max del 5,16%.

L'asse 5,6 e 7 è organizzato su una carreggiata con corsie a doppio senso di marcia.



Le caratteristiche della piattaforma sono:

- Corsie di marcia comprese tra 4,00m e 6,50m;
- Banchina 0,50m in destra e in sinistra;
- Marciapiedi larghezza 1,50m;
- Pendenza longitudinale della strada attuale.

Gli assi 4 e 8 sono organizzati su una carreggiata con due corsie a senso unico. Inoltre, lungo l'asse 4 è prevista un'ulteriore corsia di marcia per agevolare le manovre per l'ingresso e l'uscita dal nuovo parcheggio, separata da un marciapiede che funge da spartitraffico.

Le caratteristiche della piattaforma sono:

- Corsie di marcia 4,00m;
- Banchine 0,50m di destra e in sinistra;
- Marciapiede larghezza 1,50m;
- Pendenza longitudinale max, per l'asse 4, è del 3,32%, mentre per l'asse 8 è quella della strada attuale.

### Rampa di carico e scarico merci

La rampa di carico e scarico delle merci è organizzata su una carreggiata ad unica corsia.

Le caratteristiche della piattaforma sono:

- Corsie di marcia 3,50m circa;
- Banchine 0,50m in destra e in sinistra;
- Marciapiedi larghezza minima 1,50m, laddove previsto;
- Pendenza longitudinale max del 7,94%.

### Nuovo Parcheggio

La larghezza delle corsie del nuovo parcheggio saranno di 6,00m, tranne la corsia 2 e la corsia 3 di 7,50m. Sono previsti n.268 posti auto delle dimensioni di 5,00mx2,50m, oltre n.4 stalli per il parcheggio dei disabili di dimensioni 5,00x3,75m, n.4 stalli per le donne in gravidanza delle dimensioni di 5,00x3,75m e n.6 stalli per la ricarica delle macchine elettriche delle dimensioni di 5,00x2,50m, per un totale di 282 nuovi posti auto, oltre a n.17 nuovi posti per il parcheggio dei motorini, delle dimensioni di 2,00x1,00m.

### Rampa Parcheggio

La rampa che conduce al parcheggio interrato esistente sostanzialmente ricalca la rampa esistente ed è organizzata su una carreggiata a doppia corsia di marcia.

Le caratteristiche della piattaforma sono:

- Corsie di marcia 3,40m
- Pendenza longitudinale max del 10,00%.

Per quanto concerne l'analisi trasportistica integrativa, è stato predisposto il [...] contributo che illustra come si sia tenuto conto, nella modellazione, degli interventi citati nella nota del Dipartimento MST e quali siano stati i risultati conseguiti con il procedimento di valutazione.

Rimandando per maggiori dettagli all'esposizione delle diverse tematiche affrontate [...], si espongono a seguire qui alcuni flash sugli aspetti principali:

- potendo disporre di una release aggiornata del software di simulazione, si è scelto di procedere ad un affinamento del modello dello stato di fatto, sia per renderlo pienamente comparabile con lo scenario di progetto integrato secondo richiesta, sia per meglio rappresentare l'effettivo stato della circolazione sulla rete
- l'apporto di domanda dovuto alle nuove funzioni commerciali, dei servizi e residenziali di Piazzale Van Gogh e dell'APPD Fontana Candida si configura in un incremento del numero di spostamenti che interessano la rete simulata nelle ore di punta pari al 7% al mattino (da 2.900 a 3.100 spostamenti veicolari) e al 14% nel pomeriggio (da 3.000 a 3.400 spostamenti veicolari);





- gli incrementi di domanda sono assorbiti dalla rete stradale, modificata secondo le proposte progettuali presentate, e già approvate nel caso dell'APPD Fontana Candida, non solo senza peggioramenti nei livelli di servizio, ma in alcuni casi anche con miglioramento delle condizioni del deflusso veicolare;
- specificamente l'introduzione delle volumetrie di Fontana Candida si rivelano di scarsa incidenza sul quadro d'insieme, dal momento che gli aspetti quantitativi e qualitativi ricostruiti nella precedente versione dello studio sono rimasti sostanzialmente invariati;

la distanza tra i diversi nodi analizzati lungo Via Casilina e l'entità dei traffici determinati per i fenomeni di punta sono tali che la modellazione non è stata in grado di mettere in luce una reciproca interferenza in termini di lunghezza delle code. Ne consegue la conferma della sostenibilità della proposta così come configurata.

### **QUADRO PIANIFICATORIO E VINCOLISTICO**

L'area oggetto di intervento è stata pianificata negli anni '70 e realizzata nella prima metà degli anni '80, epoca in cui, con l'introduzione della Legge Galasso, sono state chiarite le gerarchie dei vincoli sul territorio, poi organizzati nei PTP di Roma. L'unico vincolo rilevabile dalla tavola E1 dei PTP è quello del fosso di Tor Bella Monaca, con la sua area di rispetto.

#### **Piano Territoriale Paesaggistico Regionale**

##### Tav. A - Sistemi ed Ambiti del Paesaggio:

L'area di progetto ricade parzialmente in: "fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua" e "Paesaggio degli insediamenti urbani"

[...] Ai sensi dell'Art. 28, Tabella B, delle Norme del PTPR all'interno del Paesaggio degli Insediamenti Urbani sono consentite strutture commerciali e terziarie (Tab. B- 4.2; 4.2.1; 4.2.2), con la prescrizione che si devono promuovere i tessuti integrati, conservare e valorizzare le attività compatibili con l'insediamento residenziale con possibilità di recupero dei manufatti esistenti e ampliamento inferiore al 20%, ma anche nuova realizzazione e ampliamenti superiori del 20%. [...]

##### Tav. B - Beni paesaggistici

L'area di progetto ricade in. "Lett. c) Beni d'insieme: "Protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua".

##### Tav. C - Beni del Patrimonio Naturale e Culturale

L'area di progetto ricade in: "Viabilità antica – Fascia di rispetto 50 mt".

#### **Piano Territoriale Provinciale Generale**

[...] Nella tavola TP 2.1 "Disegno programmatico di struttura: sistema ambientale – sistema insediativo morfologico- sistema insediativo funzionale – sistema della mobilità" allegato al PTPG, [...], il sito è all'interno dell'area "Campo preferenziale di organizzazione degli insediamenti e confina, con aree agricole di discontinuità interna agli insediamenti con potenzialità di recupero naturalistico e aree con valori naturalistici residui da mantenere, attrezzare e rendere fruibili. Dal punto di vista del sistema della Mobilità il sito oggetto di intervento confina con la rete viaria di 2° livello metropolitano esistente e con la rete ferroviaria in concessione e relative stazioni.

Si rileva pertanto la piena conformità dell'intervento alle previsioni di PTPG.

#### **PRG Comune di Roma**

Per quanto riguarda l'inquadramento urbanistico, sono state presi in considerazione i seguenti elaborati grafici del PRG di Roma:

- Tavola "Sistemi e regole";
- Tavola "Rete Ecologica";
- "Carta per la Qualità".



All'interno della Tavola del PRG "Sistemi e Regole" l'area di progetto si sovrappone ad aree classificate come:

- Sistema insediativo – Città consolidata - Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia libera T3 (artt.44-48, NTA);
- Sistema dei servizi e delle infrastrutture. Servizi - Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale (artt.83-85 NTA);

All'interno della Tavola del PRG "Rete Ecologica" (artt. 10, 72 NTA) l'area di progetto si sovrappone ad aree classificate come:

- Struttura della rete ecologica. Componente primaria (A) - Aree agricole;
- Struttura della rete ecologica. Componente primaria (A) - Reticolo idrografico principale;

All'interno della "Carta della Qualità" le aree di progetto non intercettano alcuna area di qualità

### Disciplina relativa al settore commercio

In riferimento all'analisi di coerenza ai disposti della LR 22/19 relativamente all'art. 19 è possibile accertare il rispetto dei disposti di cui alla LR 22/19 e sua integrazione "attuativa" (R.R. n.10 del 11.08.2022) [...].

#### TABELLE VERIFICHE RISPONDEZZA STANDARD

**TAB. 1 - FABBISOGNO DI PARCHEGGI PUBBLICI E PRIVATI ATTIVITÀ COMMERCIALI**

(rif. art. 5, comma 2 e 3, del R.R. n. 10/22, e art. 2 e 3 PRG previgente variante D.C.C. n.2632/74 ss.mm.ii.)

DESCRIZIONE	Tipologia grandezza di riferimento	Consistenza (mq o mc)	Dotazione minima R.R. 10/22 "Centro Commerciale"		Dotazione minima Parcheggi DI USO PUBBLICO Variante PRG D.C.C. n.2632/74 ss.mm.ii.		Dotazione minima Parcheggi PRIVATI Variante PRG D.C.C. n.2632/74 ss.mm.ii.		Totale fabbisogno standard a parcheggio
			( mq / mq)	(mq)	( mq / mc)	(mq)	( mq / mc)	(mq)	
SUPERFICIE DI VENDITA Unità di vendita n.1 - GSV	Superficie Utile	3.690,00	2	7.575,50	1/7,5	3.523,00	1/15	1.761,00	5.284,00 < 7.575,50
SPAZI UTILI COPERTI APERTI AL PUBBLICO Unità di vendita n.1 - GSV	Superficie Utile	195,50	1						
VOLUME COMMERCIALE - PT / P1 Unità di vendita n.1 - GSV	Volume	26.420,00	/	/					
SUPERFICIE DI VENDITA Unità di vendita n.2 - MSV	Superficie Utile	424,00	2	860,80	1/7,5	251,00	1/15	125,00	376,00 < 860,80
SPAZI UTILI COPERTI APERTI AL PUBBLICO Unità di vendita n.2 - MSV	Superficie Utile	12,80	1						
VOLUME COMMERCIALE - P1 Unità di vendita n.2 - MSV	Volume	1.880,00	/	/					
VOLUME SERVIZI - P2 e P3	Volume	4.731,00	/	/	1/15	315,00	1/7,5	631,00	946,00
					<b>mq. 8.436,30</b>	<b>mq. 4.089,00</b>	<b>mq. 2.517,00</b>		
<b>Totale Generale fabbisogno Standard Edificio</b>									<b>9.382,30</b>





**TABELLE VERIFICHE RISPONDEZZA STANDARD**

DETERMINAZIONE DI PROGETTO

Fabbisogno minimo parcheggi pubblici	Superfici destinate parcheggi pubblici	N. posti auto pubblici
4.089,00 mq	4.748,00 mq	137
Fabbisogno minimo parcheggi privati	Superfici destinate parcheggi privati	N. posti auto privati
2.517,00 mq	4.714,00 mq	124
Fabbisogno minimo parcheggi	Superfici destinate parcheggi	N. posti auto
9.382,30 mq	9.462,00 mq	261

**TAB. 3 - FABBISOGNO COLONNINE RICARICA VEICOLI ELETTRICI**

(rif. art. 4 comma 1 - ter., 1 . quarter, 1 - quinquies D.P.R. 380/01)

E' stata prevista l'installazione di colonnine di alimentazione per veicoli elettrici per ogni area di parcheggio privato coperto S1 e scoperto P1.

**TAB. 4 - FABBISOGNO POSTI AUTO DISABILI**

(rif. D.M. 236/89 1 p.a. ogni 50)

PER POSTI AUTO: 43 PRIVATI AD USO PUBBLICO E 42 PRIVATI PER UN TOT. DI 86 POSTI AUTO		
Calcolo Posti Disabili	$\frac{\text{N. Totale posti auto}}{50} = \frac{261}{50}$	5,2 ≈ 6 posti auto disabili

**TAB. 5 - VERIFICA DI EFFICIENZA NUMERO POSTI AUTO DI PROGETTO**

ai sensi art. 5, comma 1, lett. f, punto 3 della R.R. n. 10 del 11.10.2022 ed al fine di rendere fruibili le superfici di standard di parcheggio alla funzione specifica, si ritiene opportuno che sia soddisfatta la seguente relazione:

$$25 \text{ mq} < \frac{\text{Superficie effettiva parcheggi}}{\text{N. posti auto progetto}} \leq 40 \text{ mq}$$

VERIFICA DI PROGETTO PER 44 POSTI PARCHEGGIO PUBBLICO		
4.748,00 / 137 = 34,66 mq	34,66 > 25 mq	34,66 < 40 mq
VERIFICA DI PROGETTO PER 42 POSTI PARCHEGGIO PRIVATO		
4.714,00 / 124 = 38,02 mq	38,02 > 25 mq	38,02 < 40 mq

**Aree naturali protette SIC/ZPS**

L'area di intervento non ricade tra le Aree Naturali Protette (istituite ai sensi della L. 6 dicembre 1991, n. 394 e ss.mm.ii della L.R. 28 novembre 1977, n. 46 e della L. R.R. 6 ottobre 1997, n. 29 e ss.mm.ii) [...]. L'area di intervento inoltre non ricade tra le aree interessate dalla presenza di un SIC (Siti di Interesse Comunitario) o da una ZPS (zone di protezione speciale) [...].

**Analisi riassuntiva di coerenza con gli strumenti di pianificazione**

La verifica di coerenza con la pianificazione sovraordinata e con i vincoli paesaggistici ha evidenziato quanto segue:

- Una minima parte dell'intervento sulla viabilità interferisce con un'area di interesse archeologico di cui



al D.Lgs 42/2004 e s.m.i. per cui è stata prevista apposita Relazione Paesaggistica.

- L'area di progetto ricade per la maggior parte nella fascia di "Protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua";
- Non interferisce direttamente con aree protette;
- Non interferisce con aree tutelate sotto il profilo naturalistico quali SIC e ZPS;
- E' compatibile con le previsioni del PTGP
- L'intervento non compromettere il rispetto degli standard di cui all'Art. 8 delle NTA del PRG 2008
- Non ricade negli elaborati della "Carta per la qualità"
- In sintesi consentirà maggiori livelli di servizio e scorrevolezza della viabilità di zona soprattutto nell'innesto con la via Casilina.

## **QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO E VALUTAZIONE DEI POTENZIALI EFFETTI AMBIENTALI**

### **ATMOSFERA**

#### **Potenziali impatti**

I potenziali impatti sulla componente atmosfera sono dovuti:

- in fase di esercizio dell'infrastruttura, alle emissioni generate dai flussi veicolari indotti nel riassetto della distribuzione del traffico, a seguito delle opere in progetto
- in fase di costruzione, alla dispersione di polveri durante le attività di cantiere, che sono tuttavia di durata limitata nel tempo.

Tuttavia, considerando lo stato attuale dell'ambiente e visto che l'intervento non apporterà un sostanziale cambiamento del numero di auto circolanti e visto che i potenziali impatti durante l'esercizio dell'opera, sono generati dai motori dei veicoli in transito, effettuando un bilancio tra le emissioni nello scenario ante-operam e post-operam non emergono sostanziali impatti.

#### **Interventi di mitigazione**

Per limitare il sollevamento di polveri durante la fase di cantiere saranno messe in atto tutte le misure necessarie al loro contenimento, prediligendo il contenimento alla sorgente:

- si eviterà o minimizzerà la formazione di cumuli di materiale inerte;
- i mezzi di cantiere saranno coperti e si muoveranno lungo la viabilità pavimentata;
- potrà essere prevista la bagnatura dell'area di lavoro durante le fasi caratterizzate da maggiori emissioni di polveri, in particolare nei giorni con maggiore velocità dei venti. [...]

#### **Prevenzione inquinamento atmosferico**

Per quanto riguarda la fase di esercizio, al fine di pulire l'aria dagli inquinanti atmosferici, si propone l'uso di prodotti spesso chiamati "vernici mangia smog". Questi, sfruttando il processo fotocatalitico delle nanoparticelle di biossido di titanio - un catalizzatore sensibile alla luce - sono infatti in grado di agire sugli ossidi di azoto, protagonisti delle reazioni chimiche nell'atmosfera che producono ozono, trasformandoli in acido nitrico, più facilmente gestibile. I fotocatalizzatori presenti in queste vernici scatenano una serie di reazioni fotochimiche che vanno a decomporre le sostanze organiche e parte delle sostanze inorganiche presenti nell'atmosfera, favorendo la decomposizione degli inquinanti atmosferici.

Pertanto parte degli intonaci, sia eterni che interni del fabbricato saranno tinteggiati con materiali contenenti sostanze fotocatalitiche quali il biossido di titanio attivate dalla luce solare o artificiale tali da migliorare la qualità dell'aria e sanificando l'ambiente attraverso la trasformazione delle sostanze tossiche in nitrati di sodio ( $\text{NaNO}_3$ ), carbonati di sodio ( $\text{Ca}(\text{NO}_3)_2$ ) e calcare ( $\text{CaCO}_3$ ).

### **AMBIENTE IDRICO**

#### **Potenziali impatti**

Per quanto riguarda l'ambiente idrico, in termini generali, il progetto può determinare i seguenti potenziali



impatti:

- Nei tratti in cui è presente terreno naturale, la rimozione dello scotico può rendere i terreni sottostanti più sensibili ad eventuali fenomeni di inquinamento di carattere accidentali aggravati dalla minore capacità di ritenzione delle acque meteoriche;
- Durante le attività di cantiere, vista la presenza di mezzi meccanici, può esistere il rischio di sversamenti accidentali di oli, idrocarburi o altre sostanze contaminanti le quali possono essere dilavate da acque meteoriche e essere convogliate in acque superficiali. Tale impatto è legato a una eventualità di accadimento; Con riferimento ad un potenziale impatto in **fase di esercizio** a causa delle acque di dilavamento, va considerato in generale, che un potenziale impatto è rappresentato dalle acque di dilavamento della piattaforma stradale che sono cariche di sostanze nocive per la qualità dei ricettori naturali. Le principali sostanze inquinanti derivano dall'abrasione del manto stradale, delle gomme, dei ferodi dei freni, da perdite di liquidi, da emissioni di combustioni, da perdite di merci trasportate, da rifiuti e materiali vari gettati sul manto stradale e trasportate, in occasione degli eventi meteorici, in sospensione o soluzione direttamente al recapito finale. [...]

### **Interventi di mitigazione**

Per quanto riguarda la **fase di cantiere** con riferimento alla potenziale alterazione della qualità delle acque dei corsi d'acqua limitrofi alle aree di intervento, che potrebbe avvenire in seguito allo sversamento accidentale di sostanze inquinanti, sarà prevista una corretta gestione dei materiali movimentati.

Per quanto riguarda la **fase di esercizio**, è prevista la realizzazione di una rete di raccolta delle acque superficiali che verranno convogliate nella rete di smaltimento esistente previa passaggio nel sistema di separazione, [...].

Per garantire il principio di invarianza idraulica e quindi proteggere il corpo ricettore da crisi derivanti da eventi di piena, generati dalla impermeabilizzazione del sito, il progetto prevede inoltre la realizzazione di una vasca di laminazione destinata ad accumulare il volume di picco e rilasciarlo con la stessa portata ante operam dell'area parcheggio esistente. [...]

## **AMBIENTE GEOLOGICO**

### **Potenziali impatti**

L'area oggetto di studio interessa sostanzialmente aree urbanizzate che quindi hanno sovvertito i naturali orizzonti del suolo e le relative caratteristiche pedologiche. Tali aree possono essere intese come aree a sensibilità bassa considerando l'elevata azione antropica che ha portato all'obliterazione di tutti i segni morfologici.

Sulla base delle caratteristiche progettuali dell'opera gli impatti a carico del suolo inteso nelle sue caratteristiche geo-morfo-pedologiche sono riassumibili come segue:

1. asportazione dello strato pedologico superficiale;
2. alterazione della permeabilità del substrato;
3. inquinamento del suolo per possibili sversamenti in aree di cantiere e nelle immediate vicinanze.

L'**asportazione dello strato pedologico superficiale** produce un impatto in quanto rappresenta l'unico strato produttivo, tuttavia lo stoccaggio di tale strato **nell'area di cantiere** ed il successivo riutilizzo al termine dei lavori nelle operazioni di rimodellamento morfologico delle aree a verde, contribuirà a minimizzare l'impatto. Inoltre per quanto riguarda i possibili impatti legati alla interferenza con la risorsa pedologica e la sua conseguente alterazione si ritiene che una corretta gestione del cantiere, con le opportune operazioni di scotico del terreno vegetale prima dell'inizio dei lavori, possa minimizzare tale impatto, rendendolo trascurabile. [...].

Le interferenze legate alla **alterazione della permeabilità** del substrato sono principalmente riferite all'occupazione di suolo e alla conseguente perdita di superficie libera in aree caratterizzate da elevata permeabilità superficiale. Tale impatto si manifesta **in fase di cantiere** a causa del movimento delle macchine operatrici e dei mezzi di servizio, il cui passaggio produce una forte compattazione del terreno,



con conseguenze negative sullo stato di aggregazione delle particelle di suolo e sulla circolazione interna delle acque (conducibilità idraulica), ed in fase di esercizio, specie in corrispondenza dei rilevati. Per minimizzarlo è necessario non alterare la rete di drenaggio superficiale ben articolata su tutto il territorio su cui agisce l'opera, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, per assicurare la corretta circolazione delle acque superficiali.

Durante **la fase di esercizio** in linea teorica si possano verificare fenomeni di **inquinamento del suolo** legato alla precipitazione degli inquinanti emessi dal traffico veicolare come già evidenziate nell'ambiente idrologico.

Tuttavia la realizzazione di un sistema di raccolta e smaltimento delle acque del parcheggio e delle strade eviteranno tali fenomeni come meglio definito nella successiva parte relativa alle mitigazioni.

## **Interventi di mitigazione**

Dato che il suolo costituisce una risorsa ambientale di primaria importanza, difficilmente rinnovabile se non in tempi lunghi, si ritiene necessario predisporre specifici interventi di mitigazione volti alla sua preservazione, sia in termini quantitativi, che in termini qualitativi.

Al fine di mitigare gli impatti a carico del suolo e con l'intento di preservare la risorsa, nella **fase di cantiere**, si prevederà anzitutto lo scotico, accantonamento e mantenimento, del terreno superficiale al fine di un riutilizzo nella fase di ripristino ambientale.

Lo strato da accantonare coincide con gli orizzonti fertili e sarà preservato durante tutto il periodo delle lavorazioni. Lo stoccaggio del terreno di scotico avverrà con modalità tali da preservarne, quanto più possibile, la fertilità e le caratteristiche chimico-fisiche e microbiologiche. In particolare si segnala:

- la necessità di accantonare il suolo in cumuli di altezza limitata (circa 2 m). Qualora la stratigrafia del suolo presenti diversi orizzonti fertili, questi dovranno essere asportati e accantonati separatamente e, allo stesso modo, dovranno essere ridestesi separatamente a partire da quello più profondo;
- la possibilità, ove necessario in funzione del cronoprogramma e della fasizzazione del progetto, di inerbire i cumuli con specie autoctone e idonee alle caratteristiche stagionali, previa la stesura di geostuoie al fine di limitare fenomeni di ruscellamento o di prevedere l'utilizzo di teli a protezione dei cumuli temporaneamente stoccati;
- le aree di stoccaggio temporaneo saranno individuate in siti idonei e distanti dai luoghi oggetto di lavorazioni che potrebbero indurre, anche accidentalmente, fenomeni di inquinamento della risorsa. Qualora dovessero verificarsi episodi accidentali di inquinamento dei cumuli stoccati, si segnala la necessità di provvedere alla rimozione dei volumi interessati dall'inquinamento e alla loro bonifica mediante idonee tecnologie.

Preliminarmente alla stesura del terreno di scotico negli interventi di ripristino, sarà necessario intervenire con opportune lavorazioni del terreno; si procederà con una rippatura profonda per poter favorire l'arieggiamento del terreno.

## **IMPATTO ACUSTICO**

L'area in oggetto è sita nel Municipio VI del comune di Roma, in piazzale Van Gogh, nel quartiere di Torre Gaia. La principale infrastruttura viaria della zona è la via Casilina. Le altre strade presenti nella zona di studio sono infrastrutture di tipo locale e di quartiere. [...].

Per quanto riguarda la Classificazione Acustica del territorio oggetto di studio, questo ricade all'interno della Provincia di Roma, in particolare nel comune di Roma [...].

L'area oggetto di studio ricade in diverse tipologie di classi acustiche:

- L'area d'intervento è inserita in **classe III** "Aree di intensa attività umana", i cui limiti sono:
  - √ Limiti massimi di immissione: **60** dB(A) nel periodo diurno e **50** dB(A) nel periodo notturno.
  - √ Limiti massimi di emissione: **55** dB(A) nel periodo diurno e **45** dB(A) nel periodo notturno.

[...]

## **Considerazioni e valutazioni sulla compatibilità dei livelli ambientali di rumore**

La presenza del nuovo centro commerciale non modifica sostanzialmente il clima acustico sull'area oggetto



di studio e più in generale sui ricettori potenzialmente più impattati dal nuovo insediamento. Ciò si determina attraverso le verifiche di impatto acustico effettuate nello studio [...] ed è evidenziato dalle seguenti condizioni:

Il traffico presente attualmente su via Degas e sulle vie limitrofe è fondamentalmente scarso. Conseguentemente il rumore di fondo è moderatamente elevato. I rilievi acustici del rumore di fondo, nella campagna di monitoraggio, definiscono un livello di pressione sonora inferiore ai limiti massimi imposti dalla normativa.

Le distanze fra punto di ubicazione del nuovo centro commerciale e ricettori potenzialmente impattati dal nuovo insediamento è elevata e ciò determina che l'apporto su tali ricettori sia effettivamente scarso.

Il traffico indotto dal nuovo centro commerciale è moderatamente elevato e sarà concentrato sugli accessi e le uscite di via Casilina; quindi l'aumento dei flussi veicolari su via Degas e sulle vie limitrofe sarà notevolmente contenuto.

Gli impianti a supporto del nuovo centro commerciale sono stati ubicati a distanze elevate dai ricettori abitati e saranno oggetto di interventi di abbattimento del rumore e mitigazione acustica.

Dall'analisi dei livelli stimati in facciata agli edifici oggetto di studio si evince che i valori del futuro clima acustico resteranno inferiori ai livelli massimi previsti dalla normativa, tranne per il ricettore R4, ubicato su via Corot, per il quale persiste la criticità, dovuta comunque al rumore di fondo del traffico su via Casilina.

Per lo studio post operam si può affermare che:

- Per tre ricettori abitativi, R1, R2 ed R3, i valori di pressione sonora risultano essere inferiori ai livelli massimi previsti dalla normativa anche in presenza del nuovo centro commerciale.
- Per il ricettore R4, ubicato in via Corot, si evidenzia una criticità dovuta al rumore del traffico veicolare su via Casilina, tutt'ora esistente.
- L'incremento dovuto alla presenza del nuovo centro commerciale è praticamente trascurabile. Ciò è dovuto alla grande distanza tra l'ubicazione del nuovo centro commerciale e gli edifici abitativi esistenti.
- I valori stimati per l'emissione sono al di sotto dei limiti di legge.

### **Piano di monitoraggio acustico in fase inoperam e postoperam**

[...] il piano di monitoraggio acustico prevedrà:

1. Esecuzione di misure fonometriche di tipo presidiato. La classificazione dei ricettori, unitamente alle simulazioni dei livelli acustici effettuati relativamente alle fasi delle lavorazioni previste, consentiranno di individuare, i ricettori maggiormente disturbati, per i quali il modello previsionale fornirà dei valori attesi, da confrontare con l'evidenza sperimentale. A tal proposito saranno realizzate sessioni di rilevamenti fonometrici per la comparazione con i risultati teorici, allo scopo di validare lo schema operativo proposto. L'avanzamento del cantiere seguirà lo schema tale da consentire, ove possibile, il controllo e la taratura dei modelli in una fase precedente al momento di massimo avvicinamento delle sorgenti alle facciate di volta in volta potenzialmente disturbate. Tali sessioni strumentali saranno non meno di 2. A tale scopo le misure di campionamento del tipo puntuale saranno corredate da opportuna scheda riassuntiva attestante tutte le informazioni necessarie per la riproducibilità dei risultati anche in termini di simulazione numerica.

2. Allestimento di eventuali postazioni fisse per il monitoraggio in continua presso ricettori qualora si riscontrassero criticità sensibili. Se necessario si potrebbe prevedere un sistema di monitoraggio in continua attraverso l'utilizzo di un sistema di trasduttori microfonici posizionati presso almeno tre punti critici in prossimità dell'area interessata.

### **VEGETAZIONE**

Per quanto riguarda le opere a verde, si è partiti da una iniziale idea di forte potenziamento delle presenze verdi e successivamente si sono recepite le indicazioni delle amministrazioni pubbliche fino a giungere al progetto presentato negli elaborati e di seguito richiamato.

Il progetto prevede importanti opere a verde con la messa a dimora di 206 piante a fronte dell'abbattimento di 14 essenze oggi presenti.





Le opere a verde sono state nominate anche “progetto di compensazione ambientale”; non vi è riferimento, pertanto, al “rimboschimento compensativo” di cui all’art. 40 della legge forestale regionale 39/02 e s.m.i. Secondo la legge 33/99 art.19 comma 1 lettera G e H punto 2, le aree a parcheggio esterne localizzate al piano terreno devono essere dotate di alberature di alto fusto di specie tipiche locali nella misura minima di un albero ogni 60 mq di parcheggio realizzato, fatte salve particolari disposizioni di tutela storica ed ambientale; In relazione ai 10.810,00 mq di superficie di parcheggio a raso il requisito minimo secondo gli standard di legge corrisponde a 180 alberature. Le alberature inserite da progetto nell’area pertinenziale del parcheggio a raso del piano terreno corrispondono a 206 alberi ad alto fusto.

Le opere a verde seguono diversi criteri di base:

- completare il progetto architettonico e funzionale attraverso l’inserimento di piante secondo un disegno che caratterizzi i luoghi e ne comporti un effettivo miglioramento ambientale;
- rispondere a criteri di biodiversità, puntando quindi all’inserimento di più specie, in massima parte autoctone e comunque già caratterizzanti il verde urbano di Roma;
- coniugare il verde esistente con quello di nuova realizzazione così da giungere alla creazione di una articolata “cintura verde” formata sia da componenti rigide – come le piantumazioni nei parcheggi – sia da componenti organizzate per gruppi e non in modo lineare.

Le opere a verde prevedono la messa a dimora di 11 specie, come di seguito indicato:

1. n. 21 *Pinus pinea*;
2. n. 27 *Cupressus sempervirens*;
3. n. 11 *Crataegus monogyna*;
4. n. 3 *Hippocastanum carnea*;
5. n. 13 *Magnolia soulangeana*;
6. n. 51 *Quercus ilex*;
7. n. 37 *Prunus pissardi* “nigra”;
8. n. 15 *Magnolia grandiflora*;
9. n. 13 *Pyrus calleryana*;
10. n. 11 *Laburnum anagyroides*;
11. n. 4 *Cedrus Libani*.

La scelta è stata quella di privilegiare le grandi sempreverdi tipiche del verde romano: il leccio in primo luogo; poi le conifere, prevedendo la messa a dimora anche di 4 cedri del Libano; infine la magnolia. Si sono poi individuate essenze spoglianti di vigore contenuto per i siti ove vi sono ridotti spazi per lo sviluppo delle essenze come ad esempio nei parcheggi o per aree di pregio ove inserire elementi di colore con diverse tonalità stagionali.

Di seguito si riporta il progetto delle opere a verde con la legenda delle piante utilizzate.

Si nota che in generale:

- dal lato N ed E l’edificio è schermato dalle piante poste nei parcheggi e nel loro perimetro;
- sui lati W e S la schermatura è affidata alle grandi sempreverdi che si coniugano con elementi minori di arredo. [...]

La progettazione delle opere a verde ha tenuto conto della necessità di rispettare gli interassi fra le diverse specie; in modo particolare le specie di maggior vigore sono messe a dimora non meno di 8 metri l’una dall’altra.

La messa a dimora delle essenze avverrà secondo le migliori tecniche vivaistiche.

A tutte le essenze che non sorgono su spazio libero sarà garantito un ampio spazio libero al colletto, realizzando apposita tazza (o conca) alla base.





*Il soggetto proprietario dei luoghi adotterà un piano di manutenzione del verde comprensivo di un costante monitoraggio dello stato sanitario delle piante e con previsione di irrigazioni estive soprattutto a favore delle piante poste nelle aree di parcheggio e quindi non in aree libere.*

*Si ritiene che con le previste opere a verde il progetto acquisisca un indubbio valore estetico e ambientale. Tali opere, infatti, hanno sia una valenza sia quantitativa, data la numerosità delle piante di prevista messa a dimora, sia qualitativa grazie alla scelta di ben 11 specie diverse.*

*Le opere a verde, infine, prevedono tecniche di impianto e piano di gestione e manutenzione a garanzia del buon attecchimento delle piante, della loro successiva crescita e di un buono stato vegetativo.*

## **PAESAGGIO**

*L'intervento in oggetto riguarda la sistemazione di un edificio commerciale e terziario esistente e l'implemento delle superfici a parcheggio ad esso connesse oltre ad una revisione dello svicolo stradale a servizio dell'intero quartiere per adeguarlo sia ad i nuovi (modesti) carichi di esercizio che, soprattutto ad i nuovi standard di viabilità.*

*La verifica di coerenza con la pianificazione sovraordinata e con i vincoli paesaggistici ha evidenziato la minima interferenza con vincoli di cui al D.Lgs 42/2004 e s.m.i. per cui è stata prevista apposita Relazione Paesaggistica.*

*Dal punto di vista programmatico non si evidenziano specifici elementi di incompatibilità con la pianificazione sovraordinata.*

*Come già evidenziato, quindi, la tipologia di intervento e la localizzazione dello stesso, in relazione al contesto territoriale, sono tali da non definire significative interferenze negative con l'ambito paesaggistico presente né con la salvaguardia di elementi di rilievo e pregio del territorio di afferenza, proponendo al contrario una minima sistemazione infrastrutturale, completa di opere di inserimento paesaggistico-ambientale, che migliori la sicurezza della fruizione del territorio stesso da parte di tutti gli utenti.*

*L'intervento, quindi, non comprometterà la conformazione del paesaggio antropico, naturalistico e agricolo circostante, anzi ne migliorerà l'assetto infrastrutturale e di sicurezza stradale.*

*L'intervento sarà a basso impatto ambientale e paesaggistico, in quanto la sua realizzazione rispetta il paesaggio nel quale sarà inserito. I materiali utilizzati, come sopra descritto, rispetteranno la continuità e le caratteristiche tipologiche dei materiali già presenti da adeguare e nel contesto urbano adiacente all'intervento in esame. Anche le specie vegetali utilizzate nelle opere a verde previste sono state scelte in base all'ambito vegetazionale esistente, con l'obiettivo di rispettare l'ambiente naturale, i cromatismi e l'aspetto percettivo del territorio.*

\* \* \*

## **ESITO ISTRUTTORIO**

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti di cui il tecnico Arch. Carlo Terzoli, iscritto all'albo degli Architetti di Roma al n. 8271, ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura.

Considerato che gli elaborati progettuali nonché lo Studio Preliminare Ambientale, depositati presso questa Autorità competente, sono da considerarsi parte integrante della presente istruttoria tecnico-amministrativa e che la presente pronuncia riguarda il progetto così come completato attraverso la documentazione integrativa pervenuta.

Preso atto che l'opera in esame riguarda la riattivazione di una struttura edilizia a prevalente destinazione commerciale integrata da servizi, nel Comune di Roma, Provincia di Roma, in località Fontana Candida, nell'ambito territoriale del Municipio VI (ex VIII). L'intervento prevede inoltre



alcune modifiche alla viabilità esistente finalizzate ad un miglioramento dell'innesto con la via Casilina (attualmente di tipo semaforico) e ad un ampliamento dei parcheggi pubblici e privati.

Si evince, dalla documentazione agli atti, che la Società proponente ha addotto le seguenti motivazioni finalizzate alla promozione dell'iniziativa in oggetto:

- L'intervento ha lo scopo di recuperare una struttura edilizia ormai da molto tempo in stato di abbandono realizzata negli anni 80 all'interno del Piano di Zona 25 denominato "Fontana Candida", uno dei primi PEEP che comprendeva, oltre alla parte residenziale, anche un nucleo terziario a ridosso della via Casilina composto da superfici commerciali e direzionali oggetto dell'attuale intervento di riuso.
- Il progetto di riqualificazione muove dalla necessità di recuperare le strutture commerciali (non residenziali) dell'ex COMPARTO I.
- A seguito dell'occupazione abusiva delle attività a seguito del fallimento precedente, si è instaurato un generale stato di degrado tanto della struttura edilizia quanto di quello vegetazionale per cui si rendono ora necessari anche interventi di restauro ambientale.
- Il progetto, nel suo insieme, prevede l'adeguamento delle aree di parcheggio adiacenti alle strutture in aderenza all'esistente, conservando inalterate le superfici di viabilità: vengono realizzate molte variazioni per quanto riguarda i collegamenti viari con la via Casilina, aggiornati alle specifiche vigenti e alle più recenti teorie trasportistiche per evitare gli effetti di intasamento in caso di fenomeni di punte eccezionali di afflussi.

Considerato che sono stati acquisiti i seguenti pareri nell'ambito istruttorio, a norma dell'art. 19, comma 3 e 4 del D.Lgs. n. 152/06, che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni:

- ✓ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV Pianificazione, sviluppo e governo del territorio, Servizio 2 Geologico, difesa del suolo – rischio idraulico e territoriale, nota prot. n. CMRC-2022-0150517 del 29/09/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 938887 in pari data, con la quale comunica la non competenza in materia di Valutazione di Impatto Ambientale;
- ✓ Regione Lazio – Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico, le Attività Produttive e la Ricerca, Area Commercio e Artigianato, nota prot. n. 1009622 del 14/10/2022, con la quale comunica che *"...allo stato attuale, la scrivente struttura non può esprimere considerazioni/parere di competenza, poiché non è presente agli atti, sul box: <https://regionelazio.box.com/v/VIA-094-2022>, alcuna documentazione riferita, nello specifico, al rilascio di autorizzazione amministrativa, ai sensi della normativa regionale di settore, per l'apertura, all'interno del progetto in questione, di una struttura commerciale"*;
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, P.O. Servizio Valutazioni Ambientali (V.A.S. – V.I.A. – V.A.P. – A.I.A.), nota prot. n. NA/13287 del 20/10/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1038650 del 21/10/2022, con la quale viene comunicato che *"...non si riscontrano motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento proposto a condizione che vengano rispettate le osservazioni espresse dagli Uffici Capitolini..."*. In allegato vengono trasmesse le osservazioni di competenza di altre Strutture Capitoline, in particolare:
  - Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, Unità Organizzativa Staff di Direzione, Ufficio del Referente SUAP, nota prot. n. QL 13812 del 23/02/2022;
  - Polizia di Roma Capitale, U.O. VI gruppo Torri, Sezione Polizia Stradale, nota prot. n. VH/93578/22 del 03/10/2022;
  - Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità Sostenibile, Servizio Progetti Stradali e Discipline di Traffico, nota prot. n. QG/2022/0034554 del 28/09/2022 e nota prot. n.



QG/2022/0007632 del 04/03/2022.

- ✓ Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale, nota prot. n. 1057512 del 25/10/2022, con la quale comunica che “...limitatamente alle competenze attribuite a questa struttura ai sensi dell'art.19 del D.lgs. 152/2006, rilevata l'ammissibilità dell'intervento e non riscontrando significativi impatti in relazione alle componenti ambientali di interesse non si ritiene necessario sottoporre l'intervento in oggetto ad ulteriori approfondimenti”.
- ✓ Il Ministero dell'Interno, Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile, Comando Vigili del Fuoco Roma, Ufficio Prevenzione Incendi – Polo Tuscolano, con nota prot. n. 82312 del 17/11/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1158869 del 18/11/2022, ha comunicato che “...al fine di poter esprimere un parere per quanto di competenza, la documentazione tecnica prodotta dovrà essere corredata dalla domanda di valutazione del progetto – Mod. PIN 1-2018 Valutazione Progetto - ai sensi dell'art. 3 del DPR 151/2011 con le modalità indicate nell'art. 3 del DM 7/8/2012”.
- ✓ Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma, nota prot. n. 5857-P del 03/02/2023, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 132231 del 06/02/2023, con la quale esprime parere favorevole all'intervento in oggetto.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, P.O. Valutazioni Ambientali, nota prot. n. NA/4640 del 28/02/2023, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 228485 del 01/03/2023, con la quale comunica che:  
*Per gli aspetti di carattere ambientale gli Uffici del **Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti** riferiscono quanto segue.*  
*Il Servizio Prevenzione Inquinamento Acustico ed Elettromagnetico, conferma il parere favorevole di compatibilità acustica ambientale espresso in data 19/10/2022 con prot. NA 13157 (cfr. nota NA 4250 del 22/02/2023).*  
*Il Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico riferisce che, relativamente all'ambito territoriale in cui ricade l'intervento in progetto, è utile evidenziare che, come è noto, il territorio di Roma Capitale, in base alla zonizzazione del territorio regionale finalizzata alla valutazione della qualità dell'aria per la salute umana, rientra nella zona denominata “Agglomerato di Roma”, ricadendo, in base alla classificazione della zona stessa, nella “Classe I” in relazione all'adozione dei specifici provvedimenti del vigente Piano regionale di Risanamento per la Qualità dell'Aria.*  
*Dalla valutazione dello stato della qualità dell'aria condotta per il 2021 da A.R.P.A. Lazio sulla base dei valori delle concentrazioni monitorate degli inquinanti, nel territorio comunale emergono criticità per i valori di concentrazione di alcuni inquinanti come l'NO<sub>2</sub> e il PM<sub>10</sub>, in particolare in termini di concentrazioni delle medie annuali di NO<sub>2</sub> e del numero massimo di superamenti del valore limite giornaliero per il PM<sub>10</sub>.*  
*Come già evidenziato nella precedente nota del Servizio, per l'intervento proposto, soprattutto per la fase post operam, si rileva una potenziale interferenza sullo stato della qualità dell'aria locale che si configura come un fattore di “attenzione” per la matrice ambientale “aria” in quanto correlata alle emissioni inquinanti (in particolare, ossidi di azoto e materiale particolato) prodotte dal traffico veicolare indotto dall'intervento in progetto.*  
*Dal quadro sopra delineato si rileva la necessità che nella realizzazione dell'intervento, stante l'entità della sorgente emissiva “traffico veicolare” valutato anche in relazione all'interferenza con quello già esistente insistente sulle arterie stradali interessate (seppur dello stesso non sia stato fornito una valutazione in termini né di concentrazione in aria né di carico emissivo), come già rappresentato nel precedente parere del Servizio, siano previste adeguate misure di mitigazione volte a contenere taluni*



inquinanti riconducibili alla sorgente traffico veicolare. Nello specifico si richiamava l'impiego di materiali contenenti sostanze fotocatalitiche (come il biossido di titanio -  $TiO_2$ ) nelle opere riguardanti superfici sia verticali che orizzontali (parcheggi, pavimentazioni stradali,intonaci interni ed esterni, etc.), quale tecnologia già contemplata nel Decreto del 1 aprile 2004 (Scheda Tecnica N. ST- 001) dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica). Per tale utilizzo inoltre si raccomandava di prevedere, a livello progettuale, un'apposita scheda di valutazione ai fini di una quantificazione dell'efficacia conseguibile nell'abbattimento delle sostanze inquinanti interessate.

Dalla disamina delle integrazioni documentali prodotte, in relazione alla sezione fornita a riscontro delle osservazioni dello Scrivente su tale tematica, non si rileva un livello di trattazione esaustivo in merito all'attuazione della suddetta misura di mitigazione, non prevedendo peraltro alcuna metodologia di quantificazione dell'efficacia della stessa misura, come suggerita dallo Scrivente nella precedente nota. Al fine di garantire l'efficacia richiesta, si ritiene infatti necessario che l'applicazione di detta tecnologia debba interessare superfici (sia esse verticali che orizzontali) la cui estensione consenta di conseguire un beneficio di abbattimento commisurato all'entità dell'impatto soprattutto in termini di ossidi di azoto.

Si rimanda all'Autorità Competente la verifica del suddetto approfondimento e della relativa progettazione, rappresentando che lo Scrivente, qualora si dia seguito a quanto richiesto, non ritiene necessario sottoporre l'intervento in progetto ad ulteriori approfondimenti per gli aspetti di competenza.

Il Servizio per la Messa in sicurezza e Bonifica dei Siti Contaminati, relativamente agli aspetti di propria competenza, conferma l'assenza di osservazioni.

Il Servizio Autorizzazione impianti di gestione rifiuti, osserva, per quanto di competenza, che l'intervento consiste nel recupero di una struttura edilizia preesistente, oltre alla realizzazione di viabilità ed altri servizi annessi (parcheggi ecc). Pertanto sono previsti, in fase di cantiere, demolizioni e scavi con la conseguente produzione di rifiuti inerti.

Dalla documentazione integrativa, in particolare, emerge l'intenzione di riutilizzare in situ parte delle terre e rocce di scavo e di destinare a discarica i rifiuti di terre e rocce non riutilizzabili in situ, nonché quelli provenienti dalle attività di demolizione dei manufatti.

In relazione all'entità degli interventi che determinano la produzione dei rifiuti di natura edile di cui sopra, si ritiene opportuno, qualora l'Autorità Competente non ritenga di dover sottoporre alla procedura di V.I.A. il progetto in esame, che il proponente ottemperi, nelle successive fasi procedurali, alle seguenti prescrizioni.

#### Attività di scavo

- ai fini del riutilizzo in situ delle terre e rocce da scavo al di fuori del regime dei rifiuti, dovrà essere dimostrata la conformità degli stessi ai requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, secondo i criteri dettati dall'art. 24, c. 1 del DPR 120/2017.

Si precisa, al riguardo, che qualora l'intervento fosse successivamente sottoposto a VIA, dovrà essere elaborato, in tale fase, un "Piano preliminare di utilizzo in situ delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" nel rispetto di quanto previsto dall'art 24, c. 3 del medesimo decreto;

- si dovrà prevedere il riutilizzo del suolo e del terreno vegetale superficiale rimosso nel corso degli interventi di scavo, al fine di ridurre i tempi di attecchimento della vegetazione erbacea e garantire, pertanto, un migliore e più rapido ripristino ambientale

#### Attività di costruzione e demolizione

- si dovrà ottemperare a quanto previsto dalla parte Quarta del D.Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii in materia di gestione dei rifiuti;



- al fine di contenere gli impatti ambientali, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 179 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii, i rifiuti da costruzione e demolizione dovranno essere destinati, se tecnicamente possibile, ad operazioni di recupero anziché di smaltimento in discarica.

Realizzazione di reinterri, riempimenti, rimodellamenti, sottofondi e rilevati stradali, pendii artificiali, ecc.

- privilegiare, in alternativa all'approvvigionamento di materie prime di cava, il riutilizzo di prodotti riciclati (end of waste) in uscita da impianti di recupero e riciclaggio di rifiuti inerti che rispettino quanto previsto dall'art. 184-ter del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Il Servizio Valutazioni Ambientali, relativamente all'inserimento paesaggistico ambientale dell'intervento e alla percezione visiva dell'intervento, esaminata la documentazione integrativa disponibile nel box regionale dedicato, per quanto concerne le opere che si intendono adottare per la realizzazione dell'intero sistema del verde, rappresentate negli elaborati denominati "Studio di Impatto Ambientale" e "Relazione Agronomica e Vegetazionale sulle Opere a Verde Previste", ritiene che nel loro complesso siano rispondenti a quanto richiesto nella precedente fase procedurale, pertanto nel merito esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni.

Relativamente alle alberature da impiantare per le aree destinate a parcheggio, si dovrà escludere la messa a dimora di specie arboree e arbustive ritenute tossiche o dannose sia per le persone che per le automobili (presenza di resine o caduta di frutti) e, a garanzia di una maggiore tutela ambientale, sarebbe opportuno prevedere l'inserimento di essenze capaci di filtrare gas inquinanti provenienti dagli scarichi delle auto, le cui caratteristiche dovranno essere descritte in una relazione specialistica.

Per quanto concerne la scelta delle essenze da impiantare ed alle modalità di impianto delle stesse, si rimanda a quanto previsto dal Regolamento del Verde pubblico e privato e del Paesaggio Urbano di Roma Capitale, e alle indicazioni date dal competente Ufficio del Dipartimento Tutela Ambientale.

In relazione ad ulteriori aspetti ed osservazioni di competenza di altre Strutture Capitoline, di seguito si riportano degli stralci dei contributi pervenuti allo scrivente Servizio, specificando che gli stessi costituiscono, nella loro interezza, parte integrante e sostanziale della presente nota.

**Il Dipartimento Sviluppo Economico Attività Produttive – Direzione Sportelli Unici - Sportelli Impianti Produttivi** conferma quanto già precedentemente espresso con nota protocollo QH/64126 del 05/10/2022 (cfr. nota QH 6325 del 24/01/2023).

**Il Dipartimento Tutela Ambientale – Ufficio Referente Attività SUAP** vista la documentazione allegata, visto l'elaborato grafico datato 5 settembre 2022, considerato che a fronte di una superficie di parcheggio a raso (sia pertinenziale che in convenzione) comprensiva di area di carico e scarico di mq. 10.810,00 la dotazione arborea dovuta è, in osservanza della L.R. 22/2019 e dall'art.5 comma 1 lettera h) del Regolamento attuativo del testo Unico del Commercio n. 10 dell'11 agosto 2022 di 180 piante, considerato che l'intervento prevede l'eliminazione di 14 alberature di alto fusto interferenti con le lavorazioni previste, considerato che la proprietà propone la messa a dimora di 206 alberature, si comunica quanto segue:

- si concorda con l'eliminazione delle piante di Robinia pseudoacacia ed Alianthus altissima presenti nell'area in quanto infestanti;
- si concorda con l'inserimento dei Prunus pissardi nigra e dei Quercus ilex all'interno del parcheggio a raso approvando, contestualmente, gli arredi proposti a protezione delle piante;
- si ritengono eliminabili alcune piante poste nelle aiuole in testata agli stalli in quanto ridurrebbero notevolmente l'interasse tra le stesse;
- la Magnolia soulangea non si presta alla messa a dimora in testata agli stalli ma in area verde con il giusto spazio a disposizione. Al posto della soulangea può essere previsto il Fraxinus omus;
- considerare di evitare la messa a dimora dei Quercus ilex nell'area verde a forma ovoidale che comprende già un filare perimetrale di cipressi ed 8 pini;
- il filare di alberi posto tra via Degas e via Corot, attualmente proposto in alternanza con i pini





e lecci, potrebbe prevedere un punto di colore sostituendo i lecci con i *Cercis siliquastrum*.

Le indicazioni tecnico/botaniche sopra descritte potrebbero migliorare il progetto e potrebbero essere contemplate nella nuova tavola del verde che verrà proposta in sede V.I.A. o di Conferenza di Servizi per il rilascio del titolo unico ad opera del SUAP.

Si ritiene, comunque, il progetto condivisibile e migliorativo dell'impatto ambientale dell'area. (cfr. nota QL 6088 del 25/01/2023).

**Il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti – Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità Sostenibile – Servizio Progetti Stradali e Discipline di Traffico** rappresenta le osservazioni di seguito riportate, facendo presente che dette valutazioni interessano esclusivamente le tematiche di accessibilità stante che, dall'esame della "Relazione concernente l'impatto dell'esercizio sulla viabilità della zona – Analisi integrativa", si è potuto rilevare che la sostenibilità trasportistica risulta garantita anche con l'attuazione della proposta richiamata in oggetto.

- Tenuto conto che l'intervento prevede di realizzare modifiche della viabilità di particolare rilevanza - come ad esempio la trasformazione in rotatoria dell'intersezione tra via Casilina e piazzale Van Gogh – e che dalla "Relazione concernente l'impatto dell'esercizio sulla viabilità della zona – Analisi integrativa" si rileva che "le misure proposte si configurano come intervento di manutenzione straordinaria", si ritiene necessario il coinvolgimento del Dipartimento C.S.I.M.U., per quanto di competenza, in relazione a tale iter procedurale. Sarà altresì indispensabile operare il coordinamento dell'intervento in parola con quelli già previsti dalla A.C. sulla via Casilina, in località Fontana Candida, e che riguardano l'adeguamento dell'intersezione con via Siciliana e la nuova rotatoria in corrispondenza del P.I.U. Fontana Candida. Quanto sopra al fine di assicurare la coerenza, funzionale e temporale, degli interventi che concernono il tratto interessato di via Casilina.
- Con specifico riferimento al progetto stradale proposto si segnala quanto segue:
  - la geometria delle rotatorie deve garantire il rispetto del D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" con particolare riferimento agli angoli di deviazione dei bracci, quanto sopra vale sia per la rotatoria proposta all'intersezione con via Casilina che per quelle di piazzale Van Gogh;
  - si segnala che, ai fini della sicurezza, l'isola divisionale del braccio della nuova rotatoria su via Casilina (lato Due Leoni/Fontana Candida) dovrà essere opportunamente prolungata, in sostituzione della sola zona neutra proposta, così da evitare eventuali manovre in contromano per le provenienze da Due Leoni/Fontana Candida; si evidenzia inoltre, che l'innesto di detto braccio con la viabilità di piazzale Van Gogh - per i flussi diretti verso via Corot - deve avvenire tramite un'unica corsia di marcia;
  - in relazione alla rotatoria prevista all'intersezione di piazzale Van Gogh e via Degas, si chiede di valutare la possibilità di inserire un ulteriore braccio al fine di rendere più funzionale e sicura la soluzione d'innesto con via Millet, valutando al contempo un'eventuale modifica del raggio della rotatoria stessa;
  - per quanto concerne la nuova giacitura di via delle Due Torri, si segnala la necessità che l'innesto con la viabilità di piazzale Van Gogh, direzione via Casilina, avvenga garantendo tutte le condizioni di visibilità.

Alla luce di quanto precede, si rappresenta che il parere favorevole dello Scrivente, in ordine all'intervento in parola, risulta subordinato al recepimento delle indicazioni e prescrizioni sopra descritte. (cfr. nota QG 5941 del 13/02/2023).

**Il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - Servizio Convenzioni Urbanistiche e diritti reali**, non ravvede competenze in campo della specifica struttura. (cfr. nota QI 30488 del 20/02/2023).





La **Polizia Locale U.O. VI gruppo "Torri" – Sezione Polizia Stradale Reparto U.I.T.S.** conferma, per quanto di competenza, il parere favorevole espresso con prot. VH23005 in data 10/03/2022 e ribadito con nota prot. n. VH93570 in data 03/10/2022. (cfr. nota VH 20306 del 23/02/2023).

Considerato che le suddette Autorità interessate e coinvolte nel procedimento, non hanno rilevato significative criticità derivanti dalla realizzazione dell'opera.

Considerato infine che:

- l'area di progetto non interferisce con S.I.C., Z.P.S. e Aree Naturali Protette;
- in relazione alle opere proposte, l'analisi dei fattori ambientali, condotta nel rispetto dei criteri elencati nell'Allegato V del citato decreto e desunta dalla documentazione prodotta, non ha evidenziato impatti negativi e significativi sull'ambiente derivanti dalla realizzazione del progetto;
- dall'esame della documentazione progettuale, gli impatti riscontrati sulle componenti ambientali coinvolte sono mitigabili con l'applicazione delle misure di seguito prescritte.

Ritenuto, pertanto, di dover procedere all'espressione di non assoggettabilità alla procedura di V.I.A. delle opere proposte ai sensi del D.Lgs. n. 152/06;

### TUTTO CIÒ PREMESSO

effettuata la procedura di Verifica ai sensi dell'art 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 sulla base dei criteri di cui all'Allegato V, parte II del presente Decreto e delle risultanze dei diversi pareri pervenuti si ritiene, in relazione all'entità degli interventi ed alle situazioni ambientali e territoriali descritte, di dover **escludere le opere dal procedimento di V.I.A.** individuando, ai sensi del comma 7 dell'art. 19 del citato Decreto, le seguenti vincolanti prescrizioni:

1. Il progetto dovrà attuato secondo quanto previsto negli elaborati presentati, elencati nelle premesse e nel rispetto di tutte le prescrizioni impartite dalle Autorità citate nella presente istruttoria tecnico - amministrativa.

#### Misure progettuali e gestionali

2. La realizzazione delle opere di urbanizzazione previste dall'intervento in argomento, dovrà avvenire prima o almeno contestualmente all'esecuzione degli interventi privati, con particolare riguardo alle infrastrutture stradali di connessione con il sistema della viabilità esistente e comunque le stesse opere dovranno essere completate prima dell'entrata in attività della struttura commerciale. Relativamente alle viabilità di progetto, si richiamano le prescrizioni della vigente normativa in materia, di cui al D.Lgs. n. 285/92, al D.M. del 05/11/2001 ed al D.M. del 19/04/2006.
3. Per quanto attiene la realizzazione dei parcheggi, dovranno essere soddisfatte le seguenti condizioni:
  - al fine di contenere il rischio di contaminazione delle acque da metalli pesanti, gomme, particolato, le acque meteoriche provenienti dalle superfici adibite a parcheggi, dovranno essere trattate con idonei presidi idraulici (vasche di decantazione, disoleatori, ecc...) prima di essere definitivamente smaltite; l'impianto di smaltimento delle acque meteoriche dovrà essere dimensionato in ottemperanza alla normativa vigente e dovranno essere effettuati periodici interventi di manutenzione, considerando anche i casi di sversamenti accidentali ed effettuati lavaggi con frequenza funzionale agli eventi meteorici di rilievo;



- le aree a parcheggio dovranno essere asservite da idonei impianti di illuminazione notturna;
- la transitabilità all'interno delle aree di sosta dovrà essere a senso unico per limitare il più possibile incroci e attraversamenti;
- dovrà essere assicurata una differenziazione dei percorsi carrabili e pedonali attraverso soprattutto una segnaletica verticale e/o orizzontale interna ed esterna alle aree di sosta affinché i percorsi pedonali siano protetti e ben identificabili per differenti profili di utenti.

4. Al fine di migliorare le prestazioni energetiche degli edifici e delle infrastrutture connesse, e di contenere i consumi energetici dell'intervento in oggetto, nonché per promuovere l'utilizzo delle fonti rinnovabili, il progetto dovrà essere redatto e realizzato nel rispetto degli obiettivi di qualità individuati dalla Direttiva 2002/91/CE, dal D.Lgs n.192/2005, come modificato dal D.Lgs n. 311/2006, e dalla Legge Regionale n. 6/2008 relativa all'architettura sostenibile e alla bioedilizia.

Con riferimento agli obiettivi di promozione della sostenibilità energetico-ambientale nella progettazione e realizzazione di opere edilizie pubbliche e private, è obbligatoria l'installazione di impianti che fanno ricorso a fonti energetiche rinnovabili.

In particolare, al fine di ottemperare agli obiettivi comunitari, nazionali e regionali che prescrivono il miglioramento dell'efficienza energetica e la promozione delle fonti rinnovabili, il proponente dovrà attuare le seguenti misure compensative:

- produzione minima di energia termica da fonti rinnovabili e/o cogenerazione - trigenerazione: minimo 50% del fabbisogno annuo;
- produzione minima di energia elettrica da fonti rinnovabili e/o cogenerazione - trigenerazione: minimo 50% del fabbisogno annuo;
- massimo utilizzo di sistemi di riscaldamento radianti;
- massimo utilizzo di tecnologie per l'illuminazione naturale degli spazi interni (camini di luce, specchi, ecc.) che evitino la necessità di illuminare artificialmente gli ambienti di giorno;
- massimo utilizzo di sistemi per la protezione delle chiusure verticali trasparenti dal sole.

Inoltre, l'indice di prestazione energetica per la climatizzazione invernale non dovrà essere superiore a quanto riportato nell'Allegato C, punto I.2, tabella 2.3 del D.Lgs. n. 192/05 così come modificato ed integrato dal D.Lgs. n. 311/06.

Tutti i motori elettrici utilizzati negli impianti debbono avere classe di Efficienza I, nonché essere preferibilmente regolati attraverso variatori di velocità, secondo quanto previsto dall'Allegato A al DM Ministero dello Sviluppo Economico del 19 Febbraio 2007 recante "Disposizioni in materia di detrazioni per le spese sostenute per l'acquisto e l'installazione di motori ad elevata efficienza e variatori di velocità (inverter) di cui all'art. I, commi 358 e 359, della legge 27 dicembre 2006, n. 296", pubblicato sulla Gazzetta ufficiale n. 47 del 26/2/07.

Particolare attenzione in fase progettuale dovrà essere posta per l'utilizzo ottimale dei fattori di condizionamento ambientale esterni e per gli obiettivi di risparmio delle risorse idriche.

Il progetto dovrà utilizzare tecnologie edilizie sostenibili e preferibilmente materiali di qualità certificata eco-compatibile e materiali naturali, ai sensi dell'art. 8 della legge regionale n. 6/2008, con un'attenzione particolare all'utilizzo di materiali riciclati e riciclabili, e dovrà essere redatto con riferimento alla metodologia del Life Cycle Assessment (LCA) con l'obiettivo di valutare gli impatti ambientali associati alle varie fasi del ciclo di vita di un prodotto.

5. Dovranno essere adottate le seguenti indicazioni in riferimento alle sistemazioni a verde delle aree, in particolare:
- Il progetto del verde dovrà recepire le indicazioni tecnico/botaniche del Dipartimento



Tutela Ambientale – Ufficio Referente Attività SUAP e del Servizio Valutazioni Ambientali, di Roma Capitale, di cui alla nota prot. n. NA/4640 del 28/02/2023, in premessa richiamata.

- Gli individui arborei preesistenti e salvaguardati e/o reimpiantati per la realizzazione delle aree verdi debbono:
  - avere uno sviluppo equilibrato con un portamento il più possibile verticale;
  - essere stati sottoposti preventivamente alla verifica di stabilità, sia per il fusto che per i rami/branche principali.
- Gli individui arborei ed arbustivi impiegabili nelle aree marginali (viabilità) o confinate in spazi ben definiti (aiuole, parcheggi) devono essere:
  - di specie autoctone, o comunque familiari con il tessuto vegetazionale circostante, munite di certificazione sanitaria e di provenienza;
  - di specie che a maturità non abbiano un apparato radicale superficiale;
  - di specie considerate a basso carico allergenico per la collettività;
  - per quelle finalizzate a costituire la parte alta della barriera o delle formazioni arboree, devono mettersi a dimora individui il cui punto basso di inserzione della chioma sia almeno a 2.5 metri dal colletto;
  - di specie idonee alla natura del suolo, al contesto territoriale, alla matrice ambientale dell'area ed alle caratteristiche meteorologiche. Particolare attenzione deve essere dedicata alla selezione di specie che richiedono consumi idrici sostenibili con le caratteristiche dell'area.
- Le superfici destinate ad ospitare le aree verdi devono essere sistemate con interventi che prevedano, per quanto possibile, minimi movimenti di terra tali, comunque, da non alterare la morfologia, la natura dei suoli ed il regime idrico e di stabilità dei suoli. Essi devono realizzarsi in modo da favorire il deflusso controllato delle acque.
- La sistemazione a verde degli spazi a margine dell'opera edilizia dovrà essere realizzata prima dell'avvio dei lavori dei manufatti edilizi (ad esclusione delle aree necessarie per l'esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria, per il transito dei mezzi e per quelle delle lavorazioni di cantiere), e il soggetto proponente dovrà provvedere ad una manutenzione costante delle opere a verde fino al completamento dei lavori dell'intera opera (la manutenzione deve essere programmata senza ricorrere all'uso di prodotti chimici e privilegiando i fertilizzanti naturali e gli ammendanti organici).
- Tutte le superfici impiantate devono essere munite di un piano pluriennale di manutenzione, che specifichi le cure colturali annuali e periodiche a cui debbono essere obbligatoriamente sottoposte, sia ai fini della loro crescita regolare (innaffiature, ecc.) sia ai fini dell'acquisizione di un portamento equilibrato (potature, ecc.). Periodicamente le piante debbono essere sottoposte a verifiche di stabilità.

6. Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quale il rumore, il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili della vigente normativa nonché attraverso l'attuazione di azioni idonee che attuano la mitigazione degli effetti e al ripristino delle condizioni ante-operam (innaffiamento delle terre, contenimento delle polveri con teloni sui mezzi di trasporto, lavaggio della viabilità e dei mezzi, interdizione di accesso a soggetti estranei all'attività edilizia).

7. In merito alle attività di scavo, di costruzione e demolizione e di realizzazione di rinterri, riempimenti, rimodellamenti, sottofondi e rilevati stradali, pendii artificiali, ecc, si ribadiscono



le prescrizioni impartite dal competente Servizio Autorizzazione impianti di gestione rifiuti di Roma Capitale, di cui alla nota prot. n. NA/4640 del 28/02/2023, in premessa richiamata.

8. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.

#### Misure di monitoraggio e controllo

9. Il progetto esecutivo dovrà recepire le indicazioni contenute nello studio preliminare ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione.
10. In corrispondenza dei ricettori acustici limitrofi all'area d'intervento e soprattutto in prossimità del ricettore sensibile rappresentato dalla Scuola dell'Infanzia e Primaria "Pablo Picasso" e dalla Scuola Secondaria di Primo Grado "Donatello", in fase di cantierizzazione ed in fase di esercizio dell'opera si dovrà prevedere una specifica campagna di monitoraggio del rumore, finalizzata ad individuare eventuali ulteriori interventi di mitigazione, nel caso si riscontrassero superamenti dei livelli sonori previsti dalla vigente normativa.
11. Si fa riferimento al richiamato impiego di materiali contenenti sostanze fotocatalitiche (come il biossido di titanio -  $TiO_2$ ) nelle opere riguardanti superfici sia verticali che orizzontali (parcheggi, pavimentazioni stradali, intonaci interni ed esterni, etc.), quale tecnologia già contemplata nel Decreto del 1 aprile 2004 (Scheda Tecnica N. ST- 001) dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica). Al fine di garantire l'efficacia richiesta, è necessario che l'applicazione di detta tecnologia interessi superfici la cui estensione consenta di conseguire un beneficio di abbattimento commisurato all'entità dell'impatto, soprattutto in termini di ossidi di azoto. È necessario, pertanto, elaborare una relazione nella quale dovrà essere effettuato un bilancio degli inquinanti, predisposta una metodologia di quantificazione dell'efficacia della misura di mitigazione adottata e la relativa quantificazione delle superfici da trattare. Preliminarmente al rilascio dell'autorizzazione commerciale e del permesso a costruire, la documentazione progettuale dovrà essere implementata con detta relazione e il progetto dovrà recepire le indicazioni ivi contenute.
12. La documentazione riguardante il monitoraggio ambientale e gli specifici approfondimenti richiesti per i fattori atmosfera e rumore, dovranno essere trasmessi all'Area V.I.A., per la pubblicazione nel box dedicato e al competente Servizio Prevenzione Inquinamento Acustico ed Elettromagnetico e al Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico di Roma Capitale, per le successive valutazioni di competenza.

#### Modifiche o estensioni

13. Eventuali modifiche riguardanti l'intervento in argomento e non specificatamente previste nel presente progetto, dovranno seguire l'iter procedimentale di cui al D.Lgs. n. 152/2006 conformemente a quanto disposto dall'Allegato IV, punto 8, lettera t) del citato Decreto.

Il presente documento è costituito da n. 30 pagine inclusa la copertina.

Si evidenzia che qualunque difformità o dichiarazione mendace dei progettisti su tutto quanto esposto e dichiarato negli elaborati tecnici agli atti, inficia la validità della presente istruttoria tecnico-amministrativa.

La presente istruttoria tecnico-amministrativa è redatta in conformità della parte II del D.Lgs. n. 152/06.