

**DIREZIONE REGIONALE POLITICHE AMBIENTALI E CICLO DEI RIFIUTI  
AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

<b>Progetto</b>	Ampliamento del centro commerciale "Tuscia" Viterbo, nel Comune di Viterbo, Provincia di Viterbo.
<b>Proponente</b>	Società Investimenti Commerciali Viterbo S.r.l.
<b>Ubicazione</b>	Provincia di Viterbo Comune di Viterbo

**Registro elenco progetti n. 42/2019**

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

**ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA**

<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Arch. Paola Pelone _____</p> <p>ISTRUTTORI:</p> <p>Geom. Roberto Cappella _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	<p>IL DIRETTORE DELLA DIREZIONE</p> <p>Ing. Flaminia Tosini _____</p> <p>09/01/2020</p>
---	---

L'opera in oggetto è individuata dal Proponente tra quelle elencate nell'Allegato IV, punto 8, lettera t), della parte II, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e pertanto è sottoposta a procedura di Verifica sull'applicabilità della V.I.A.

In data 22/05/2019 la Società Investimenti Commerciali Viterbo S.r.l. ha depositato presso questa Autorità competente copia degli elaborati di progetto e dello studio contenente le informazioni relative agli aspetti ambientali di cui all'Allegato IV bis del suindicato Decreto Legislativo nonché copia dell'avvenuto contributo di cui all'art. 33.

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 42/2019 dell'elenco e pubblicati sul sito web dell'Autorità competente.

Con nota prot. n. 404915 del 28/05/2019 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 e 4 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

Le Amministrazioni e gli Enti Territoriali potenzialmente interessati, individuati dal Proponente e/o riconfermati/integrati dalla scrivente Area, sono i seguenti:

- Regione Lazio, Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico, le Attività produttive e Lazio Creativo, Area Commercio e Servizi al Consumatore;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio – Servizio Geologico;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti, Area Qualità dell'Ambiente;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Province di Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, Area Infrastrutture viarie e sociali – sicurezza stradale;
- ASTRAL S.p.A.;
- Arpa Lazio;
- Azienda Sanitaria Locale Viterbo;
- Provincia di Viterbo, Settore Ambiente, Territorio e Difesa del Suolo – Servizio Difesa Suolo e Gestione Risorse Idriche;
- Provincia di Viterbo, Unità di Progetto Tutela del Territorio - Servizio Pianificazione Territoriale – Ufficio Pianificazione Territoriale;
- Provincia di Viterbo, Settore Tecnico - Servizio Concessioni Rete Stradale – Ufficio Gestione Rete Stradale;
- Comune di Viterbo, Settore VI - Lavori Pubblici e Manutenzioni;
- Comune di Viterbo, Settore VII – SUE (Sportello Unico per l'Edilizia);
- Comune di Viterbo, Settore VII - Pianificazione Urbanistica ed Assetto del Territorio;
- Comune di Viterbo, Settore VIII - Politiche dell'Ambiente;
- Comune di Viterbo, Sportello Unico Attività Produttive (SUAP);
- Corpo Nazionale Vigili del Fuoco, Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Viterbo.

Preso atto che nel termine di 45 giorni, di cui al comma 4, dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. sono pervenute le seguenti osservazioni:

- ASL Viterbo, Dipartimento di Prevenzione, U.O.C. Servizio Igiene e Sanità Pubblica, nota prot. n. 43422 del 31/05/2019, acquisita con prot. n. 418645 del 31/05/2019;

- ASTRAL Azienda Strade Lazio S.p.A., nota prot. n. 14952 del 11/06/2019, acquisita con prot. n. 450907 del 13/06/2019;
- Comune di Viterbo, Settore VII, nota prot. n. 52342 del 06/06/2019, acquisita con prot. n. 433273 del 06/06/2019;
- Comune di Viterbo, Settore VIII, Politiche dell'Ambiente, Termalismo, Servizi Pubblici Locali, Gestione Cimiteri, nota prot. n. 65591 del 12/07/2019, acquisita con prot. n. 548368 del 12/07/2019.

Preso atto che alla data di redazione della presente istruttoria tecnico - amministrativa, non sono direttamente pervenute osservazioni né contributi da parte delle seguenti Amministrazioni ed Enti Territoriali potenzialmente interessati dall'intervento in esame:

- Regione Lazio, Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico, le Attività produttive e Lazio Creativo, Area Commercio e Servizi al Consumatore;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio – Servizio Geologico;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti, Area Qualità dell'Ambiente;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Province di Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, Area Infrastrutture viarie e sociali – sicurezza stradale;
- Arpa Lazio;
- Provincia di Viterbo, Settore Ambiente, Territorio e Difesa del Suolo – Servizio Difesa Suolo e Gestione Risorse Idriche;
- Provincia di Viterbo, Unità di Progetto Tutela del Territorio - Servizio Pianificazione Territoriale – Ufficio Pianificazione Territoriale;
- Provincia di Viterbo, Settore Tecnico - Servizio Concessioni Rete Stradale – Ufficio Gestione Rete Stradale;
- Comune di Viterbo, Settore VI - Lavori Pubblici e Manutenzioni;
- Comune di Viterbo, Settore VII – SUE (Sportello Unico per l'Edilizia);
- Comune di Viterbo, Sportello Unico Attività Produttive (SUAP);
- Corpo Nazionale Vigili del Fuoco, Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Viterbo.

Esaminati gli elaborati e la documentazione trasmessa elencata a seguire:

- Studio Preliminare Ambientale;
- Certificato di destinazione urbanistica e certificazione usi civici;
- Raccolta pareri e documenti;
- Relazione geologica e sismica;
- Domanda di autorizzazione all'ampliamento tramite accorpamento – Relazione tecnica commerciale ex art. 28, co. III, lett. d, LR 33/99;
- Sistema della sosta, Analisi del layout distributivo e definizione del sistema di gestione/indirizzamento – Relazione tecnica;
- Studio di impatto viabilistico – Relazione tecnica;
- Valutazione previsionale di impatto acustico;
- Simulazioni post operam;
- Tav. PA R0 Relazione tecnica;
- Tav. RA 01 Pianta piano S2;
- Tav. RA 02 Pianta piano S1;

- ❑ Tav. RA 03 Piano copertura;
- ❑ Tav. RA 04 Sezioni;
- ❑ Tav. RA 05 Prospetti;
- ❑ Tav. RAa 01 PdC P005/18 del 12/01/2018 – P.E. 065/16: Pianta piano S2;
- ❑ Tav. RAa 02 PdC P005/18 del 12/01/2018 – P.E. 065/16: Pianta piano S1;
- ❑ Tav. RAa 03 PdC P005/18 del 12/01/2018 – P.E. 065/16: Pianta coperture;
- ❑ Tav. RAa 04 PdC P005/18 del 12/01/2018 – P.E. 065/16: Sezioni;
- ❑ Tav. RAa 05 PdC P005/18 del 12/01/2018 – P.E. 065/16: Prospetti;
- ❑ Tav. PAa R0 Progetto architettonico in variante: Relazione tecnica;
- ❑ Tav. PAa 01 Progetto architettonico in variante: Pianta piano S2;
- ❑ Tav. PAa 02 Progetto architettonico in variante: Pianta piano S1;
- ❑ Tav. PAa 03 Progetto architettonico in variante: Sup. lorda e calcolo volume Piano S2;
- ❑ Tav. PAa 04 Progetto architettonico in variante: Sup. lorda e calcolo volume Piano S1;
- ❑ Tav. PAa 05 Progetto architettonico in variante: Sup. lorda e calcolo volume Piano copertura;
- ❑ Tav. PAa 06 Progetto architettonico in variante: Sistemazione parcheggi Piano S1 e S2;
- ❑ Tav. PAa 07 Progetto architettonico: Sezioni;
- ❑ Tav. PAa 08 Progetto architettonico in variante: Prospetti;
- ❑ Tav. PAa 09 Progetto architettonico in variante: Piano S1 e S2 – Percorsi e dotazioni per disabili;
- ❑ Tav. IE.04 Impianti elettrici: Relazione generale impianti elettrici;
- ❑ Tav. IE.07 Impianti elettrici: Relazione impianto fotovoltaico;
- ❑ Tav. IE.08 Impianti elettrici: Impianto fotovoltaico – planimetrie e schemi elettrici;
- ❑ Tav. CDZ.03 Impianti CDZ: Relazione tecnica impianti CDZ;
- ❑ Tav. CDZ.04 Impianti CDZ: Relazione sul contenimento dei consumi energetici (ex L. 10/91).

Decorso il termine di cui all'art. 19, c. 4, del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. ed avviata l'istruttoria tecnica, questa Autorità ha richiesto integrazioni documentali alla Proponente Società Investimenti Commerciali Viterbo S.r.l. con nota prot. n. 663418 del 12/08/2019.

La Società Investimenti Commerciali Viterbo S.r.l. con nota del 20/09/2019, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 745777 del 23/09/2019, ha chiesto a norma all'art. 19, c. 6, del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. una proroga di novanta giorni sui tempi di consegna delle integrazioni richieste con nota prot. n. 663418 del 12/08/2019.

Con nota prot. n. 755231 del 25/09/2019, l'Area V.I.A. ha accolto la suddetta richiesta della Società Investimenti Commerciali Viterbo S.r.l. ed ha concesso la sospensione dei termini di cui all'art. 19, comma 6, del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. al fine di consentire alla proponente di ottemperare in forma esaustiva al completamento delle indagini acustiche richieste.

Con nota del 05/12/2019 inviata a mezzo PEC ed acquisita con prot. n. 992016 del 06/12/2019, la Società Investimenti Commerciali Viterbo S.r.l. ha trasmesso la seguente documentazione:

- ❑ Integrazioni allo Studio Preliminare Ambientale – data 20/11/2019;
- ❑ Valutazione previsionale di impatto acustico – rev. 2 del 10/11/2019.

Con nota prot. n. 997201 del 09/12/2019, l'Area V.I.A. ha comunicato, alle amministrazioni e agli enti territoriali potenzialmente interessati dall'intervento, il deposito della documentazione integrativa.

Il Comune di Viterbo, Settore VIII, Politiche dell'Ambiente, Servizi Pubblici Locali, Termalismo, Verde Pubblico, Agricoltura, con nota prot. n. 1207 del 08/01/2020, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 11344 del 08/01/2020, ha comunicato che "In riferimento alle integrazioni prodotte dall'istante [...] con la presente si ritengono le stesse adeguate a quanto richiesto con nota prot. n. 65591 del 12 luglio 2019".

**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'opera in esame riguarda l'ampliamento del Centro Commerciale denominato "Tuscia" sito su via Tangenziale Ovest in località Riello nel Comune di Viterbo (VT).

*Il progetto complessivamente prevede l'ampliamento della struttura commerciale trasformando una porzione di superficie del piano interrato S2 (pilotis), attualmente destinata a parcheggio in nuova superficie commerciale.*

*L'intervento in progetto riguarda dunque il solo piano interrato della struttura, senza modifiche volumetriche alla sagoma o all'ingombro esterno dell'edificio.*

### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

#### **PIANO REGOLATORE GENERALE**

Come risulta dal Certificato di Destinazione Urbanistica del 12/03/2019 [...], l'area oggetto dell'ampliamento ricade:

- a) parte nel rispetto stradale
- b) parte nella viabilità di PRG
- c) parte in zona F6 (verde pubblico)
- d) parte in zona G – sottozona G2
- e) parte in zona F2 (servizi ed attrezzature pubblici a livello locale)

*la volumetria realizzabile discende al Piano di Lottizzazione "Riello G2". In particolare l'art. 19 delle NTA prevede che tali zone sono "destinate ad accogliere insediamenti per le principali attività amministrative, economiche, commerciali, distributive ed i nuovi centri d'affari di interesse territoriale e cittadino, nonché i servizi privati di interesse collettivo e le attrezzature tecnologiche private ...".*

*Il PRG prescrive inoltre che nelle zone G2 "zone direzionali a livello cittadino" dovranno essere rispettati i seguenti indici e limiti:*

- *indice di fabbricabilità territoriale pari a 2,4 mc/mq;*
- *indice di fabbricabilità fondiario medio pari a 4 mc/mq.*

*Per verificare la coerenza del progetto con la destinazione urbanistica è sufficiente rinviare all'art. 19 delle NTA secondo cui le Zone G "Zone Direzionali" sono "destinate ad accogliere insediamenti per le principali attività amministrative, economiche, commerciali, distributive ed i nuovi centri d'affari di interesse territoriale e cittadino, nonché i servizi privati di interesse collettivo e le attrezzature tecnologiche private...". la destinazione urbanistica di PRG è dunque coerente con la destinazione commerciale. [...]*

#### **PIANO TERRITORIALE PAESISTICO (PTP)**

*Sono state esaminate le tavole E-1-4 (rilievo dei vincoli paesaggistici) ed E-3-4 (classificazione delle aree ai fini della tutela) del P.T.P. Ambito territoriale n. 1 - Viterbo.*

*Sulla tavola E-1-4 (rilievo dei vincoli paesaggistici) non è presente indicazione di alcun vincolo paesaggistico sull'area di intervento, che è classificata sulla tavola E-3-4 (classificazione delle aree ai fini della tutela) come "S: Aree di insediamento disciplinate dai piani vigenti".*

## **PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO REGIONALE (PTPR)**

[...] Sono state esaminate le tavole “A” e “B” da cui risulta:

Tav. “A” per quanto riguarda i Sistemi ed ambiti del paesaggio, l’area di progetto ricade nel “Paesaggio degli ambienti in evoluzione”, e parte è ricompresa nelle “proposte comunali di modifica dei PTP vigenti”, corrispondente alla fascia di rispetto del corso d’acqua dell’antico alveo del fosso Riello, toponimo del luogo, oggi non più presente nel sito completamente urbanizzato.

Tav. “B” per quanto riguarda l’individuazione degli immobili e delle aree tipizzati dal Piano Paesaggistico, l’area del Centro Commerciale è in parte interessata dalla zona “aree urbanizzate del PTPR” e parte dalla fascia di rispetto del fosso Riello.

È quindi necessaria una sintetica riflessione in merito alla indicazione sul PTPR dell’alveo del Fosso Riello, ormai non più presente sul sito da decenni, di cui probabilmente il Comune di Viterbo ha chiesto la cancellazione dalla cartografia.

Giova anche ricordare che tale vincolo non è presente neppure sul PTP, precedente il PTPR.

Tuttavia la Regione Lazio - Assessorato Urbanistica e Assetto del Territorio, all’epoca della realizzazione del Centro Commerciale (febbraio 1993), a seguito di specifico quesito in merito alla esistenza del vincolo paesaggistico ai sensi della legge 1497/39 sulle aree di proprietà del richiedente su cui è stato poi edificato il centro commerciale, rispose testualmente:

“... , dalla verifica degli atti trasmessi (certificazione del Comune di Viterbo prot. n° 315 del 12/2/93), l’area in oggetto ricade nel comprensorio G2 località Riello del vigente P.R.G. e risulta compresa nel P.P.A. approvato dal Consiglio Comunale di Viterbo con deliberazione n° 689 del 22/3/85 e n° 691 del 25/3/85 e pertanto si fa presente che il suddetto vincolo paesaggistico non si applica sull’area medesima per effetto della norma contenuta nell’art.1 - 2° comma della citata Legge n° 431/85”.

Questa norma è stata ripresa integralmente nel D. Lgs. 42/04 art. 142 - 2° comma lett. b.

## **ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO ORIGINARIO DEL CENTRO COMMERCIALE**

Originariamente il Centro Commerciale fu edificato sul lotto 5 del Piano di Lottizzazione “Riello” approvato dal Comune di Viterbo nel 1992 per dare attuazione alla destinazione di zona G – sottozona G2 (zone direzionali a livello urbano) del PRG vigente.

La costruzione dell’edificio commerciale ha successivamente avuto luogo sulla base dei titoli edilizi (Concessioni) n. 4989/1994, n. 5561/1996 e n. 6124/1998.

Per l’attivazione del Centro Commerciale Tuscia sono state rilasciate le autorizzazioni commerciali n. 6577/1998 e n. 6587/1998.

Si evidenzia pertanto come la procedura autorizzativa per l’apertura al pubblico della struttura sia stata avviata sin dal 1994 e perfezionata nella sostanza con la concessione edilizia n. 6124 del 1998 e con l’autorizzazione commerciale n. 6587 del 1998, quindi precedentemente al recepimento da parte della Normativa Nazionale dei profili individuati dalla Direttiva Comunitaria 97/11/CE.

Infatti la Direttiva Comunitaria indicava quale termine ultimo per l’adeguamento delle normative nazionali alle disposizioni in essa contenute (obbligatorietà dell’espletamento della procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. anche per i Centri Commerciali e Parcheggi) il 14/3/1999.

Successivamente a tale scadenza anche in assenza di recepimento da parte della normativa nazionale sarebbe comunque invalso l’obbligo di procedura di Verifica per i Centri Commerciali.

Il primo progetto, l’edificazione, e l’apertura al pubblico della struttura sono pertanto conformi alle norme nazionali, regionali e comunali.

## **SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA (SIC) - ZONE A PROTEZIONE SPECIALE (ZPS)**

[...] L’area di intervento non ricade in alcun SIC/ZPS

### **PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)**

[...] Sull'area di intervento e sulle aree limitrofe non sono segnalate zone a rischio idrogeologico.

### **VINCOLO IDROGEOLOGICO**

[...] L'area di intervento non risulta gravata da alcun vincolo idrogeologico

### **USI CIVICI**

Il progetto in esame prevede l'ampliamento di una struttura preesistente. È quindi altamente improbabile la presenza di Usi Civici sul sito già edificato.

La committenza ha comunque provveduto a richiedere al comune di Viterbo apposita certificazione della eventuale "presenza di Usi Civici" sul sito oggetto di verifica.

Tale Certificazione prot. n. 9785 del 4/2/2019 attesta che le particelle oggetto dell'intervento, "Non ricadono nel demanio di uso civico".

### **ANALISI DI COERENZA DEL PROGETTO AGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE**

L'ampliamento del Centro commerciale è previsto all'interno dell'esistente Centro Commerciale "Tuscia" sito su via Tangenziale Ovest in territorio del Comune di Viterbo (VT), di proprietà del soggetto proponente, società "Investimenti Commerciali Viterbo srl".

Gli interventi prevedono la ristrutturazione di parte dei locali presenti al piano Terra e la realizzazione di nuove superfici commerciali nel piano seminterrato attualmente destinato a parcheggio (piano pilotis).

La Superficie Utile Lorda del Centro Commerciale dopo l'ampliamento sarà pari a 17.026,40 mq, di cui la Superficie di Vendita sarà di 10.455,97 mq.

In progetto, 25.643 mq sono destinati a parcheggi di cui 16.406 mq interrati (Parcheggi "P1" e "P2") e 9.237 mq su area esterna (Parcheggio "P3").

In relazione a quest'ultimo parcheggio esterno, 2.028 mq sono complessivamente destinati a verde ed arredo urbano.

Tabella riepilogativa delle superfici:

	attuali	progetto ampliamento	totali
Superficie complessiva lotto	25.354,00 mq	—	25.354,00 mq
Superficie Utile Lorda	17.026,40 mq	1.699,76 mq	18.726,16 mq
Superficie di Vendita	9.583,35 mq	872,62 mq	10.455,97 mq
Superficie adibita a parcheggi	28.497,00 mq	- 2.854,00 mq	25.643,00 mq
di cui : a raso P3	9.237,00 mq	—	9.237,00 mq
Interrati P1 + P2	19.260,00 mq	- 2.854,00 mq	16.406,00 mq

Il fabbisogno di aree di parcheggio è stato desunto dai progettisti in base alle Superfici di Vendita nella misura di 21.586,57 mq.

Dalla tabella si può verificare come, nonostante la diminuzione, dovuta alla realizzazione dell'ampliamento al piano interrato, le superfici a parcheggio sono complessivamente di gran lunga superiori al fabbisogno minimo di legge. (25.643 mq > 21.586,57 mq).

Il Centro Commerciale è ubicato a Nord-Ovest del centro di Viterbo, in una zona completamente urbanizzata di edilizia residenziale, commerciale e terziaria.

Lo strumento programmatico di riferimento per la pianificazione urbanistica è rappresentato dal Piano Regolatore Generale (PRG) del comune di Viterbo.

Con riferimento alla zonizzazione del territorio comunale e le relative Norme Tecniche, l'area in esame si trova:

- a) parte nel rispetto stradale
- b) parte nella viabilità di PRG
- c) parte in zona F6 (verde pubblico)
- d) parte in zona G – sottozona G2
- e) parte in zona F2 (servizi ed attrezzature pubblici a livello locale).

La volumetria realizzabile discende al Piano di Lottizzazione "Riello G2", e, alla data del 06/09/1985 era già compresa nel PPA del Comune di Viterbo.

L'area non è gravata da vincoli di PTP;

In base al Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), la zona risulta classificata come Paesaggio degli insediamenti Urbani in evoluzione (aree Urbanizzate), e per gli effetti dell'art. 142 comma 2 lettera b del D. Lgs. 42/04, non vi si applicano i vincoli di cui al medesimo articolo, comma 1 lettera c [...].

L'area di intervento infine non ricade in zone con vincolo di natura idrogeologica, PAI, storico – archeologica, e neanche nei siti SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e ZPS (Zone di Protezione Speciale).

Il sito non risulta gravato da Usi Civici.

Pertanto, si può affermare che l'attività di progetto non risulta in contrasto con gli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriali vigenti.

## **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

Il progetto in esame prevede l'ampliamento delle superfici commerciali del Centro Commerciale "Tuscia" mediante il diverso utilizzo di una porzione dei locali seminterrati attualmente destinati a parcheggio, in cui saranno realizzati un "mall" di distribuzione con una serie di unità commerciali e alimentari, collegato alle scale mobili ed agli ascensori che dal piano seminterrato conducono al piano commerciale vero e proprio, oltre alla rimodulazione degli spazi commerciali destinati alla food court al piano terra.

Nonostante la riduzione delle superfici a parcheggio, saranno comunque mantenute le conformità agli standard urbanistici e alle prescrizioni dei VVF.

Nello specifico il calcolo dei volumi interessati dall'ampliamento hanno origine dai dati volumetrici riportati nella tabella del piano di lottizzazione "Riello G2" (allegata alla precedente concessione edilizia in cui per il lotto n. 5 riferito al C.C. Tuscia è richiamata una volumetria direzionale edificabile pari a: 75.431,64 mc di cui 72.857,38 realizzati con la concessione edilizia del 1998, seguita da modifiche con varie pratiche edilizie successive [...] con una cubatura residua pari a 2.360,03 mc.

Il progetto di ampliamento prevede di utilizzare rispetto ad una cubatura residua derivante dal PdL "Riello" di 2.360,03 mc un volume pari a 2.359,85 mc (assentito con permesso di costruire n. P0005/2018).

Il progetto prevede:

- L'ampliamento e la razionalizzazione dei volumi commerciali.
- La riconfigurazione degli spazi esistenti della "food court" al piano interrato
- L'adeguamento dei parcheggi alle norme di buona tecnica con superfici a verde e piantumazioni oltre alla separazione dei flussi carrabili dai flussi pedonali.
- L'utilizzo di fonti rinnovabili di energia per la conduzione delle nuove superfici commerciali.

Le superfici a parcheggio esterne saranno sistemate con pavimentazione tradizionale e aree a verde con piantumazioni arboree distribuite lungo gli stalli per favorire l'ombreggiamento e la mitigazione delle superfici a parcheggio.

Sono state verificate e previste sufficienti superfici destinate a parcheggio e comunque in misura superiore a quanto disposto dalle disposizioni di legge.

## **CARATTERISTICHE DIMENSIONALI**

Si danno di seguito alcune delle caratteristiche dimensionali principali del Progetto.

La superficie fondiaria complessiva di intervento (Lotto Riello G2) misura complessivamente 25.354 mq. La struttura commerciale attuale, misura 17.026,40 mq di superficie utile lorda complessiva. L'ampliamento prevede di utilizzare 1.699,76 mq di nuova superficie lorda al piano S2 (seminterrato). L'edificio svilupperà dunque 18.726,16 mq di Superficie Utile Lorda complessiva, fra piano seminterrato e piano primo.

Dalla relazione tecnica allegata al progetto architettonico di ampliamento si desume che della SUL totale, la superficie di vendita complessiva sarà pari a 10.455,97 mq., oltre a 697,64 mq di attività di servizio. Sulla base di tale superficie di vendita, i progettisti hanno dedotto un fabbisogno totale di parcheggi pari a: 21.586,57 mq

Le superfici complessive destinate a parcheggio (a seguito della diminuzione causata dall'utilizzo a fini commerciali di ex aree a parcheggio al piano interrato) saranno così distribuite:

piano pilotis seminterrato: (P1) 9.013 mq + (P2) 7.393 mq = 16.406 mq con 550 posti auto

parcheggio esterno: (P3) 9.237 mq con 358 posti auto.

Per un totale complessivo pari a: 25.643 mq e 908 posti auto

<b>CENTRO COMMERCIALE "TUSCIA"</b>	<b>Superfici (mq.)</b>
Totale Superfici di Vendita	10.455,97
Superficie dotazione minima parcheggi	21.586,58
<b>Totale superfici parcheggio seminterrato</b>	<b>16.406,00</b>
<b>Totale superfici parcheggio esterno</b>	<b>9.237,00</b>
<b>TOTALE PARCHEGGI</b>	<b>25.643,00</b>

In rapporto all'impianto di parcheggio esterno sono previste aree a verde ed arredo urbano per una superficie superiore al 30% della superficie degli stalli.

È inoltre previsto l'impianto di 120 esemplari di essenze tipiche del luogo in margine alle aree a parcheggio, finalizzate all'ombreggiamento del piazzale e ad un migliore inserimento paesaggistico di tutto l'impianto.

Sono presenti inoltre ulteriori 47 esemplari adulti su un'area di 1.591 mq inclusa nell'isolato del parcheggio esterno P3 ma di proprietà del Comune di Viterbo. Tale area a verde è oggetto di richiesta di locazione (con opzione di acquisto) da parte della società proponente (si veda in proposito la proposta di affitto da parte della società Investimenti Commerciali Viterbo srl al Comune di Viterbo in "raccolta pareri e documenti").

Tutte le aree esterne e seminterrate saranno servite da impianto di illuminazione artificiale.

### **CARATTERISTICHE IMPIANTISTICHE**

Oltre alla normale impiantistica prevista per strutture come quella in esame, sono previsti i seguenti impianti tecnologici a corredo della rete viaria e di parcheggio:

- Impianto di illuminazione notturna: già presente su tutte le aree esterne ed a parcheggio.
- Impianto TVCC: per salvaguardare l'incolumità degli utenti anche nelle aree non direttamente sorvegliate, è previsto un impianto di videosorveglianza anti aggressione
- Impianto elettrico e di terra: L'impianto elettrico dell'ampliamento sarà realizzato in conformità alla vigente normativa di settore.
- Impianto di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche: le acque meteoriche saranno raccolte attraverso griglie esterne e convogliate alle vasche di prima pioggia prima del conferimento alla fognatura comunale.

Il progetto impiantistico dell'ampliamento della struttura è stato redatto conformemente a quanto prescritto dalla LR 6/2008 che detta "Disposizioni Regionali in materia di architettura sostenibile e bioedilizia" e definisce misure incentivanti la sostenibilità energetico-ambientale nella progettazione e realizzazione di opere edilizie pubbliche e private, individuando e promuovendo l'adozione e la diffusione di principi, modalità e tecniche proprie dell'architettura sostenibile e della bioedilizia, ivi compresi quelli tesi al miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici.

In generale, relativamente alla superficie dell'ampliamento, saranno adottate le migliori tecnologie disponibili per la limitazione del fabbisogno energetico dell'involucro edilizio.

In materia di Fonti rinnovabili, il D.Lgs. 28/11 dispone che per i nuovi edifici o per quelli sottoposti a ristrutturazione rilevante, devono essere installati impianti per produrre energia elettrica da fonti rinnovabili, di potenza  $P \geq S/K$  (kW), dove  $S$  (mq) rappresenta la superficie di progetto in pianta e  $K$  (mq/kW) è un coefficiente variabile in base alla data di richiesta del titolo edilizio: Nel caso in esame, essendo la superficie dell'ampliamento pari a  $S = 2.540$  mq, risulta:  $P \geq S/K = 2.540/65 = 39,07$  KW

L'impianto fotovoltaico progettato ha quindi (per eccesso) potenza totale di circa 40 KW, e sarà composto da due sezioni di 20 KW/cad. [...]

## **INTERAZIONI PROGETTO – AMBIENTE**

### **Inquinamento e disturbi ambientali**

#### **Rumore**

Nell'ambito della valutazione dell'impatto acustico [...] dopo le indagini acustiche eseguite sul sito, è stata affrontata una seconda fase di stima del clima acustico futuro (di cui si riportano di seguito alcuni stralci), simulando, mediante un software previsionale, il futuro scenario operativo dell'area oggetto di indagine, considerando in funzione l'ampliamento del centro commerciale ed il transito dei flussi veicolari indotti dal nuovo progetto.

Analogamente a quanto riportato per lo Stato di Fatto, le simulazioni sono state condotte con riferimento alla rete stradale descritta nello studio sul traffico, cui si rimanda per i dettagli e considerando come sorgenti i flussi di traffico relativi allo Scenario di Progetto (anche questo descritto nello studio viabilistico) per la fascia oraria 17:00-19:00 del venerdì.

È inoltre stata inserita come sorgente l'area a parcheggio collocata a sud del centro commerciale, utilizzando l'oggetto "Parcheggio" disponibile nel programma CadnaA. I dati richiesti in ingresso per tale tipologia di sorgente sono il numero di posti auto e i movimenti per ora e per posto auto. Quest'ultimo parametro è stato imposto pari a 1,16 facendo riferimento ai dati riportati nello studio sul traffico.

I risultati ottenuti sono, infine, stati confrontati con i limiti acustici in vigore dettati dal Piano di Zonizzazione Acustica comunale e con i livelli simulati per lo Stato di Fatto.

La stima dei valori di emissione sonora è stata effettuata sia mediante valutazioni puntuali, che mediante mappa di livello equivalente ponderato a 4 metri dal suolo. Si sottolinea che le stime riguardano il solo periodo diurno in quanto nel periodo notturno la struttura non è in funzione.

I livelli di pressione sonora dovuti al traffico autoveicolare dello Scenario di Progetto, calcolati in corrispondenza dei ricettori, sono indicati nella tabella 6-5 della Valutazione previsionale di impatto acustico [...].

La Tabella riporta per ogni ricettore, oltre ai livelli simulati nello Scenario di Progetto, i limiti di immissione imposti dalla classificazione acustica comunale. È inoltre eseguito un confronto tra l'ante e il post operam, riportando anche la differenza tra i due scenari. [...]

Come emerge dal confronto tra i risultati dei due scenari i superamenti interessano i medesimi ricettori che non sono risultati conformi ai limiti imposti dalla zonizzazione acustica nello Stato di Fatto. Non si prevedono quindi transizioni tra ante e post operam da condizioni di conformità a condizioni di non conformità. Le differenze tra i due scenari sono trascurabili e sempre inferiori a 0,5 dB(A). I maggiori

incrementi si verificano presso il ricettore 11, situato in prossimità dell'area a parcheggio lungo la via Tangenziale Ovest.

A causa della diversa redistribuzione dei flussi di traffico sulla rete in alcuni casi (ricettori 9 e 10) si verificano delle diminuzioni dei livelli simulati tra progetto e stato di fatto (differenze trascurabili).

Sono state infine verificate anche le emissioni dovute al funzionamento degli impianti tecnologici della struttura, considerando tutti gli impianti esterni, esistenti e previsti. Tali apparecchiature, poste in copertura, sono state inserite nel modello di calcolo come sorgenti puntuali o areali, tarate sulla base dei risultati dei rilievi fonometrici [...].

Per i nuovi impianti i livelli di potenza sonora sono stati desunti dalle schede tecniche fornite dai progettisti. Le simulazioni sono state eseguite esclusivamente per il periodo diurno, in quanto durante la notte la struttura commerciale non sarà in funzione.

In via cautelativa è stato considerato il funzionamento contemporaneo di tutti gli impianti.

Dall'analisi effettuata emerge che i limiti di immissione assoluti diurni risultano essere rispettati presso tutti i ricettori, anche in seguito all'entrata in funzione dei nuovi impianti.

Tutte le analisi, simulazioni e valutazioni effettuate, permettono all'Ing. Del Furia di concludere che, a livello previsionale, in corrispondenza dei ricettori considerati:

- sono rispettati i limiti di emissione;
- sono rispettati i limiti assoluti di emissione;
- sono rispettati i limiti differenziali.

### **Mitigazioni adottate**

Le simulazioni effettuate hanno evidenziato che, per quanto riguarda l'impatto generato dal traffico aggiuntivo, teorico, legato all'ampliamento, esso è da ritenersi trascurabile, in quanto sempre inferiore a 0,5 dB(A).

Si verificano, già nello stato di fatto, superamenti dei limiti diurni in corrispondenza di alcuni ricettori lungo la Cassia Nord a causa dell'elevato traffico autoveicolare. Tali superamenti non sono, però, da mettere in relazione al traffico generato e attratto dall'attuale struttura commerciale che è stato calcolato in circa 1.300 veicoli nell'ora di punta del venerdì e in circa 1.800 veicoli nell'ora di punta del sabato, a fronte di un numero di veicoli circolanti pari a circa 9.800 veicoli nell'ora di punta del venerdì e di circa 11.000 nell'ora di punta del sabato.

Tuttavia, al fine di ridurre l'emissione acustica delle strade più trafficate, non potendo intervenire sul percorso tra la sorgente e i ricettori, vista l'impossibilità di installare barriere acustiche, si suggerisce di intervenire direttamente sulla sorgente mediante l'utilizzo di asfalti a bassa rumorosità. Sperimentazioni effettuate in altre città (Firenze, Parma, Alessandria, Milano, Monza, ecc.) hanno mostrato abbattimenti fino a 6 dB(A).

Il rifacimento dell'asfalto con un prodotto a bassa rumorosità dovrebbe riguardare le strade [...]:

- la tratta di Via Cassia Nord compresa tra piazza Caduti Aviazione dell'Esercito e la tangenziale, per una lunghezza complessiva di circa 375 m;
- la tratta della strada Tuscanese compresa tra l'incrocio con via Cassia Nord e l'incrocio con via Falcone e Borsellino, per una lunghezza complessiva di circa 195 m;
- il tratto di collegamento tra via Cassia Nord e la strada Tuscanese, per una lunghezza complessiva di circa 30 m;
- il tratto di via Falcone e Borsellino ad ovest dell'incrocio con via Amedeo Cerasa di fronte al ricettore 10, per una lunghezza complessiva di circa 200 m.

Tale intervento consentirebbe di ricondurre i livelli acustici in facciata ai ricettori più esposti, e per i quali vi sono superamenti già nello stato di fatto, entro i limiti di legge [...]. Nelle simulazioni è stato ipotizzato un abbattimento di 5 dB(A). [...]

In conclusione, i livelli di pressione sonora a seguito della realizzazione del progetto, grazie all'impiego di asfalti speciali a bassa rumorosità, non solo non indurranno significative alterazioni del Clima Acustico della

zona, ma contribuiranno a riportare il sito entro i limiti di immissione acustica di legge, risolvendo così un problema attualmente presente sul sito.

Si evidenzia inoltre che il materiale proposto a livello di mitigazione acustica è certificato per l'utilizzo stradale sulle infrastrutture di livello urbano come quelle interessate, sia a livello meccanico per la resistenza all'uso carrabile, che per il drenaggio delle acque meteoriche.

Si può pertanto concludere che la realizzazione del progetto non inciderà in modo significativo sul disturbo globale prodotto dal rumore ambientale alla popolazione limitrofa.

### **Viabilità e Traffico**

I volumi di flusso relativi alle condizioni Post-operam sono stati stimati nello studio di impatto viabilistico a cura della Systematica srl mediante simulazioni con il software specifico S-Params® (Parallel Microscopic Simulation) in grado di modellizzare dinamicamente le componenti individuali del traffico veicolare ad un livello di disaggregazione tale da poter replicare, con assoluta fedeltà e realismo, il comportamento di ogni singolo veicolo, in funzione ai specifici attributi cinematici e comportamentali.

Per valutare gli effetti indotti dalla realizzazione dell'ampliamento del Centro Commerciale risulta fondamentale stimare la quota di veicoli aggiuntivi che sono attesi nelle finestre di punta indagate. La stima della domanda di traffico si basa sulle dimensioni dell'intervento di seguito sintetizzate. Il Centro Commerciale presenta ad oggi una superficie di vendita pari a circa 9.500 mq; l'intervento di ampliamento prevede la realizzazione di ulteriori 1.000 mq localizzati da progetto a livello S2.

Secondo i dati rilevati il Centro Commerciale attrae e genera, nell'ora di punta delle giornate del venerdì e del sabato, un traffico consistente rispetto alle dimensioni della struttura. In particolare, basandosi sui dati di traffico orario, si calcola che rispetto all'attuale dimensione del Centro si registrino mediamente 0,14 spostamenti veicolari/mq di superficie di vendita nel periodo di picco del venerdì e che tale valore arrivi a 0,19 spostamenti/mq superficie di vendita nell'ora di picco del sabato.

Studi di letteratura e normative regionali in settore di commercio identificano che la crescita dell'indotto veicolare non cresce linearmente all'aumentare della superficie di vendita. Infatti, i coefficienti di stima dell'indotto veicolare tendono a decrescere all'aumentare della superficie di vendita. Inoltre, si registra che superfici di vendita nel settore alimentare generino una quota di traffico maggiore delle superfici non alimentari.

Considerando che le superfici in ampliamento sono a destinazione non – alimentare e rappresentano meno del 10% della superficie complessiva del Centro Commerciale si ritiene che la stima dell'indotto veicolare si possa basare sui seguenti parametri:

- 0,08 spostamenti/mq di superficie di vendita per l'ora di punta del venerdì
- 0,14 spostamenti/mq di superficie di vendita per l'ora di punta del sabato.

La stima della domanda aggiuntiva relazionata all'intervento di ampliamento del centro commerciale Tuscia risulta, dunque, pari a 80 veicoli/ora per il venerdì e 140 veicoli/ora per il sabato.

Gli scenari di progetto introducono l'ipotesi di ampliamento del Centro Commerciale. Come indicato precedentemente, si prevede che i carichi veicolari relazionati con il Centro Commerciale in corrispondenza delle ore di punta analizzate, vadano ad aumentare in conseguenza all'ampliamento della superficie di vendita.

Per quanto riguarda, l'offerta infrastrutturale si sono testati due diversi scenari descritti nei paragrafi a seguire.

#### a) Scenario Do Nothing

Lo scenario Do Nothing non prevede nessuna modifica alla rete infrastrutturale rispetto alle attuali condizioni. Tale scenario è utile, quindi, per verificare, nel confronto con lo scenario che replica le condizioni esistenti, la capacità della porzione di rete esaminata di gestire l'incremento della domanda conseguente all'ampliamento del Centro Commerciale.

Come per lo Stato di Fatto, anche questo scenario è stato testato nelle finestre pomeridiane del venerdì e

del sabato, giornata in cui si registrano le maggiori criticità. I risultati modellistici dimostrano l'inadeguatezza della rete, nelle condizioni attuali, di gestire flussi veicolari aggiuntivi; nel modello di simulazione, infatti, vengono amplificate le criticità già riscontrate nello scenario dello Stato di Fatto del sabato.

#### b) Scenario di Proposta preliminare

A seguito delle risultanze dello scenario Do Nothing, soprattutto nella finestra del sabato in cui si registra la massima affluenza al Centro Commerciale, si è cercata una soluzione in grado di ridurre le criticità messe in luce dal modello di simulazione. Si è testato, quindi, uno scenario progettuale che prevede un intervento di ridisegno dell'intersezione tra largo Mario di Lecce e Strada Tuscanese (SP 2), [...].

Nell'ipotesi proposta la gestione dell'intersezione mantiene la precedenza per i veicoli provenienti dalla Strada Tuscanese (SP 2), come nelle condizioni attuali.

#### Conclusioni

I risultati modellistici dello scenario del venerdì dimostrano che sia la soluzione che non prevede nessun intervento (Scenario Do Nothing) sia la soluzione che prevede il ridisegno dell'intersezione tra largo Mario di Lecce e SP2 (Scenario di Proposta preliminare) sono del tutto analoghe e confrontabili con la situazione attuale.

Per quanto riguarda il sabato, invece, data l'elevata affluenza al Centro Commerciale, i risultati modellistici hanno evidenziato una velocità media di percorrenza inferiore rispetto al venerdì.

Le condizioni registrate nello scenario Do Nothing (rete attuale e domanda di traffico futura) appaiono sensibilmente peggiorative rispetto alla situazione attuale in quanto gli accodamenti in Largo Mario di Lecce influenzano negativamente le condizioni cinematiche generali. Lo scenario di Proposta preliminare invece, evidenzia un andamento della velocità media del tutto confrontabile con le condizioni attuali, a dimostrazione che la soluzione dell'intersezione influenza le condizioni generali di percorrenza della rete.

Le risultanze modellistiche suggeriscono, quindi, di intervenire sul nodo critico tra largo Mario di Lecce e Strada Tuscanese (SP2) gestendo l'intersezione a precedenza come oggi, ma creando una separazione fisica lungo la SP 2 che favorisca l'immissione dei veicoli da largo Mario di Lecce e garantisca anche una maggiore sicurezza per le manovre di svolta e immissione.

#### **Suolo e sottosuolo**

In considerazione della natura del progetto, non essendo previsti scavi importanti, non sono prevedibili impatti connessi con il suolo ed il sottosuolo

#### **Vegetazione, flora e fauna**

L'area di intervento si trova in un'area già fortemente urbanizzata in territorio del comune di Viterbo, in zone cioè modellate artificialmente dove gli spazi sono strutturati dagli edifici, e dove le aree naturali sono ormai definitivamente antropizzate.

Per di più i lavori di realizzazione del progetto in esame avverranno internamente alla struttura commerciale esistente.

Inoltre non si rilevano nelle vicinanze, siti di importanza (SIC/ZPS) che descrivono ambienti e habitat caratteristici.

Per quel che riguarda la fauna, si specifica che le specie rilevate, data la forte antropizzazione della zona in cui si colloca l'intervento possono essere definite antropofile, ossia già abituate ad una situazione caratterizzata dalla presenza dell'uomo. Non si prevedono pertanto possibili impatti negativi dovuti alla realizzazione né alla presenza dell'ampliamento in progetto della struttura commerciale.

#### **Paesaggio**

Nella configurazione post operam si avrà come risultato l'ampliamento del piano seminterrato, di un centro commerciale già presente sul sito.

Non sono quindi ipotizzabili impatti sul paesaggio dovuti alla realizzazione del progetto.

### **Impatto sul patrimonio naturale e storico**

Si tratta di un impatto dovuto alla possibile distruzione di reperti archeologici in fase di scavo. Non essendo previsti scavi non risulta prevedibile un'interferenza dei lavori in progetto con elementi del patrimonio storico - archeologico. Sono, inoltre, esclusi possibili impatti sul patrimonio naturale.

### **RIEPILOGO DELLE MITIGAZIONI**

Si riepilogano di seguito le mitigazioni che saranno realizzate a cura e onere della Società Proponente, elencate con lo stesso ordine proposto nello Studio Preliminare Ambientale, e, ove possibile, distinte in "fase di cantiere" e in "fase di esercizio".

Possono essere rappresentate da veri e propri interventi, od opere da realizzare, oppure da semplici precauzioni o istruzioni operative per le modalità di esecuzione delle lavorazioni, che consentiranno l'abbattimento o l'eliminazione dei potenziali impatti già individuati in sede di analisi.

[...]

#### **RUMORE - Fase di esercizio**

Come precedentemente affermato [...] al fine di ridurre l'emissione acustica delle strade più trafficate, non potendo intervenire sul percorso tra la sorgente e i ricettori, vista l'impossibilità di installare barriere acustiche, si interverrà direttamente sulla sorgente sostituendo il tappetino di usura esistente con uno nuovo realizzato con asfalti a bassa rumorosità sulle strade seguenti:

- la tratta di Via Cassia Nord compresa tra piazza Caduti Aviazione dell'Esercito e la tangenziale, per una lunghezza complessiva di circa 375 m;
- la tratta della strada Tuscanese compresa tra l'incrocio con via Cassia Nord e l'incrocio con via Falcone e Borsellino, per una lunghezza complessiva di circa 195 m;
- il tratto di collegamento tra via Cassia Nord e la strada Tuscanese, per una lunghezza complessiva di circa 30 m;
- il tratto di via Falcone e Borsellino ad ovest dell'incrocio con via Amedeo Cerasa di fronte al ricettore 10, per una lunghezza complessiva di circa 200 m.

Il tutto per un totale di circa 800 metri lineari di nuovo tappetino di usura in asfalto acustico.

Tale intervento consentirà di ricondurre i livelli acustici in facciata ai ricettori più esposti, e per i quali vi sono superamenti già nello stato di fatto, entro i limiti di legge.

[...]

#### **VIABILITÀ E TRAFFICO – Fase di Esercizio**

[...] A seguito delle risultanze dello Studio di Impatto Viabilistico, soprattutto nella finestra del sabato in cui si registra la massima affluenza al Centro Commerciale, si è cercata una soluzione in grado di ridurre le criticità messe in luce dal modello di simulazione.

La soluzione proposta, in grado di ridurre tali criticità prevede un intervento di ridisegno dell'intersezione tra largo Mario di Lecce e Strada Tuscanese (SP 2), [...].

Nell'ipotesi proposta la gestione dell'intersezione mantiene la precedenza per i veicoli provenienti dalla Strada Tuscanese (SP 2), come nelle condizioni attuali ma creando una separazione fisica lungo la SP 2 si favorirà l'immissione dei veicoli da largo Mario di Lecce e si garantirà anche una maggiore sicurezza per le manovre di svolta e immissione.

[...]

#### **OCCUPAZIONE DI SUOLO – Fase di esercizio**

Il progetto nella configurazione post operam, prevede che oltre alla presenza della struttura commerciale sia resa disponibile l'area esterna a parcheggi pubblici con spazi a verde ubicati negli spazi a ridosso delle aree di manovra.

Queste aree a verde saranno piantumate con essenze arboree ed arbustive, soprattutto nelle aree a verde a ridosso degli stalli del parcheggio fino a concorrere al numero di esemplari (essenze arboree ed arbustive) previsti in progetto sull'area di parcheggio esterna, pari a 120.

[...]

### **PARCHEGGI – Criteri di buona tecnica**

Le caratteristiche qualitative dei nuovi parcheggi, oltre alla normativa vigente, sono regolate da criteri di buona tecnica, che saranno tutti rispettati, in quanto la società Proponente, a seguito della realizzazione del progetto di ampliamento otterrà i seguenti obiettivi:

- una superficie maggiore del 30% della superficie degli stalli a raso dedicata ad arredo urbano e verde finalizzato all'inquadramento paesaggistico degli impianti esterni [...];
- le acque provenienti dai piazzali esterni di parcheggio saranno raccolte mediante caditoie e convogliate mediante condotte ad apposite vasche di raccolta, che saranno dimensionate in ottemperanza alla normativa vigente, (D. Lgs. 18/08/2000 n° 258) e soggette a manutenzione periodica, anche considerando i casi di sversamenti accidentali, e lavaggio con frequenza funzionale agli eventi meteorici di rilievo;
- le aree di parcheggio esterne saranno dotate di un impianto di illuminazione notturna che escluderà la formazione di zone d'ombra all'interno del parcheggio e nei percorsi pedonali;
- per la sicurezza degli utenti nelle aree di parcheggio va segnalato che in relazione alla tipologia planoaltimetrica e localizzativa, essendo possibili aree senza visuale aperta, saranno installati impianti di videosorveglianza a circuito chiuso oltre al normale impianto di illuminazione notturna.

Infine, pur non essendo dettata da norme di buona tecnica, ma solo al fine di aumentare l'efficienza e limitare il tempo necessario al reperimento di un posto libero, i parcheggi interrati P1 e P2 saranno dotati di un sistema di gestione e indirizzamento dinamico dei flussi veicolari.

Si otterranno così diversi vantaggi, immediatamente percepiti da parte degli utenti del Centro Commerciale:

- Uso facile e intuitivo, permettendo la localizzazione rapida ed effettiva dei posti liberi. Il tempo necessario per parcheggiare un veicolo si riduce di un terzo;
- Direzione mediante strisce di indicazione con simboli e segnalatori luminosi facili da vedere a una distanza di oltre 90 metri;
- Assoluta comodità di circolazione all'interno del parcheggio;
- Eliminazione del fattore "fortuna" nella ricerca di un posto dove parcheggiare;
- Informazione esatta al 100% ed in tempo reale;
- Eliminazione dello stress collegato alla ricerca di posti liberi;
- Risparmio di benzina e di pneumatici;
- Riduzione del rischio di danni per piccoli incidenti automobilistici;
- Uso dei simboli e segnali di facile comprensione con i quali gli automobilisti possono facilmente familiarizzare;

Saranno infine installati in corrispondenza delle rampe di accesso ai parcheggi, dei display con segnalazione numerica della disponibilità dell'area di parcheggio, per ottimizzare l'indirizzamento degli utenti.

Naturalmente tutte le opere di mitigazione descritte in questo paragrafo, sono state inserite in progetto con la finalità di fluidificare il traffico viabilistico ed evitare le congestioni sulla rete stradale locale, oltre a ridurre le emissioni acustiche entro i limiti di legge risolvendo un problema che attualmente è presente sul sito.

[...]

\* \* \*

### **ESITO ISTRUTTORIO**

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, di cui il tecnico Arch. Stefano Ciaranfi, 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 le documentazioni integrative pervenute;
- sono stati acquisiti i seguenti pareri nell'ambito istruttorio, a norma dell'art. 19, comma 3 e 4 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni:
  - ✓ ASL Viterbo, Dipartimento di Prevenzione, U.O.C. Servizio Igiene e Sanità Pubblica, nota prot. n. 43422 del 31/05/2019, acquisita con prot. n. 418645 del 31/05/2019;
  - ✓ ASTRAL Azienda Strade Lazio S.p.A., nota prot. n. 14952 del 11/06/2019, acquisita con prot. n. 450907 del 13/06/2019;
  - ✓ Comune di Viterbo, Settore VII, nota prot. n. 52342 del 06/06/2019, acquisita con prot. n. 433273 del 06/06/2019;
  - ✓ Comune di Viterbo, Settore VIII, Politiche dell'Ambiente, Servizi Pubblici Locali, Termalismo, Verde Pubblico, Agricoltura, nota prot. n. 1207 del 08/01/2020, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 11344 del 08/01/2020.

Le suddette Autorità non hanno evidenziato significative criticità derivanti dalla realizzazione dell'opera.

Considerato 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, in particolare per quanto attiene gli aspetti trasportistici e quelli relativi alle emissioni acustiche;

### TUTTO CIÒ PREMESSO

effettuata la procedura di Verifica ai sensi dell'art 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. 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 8 dell'art. 19 del citato Decreto, le seguenti vincolanti prescrizioni:

- Il progetto sia 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.
- Il progetto esecutivo dovrà recepire le indicazioni contenute nello studio preliminare ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione ambientale, in particolare, come in premessa richiamato, la Società Proponente dovrà assicurare la realizzazione dei seguenti interventi:
  - per quanto riguarda le emissioni acustiche [...] *si interverrà direttamente sulla sorgente sostituendo il tappetino di usura esistente con uno nuovo realizzato con asfalti a bassa rumorosità sulle strade seguenti:*

- la tratta di Via Cassia Nord compresa tra piazza Caduti Aviazione dell'Esercito e la tangenziale, per una lunghezza complessiva di circa 375 m;
- la tratta della strada Tuscanese compresa tra l'incrocio con via Cassia Nord e l'incrocio con via Falcone e Borsellino, per una lunghezza complessiva di circa 195 m;
- il tratto di collegamento tra via Cassia Nord e la strada Tuscanese, per una lunghezza complessiva di circa 30 m;
- il tratto di via Falcone e Borsellino ad ovest dell'incrocio con via Amedeo Ceresa di fronte al ricettore 10, per una lunghezza complessiva di circa 200 m.

*Il tutto per un totale di circa 800 metri lineari di nuovo tappetino di usura in asfalto acustico.*

- In merito all'aspetto trasportistico, si dovrà prevedere un intervento di ridisegno dell'intersezione tra largo Mario di Lecce e Strada Tuscanese (SP 2), come illustrato negli elaborati denominati "Studio di impatto viabilistico – Relazione tecnica" e "Studio Preliminare Ambientale".

La realizzazione dei suddetti interventi dovrà avvenire prima o, come termine massimo, contestualmente all'esecuzione delle opere in progetto, al fine di ridurre l'impatto che l'insediamento crea con gli attuali flussi di traffico. Per gli adeguamenti delle viabilità esistenti, 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.

- 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.

- 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.
- Dovranno essere adottate le seguenti indicazioni in riferimento alle sistemazioni a verde delle aree, in particolare:
  - 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 3 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 debbono essere sistemati 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.
  - 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.
- 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).
  - L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.
  - 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 e ss.mm.ii. conformemente a quanto disposto dall'Allegato IV, punto 8, lettera t) del citato Decreto.

Il presente documento è costituito da n. 18 pagine inclusa la copertina.

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