REGIONE LAZIO

DIREZIONE REGIONALE VALUTAZIONI AMBIENTALI E BONIFICHE

AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Progetto	Demolizione e ricostruzione con cambio di destinazione d'uso e ampliamento in applicazione della L.R. n. 10/2011, art 3 ter, comma 1, lettera c, e art 4, comma 1, lettera b, degli edifici ricadenti nell'area denominata "Collina Muratella ex Centro Direzionale Alitalia".
Proponente	Società Freccia Alata 2 S.r.l.
Ubicazione	Provincia di Roma Roma Capitale Località Muratella, Via Marchetti n. 111

Registro elenco progetti n. 65/2016

Pronuncia di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Arch. Paola Pelone _____ ISTRUTTORI: Geom. Roberto Cappella _____ _____ _____ _____	IL DIRETTORE Arch. Demetrio Carini _____ 02/05/2017

VIALE DEL TINTORETTO, 432
00142 ROMA
TEL +39.06.51689356
FAX +39.06.51689478
www.regione.lazio.it

L'opera in esame ricade tra quelle elencate nell'Allegato IV, punto 7, lettera b, 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 22/12/2016 la Soc. Freccia Alata 2 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 V del suindicato Decreto Legislativo e ha provveduto a pubblicare sul *B.U.R.L. n. 102/2016* l'annuncio di avvenuto deposito.

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 65/2016 dell'elenco.

Nel termine di 45 giorni il progetto e lo studio non sono stati consultati dal pubblico e non sono pervenute osservazioni, ai sensi dell'art. 20, comma 3, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

Esaminati gli elaborati trasmessi in fase di presentazione dell'istanza di cui all'**Allegato A**.

La Soc. Freccia Alata 2 S.r.l. con nota prot. n. 07/17 del 11/04/2017, acquisita con prot. n. 196352 del 14/04/2017, ha volontariamente trasmesso la seguente documentazione integrativa:

- Addendum allo Studio Preliminare Ambientale;
- Progetto architettonico – elaborati e tabelle;
- Richiesta rilascio autorizzazione paesaggistica per adeguamento dei marciapiedi esistenti su Via Alessandro Marchetti e realizzazione di un percorso ciclopedonale Municipio XI;
- Relazione paesaggistica semplificata;
- Elaborato contenente (in rif. allegato D) 8. Ubicazione dell'intervento 9. Documentazione fotografica dello stato attuale 12. Documentazione di progetto;
- Verbale di chiusura conferenza di servizi del 16 settembre 2015 – Istanza PDC prot. n. 132980/2015;
- Verbale di chiusura conferenza di servizi del 20 luglio 2016 – Progetto definitivo delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria annesse all'istanza di permesso di costruire prot. n. 103510/12.

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.

LOCALIZZAZIONE E CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Localizzazione del Progetto

L'area di progetto ha un'estensione pari a circa 232.850 m^2 ed è ubicata nel quadrante Sud occidentale del Comune di Roma, nel territorio del XI Municipio (ex XV) ad Ovest del fiume Tevere, su un rilievo collinare prospiciente la carreggiata interna del Grande Raccordo Anulare, in prossimità dell'intersezione con l'Autostrada Roma-Fiumicino.

Del sistema infrastrutturale del quadrante periurbano di riferimento fanno parte Via della Magliana, la stazione "Muratella" della linea ferroviaria urbana FL1, che collega Roma all'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci".

L'accessibilità all'area è garantita da Via Generale Amedeo Mecozzi che si innesta a Nord sul Grande Raccordo Anulare e da Via Marchetti e da Viale Gaetano Arturo Crocco che si innestano a Sud su Via Magliana.

L'area di intervento è attualmente occupata da:

- *un comparto privato di 106.756 m^2, completamente recintato, in cui insistono gli edifici B-C-D-E dell'ex Centro Direzionale Alitalia, i parcheggi ed i locali tecnici di pertinenza;*
- *un'area pubblica di 126.094 m^2 con parcheggi, infrastrutture stradali e aree verdi.*

Le aree e gli edifici esistenti risultano in evidente stato di degrado e abbandono.
L'area di intervento è delimitata ad Est dalla Valle Bufalina e dalla Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi, a Sud dai complessi residenziali del Piano di Zona B38 Muratella e della Collina Azzurra, a Sud-Ovest dagli edifici destinati a servizi quali il Centro direzionale Toyota Motors Italia e l'Hotel Marriot, ad Ovest dal complesso residenziale Altamira e dalla Valle Lupara, a Nord dal complesso residenziale Casale Somaini e dall'edificio A dell'ex Centro direzionale Alitalia già ristrutturato nel 2005-2006, venduto ad altra Società e attualmente occupato da uffici direzionali.
La presenza di edifici residenziali, direzionali e commerciali definisce un'area a destinazione mista in cui gli edifici B, C, D ed E e le relative pertinenze dell'ex Centro direzionale Alitalia, oggi in stato di abbandono, rappresentano un grande vuoto urbano da recuperare.
La presenza della Valle Bufalina e della Riserva Naturale Regionale della Tenuta dei Massimi in adiacenza all'area di intervento, pongono l'attenzione sul patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico presente da valorizzare.

Descrizione del progetto

Il progetto nasce con l'obiettivo di riqualificare la Collina Muratella attraverso:

- *la realizzazione di n.10 edifici ad uso prevalentemente residenziale (circa 1.500 unità abitative), in parte destinati alla locazione a canone calmierato per l'edilizia sociale (circa 450 unità abitative);*
- *la creazione di spazi pubblici facilmente accessibili e dotati di servizi (plesso scolastico con auditorium) tesi a favorire l'aggregazione sociale;*
- *la realizzazione di un supermercato e di attività commerciali di vicinato;*
- *la realizzazione di un sistema della mobilità che incentivi l'uso dei mezzi pubblici e la condivisione dei mezzi di trasporto (bike-sharing, car-pooling e car-sharing);*
- *l'integrazione tra diverse funzioni tese a soddisfare le diverse esigenze abitative, commerciali e sociali della collettività;*
- *la valorizzazione ambientale dei luoghi, con la creazione di nuove aree verdi, percorsi pedonali e ciclabili, in stretta connessione con la Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi;*
- *la realizzazione di unità abitative di qualità (incluse quelle riservate al social housing) con elevate prestazioni bioclimatiche ed energetiche, che privilegiano l'utilizzo di materiali ecocompatibili e di fonti energetiche rinnovabili.*

Per la realizzazione del progetto è prevista la demolizione degli edifici B-C-D-E dell'ex Centro direzionale Alitalia.
Il progetto può essere suddiviso in due parti:

A. *il comparto edilizio, dove è prevista la realizzazione degli edifici residenziali e commerciali e delle opere pubbliche di urbanizzazione secondaria (plesso scolastico con auditorium);*
B. *le aree pubbliche da riqualificare che comprendono aree a verde, infrastrutture stradali e parcheggi (opere di urbanizzazione primaria).*

Il comparto edilizio di cui al punto A, si articola attorno ad una piazza pedonale che costituisce il cardine della composizione architettonica e che caratterizza l'organismo urbano progettato.
Il comparto è attraversato da un percorso ciclo-pedonale centrale che, dal supermercato posto a Sud-Est a quota 40,00 m.s.l.m., si snoda lungo la zona a servizi (plesso scolastico ed auditorium), serve le unità di edilizia residenziale libera e sociale e raggiunge la piazza che ospita negozi di vicinato, pubblici esercizi e spazi ludico-sportivi. Due edifici, a destinazione mista (commerciale e residenziale), posti a quota 48,00 m.s.l.m., chiudono la quinta della piazza all'estremità Nord-Ovest della Collina Muratella.
Il percorso ciclo-pedonale centrale che unisce l'area commerciale con la piazza, caratterizzato dalla

presenza di aree verdi, viene proposto con andamento a linee spezzate su cui si attestano gli edifici dei fabbricati residenziali (tipologie A, B e D) che seguono l'assetto orografico e geomorfologico della Collina Muratella.
La piazza è stata progettata per essere vissuta da tutto il quartiere: sia dai nuovi residenti che dagli abitanti e fruitori del quartiere.
La piazza è attraversata da due percorsi coperti con pergolati in legno su cui si attestano piccole unità commerciali di vicinato e pubblici esercizi.
Un'area destinata a servizi pubblici comprendente il plesso scolastico e l'annesso con auditorium, assieme al sistema del verde e dei percorsi ciclo-pedonali, si pone come spazio chiave per favorire l'aggregazione e l'integrazione sociale.
La disponibilità di nuovi servizi pubblici e di nuove attività commerciali rappresentano un elemento qualificante del quartiere in grado di produrre ricadute positive sull'intero tessuto socio-economico: i residenti potranno fruire dei nuovi servizi, evitando l'utilizzo del mezzo privato, nell'ambito di spazi accoglienti e sicuri.
Per quanto concerne i criteri morfologici della progettazione, tutti i fabbricati sono stati studiati in modo tale da evitare l'interferenza degli affacci, valorizzando il godimento delle aree verdi di progetto e del territorio circostante.
Grande attenzione è stata posta alla configurazione, all'orientamento degli edifici ed alle tecnologie costruttive da adottare per massimizzare il comportamento passivo degli edifici e limitare il fabbisogno energetico: gli edifici sono tutti dotati di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili che superano ampiamente i requisiti richiesti dalle normative vigenti in materia.
I percorsi carrabili, pubblici e privati sono perimetrali al comparto edilizio e consentono l'accesso alle autorimesse dei parcheggi pertinenziali posti negli interrati degli edifici.
Nelle aree pubbliche da riqualificare, di cui al punto B, sono previste opere di riqualificazione funzionali a valorizzare il comparto edilizio, a connetterlo con il resto del quartiere, a dotarlo di aree verdi, di parcheggi ben illuminati e di adeguate reti per l'approvvigionamento idrico e per la raccolta e lo smaltimento delle acque reflue.
Sia nel comparto edilizio che nelle aree pubbliche da riqualificare verranno messe a dimora essenze arbustive ed arboree, caratteristiche della vegetazione potenziale e reale della Campagna romana, tali da conferire al progetto valenza ecologica ed ambientale. […]
La residenza
Il progetto prevede la realizzazione di circa 1.500 unità abitative destinate a circa 3.779 residenti su una S.U.L. pari a 94.458,80 m^2.
Le residenze si concentrano in n.10 edifici di diversa tipologia edilizia:

- *le tipologie edilizie A, B, D, a destinazione residenziale;*
- *la tipologia edilizia C a destinazione mista: residenziale e commerciale.*

Le tipologie A, B e D sono composte da un piano terra con appartamenti con giardino, più sei piani oltre ad un piano attico. Al piano interrato sono posti i parcheggi privati pertinenziali. Le tipologie sono modulari e si differenziano per il numero di moduli e dei corpi scala. […]
I due edifici di tipologia C fungono da testata dell'asse principale che percorre, come dorsale, tutta l'area di progetto, definendo la forma della piazza e creandone la quinta. Attraverso l'inclinazione dei due corpi principali il volume della tipologia C è stato alleggerito creando tre corti interne dove si sviluppano i giardini degli appartamenti del primo piano e si snodano i ballatoi di accesso agli alloggi degli altri piani. I ballatoi sono segnati verticalmente da pannelli traforati di schermatura davanti alle finestre dei vani di servizio degli alloggi, per preservarne la privacy e da fioriere davanti alle finestre dei vani giorno. I due corpi che costituiscono la tipologia C sono quindi collegati fra loro dai percorsi a nastro costituiti dai ballatoi.
Al piano terra l'identità dei due corpi viene amplificata dalla diversa destinazione d'uso:

- *residenziale con alloggi con giardino con affaccio a Nord e ad Ovest, perimetrali all'area di intervento;*
- *commerciale nei corpi che si affacciano sulla piazza.*

In ogni caso la continuità di tutto l'edificio C, che deve essere letto come elemento unico, è data dal portico di accesso sul fronte delle attività commerciali, caratterizzato da pilastri inclinati di acciaio, che unisce i volumi residenziali. […]

Ogni edificio delle diverse tipologie ha un piano interrato adibito ad autorimessa con posti auto e cantine pertinenziali. L'accesso alle autorimesse avviene da percorsi carrabili e rampe a doppio senso di marcia, con pendenza massima del 16%. Tale scelta ha consentito di ridurre il consumo di suolo, risparmiando vaste aree libere da destinare a piazza, percorsi ciclo-pedonali, aree verdi, giardini privati.

Per tutte le tipologie, gli accessi alle residenze private avverranno direttamente sia dall'esterno, attraverso la viabilità perimetrale di progetto, sia dai parcheggi posti al piano interrato. Sono previste lungo la viabilità aree di parcheggio a raso, a servizio delle unità residenziali e commerciali.

Saranno impiegate preferibilmente tecnologie sostenibili e materiali e tecniche costruttive di qualità, ai sensi dell'art.8 della Legge Regionale n.6/2008, con un'attenzione particolare all'utilizzo di materiali ecocompatibili, riciclati e riciclabili di provenienza locale. […]

Social housing

Il progetto prevede che circa 450 unità abitative (pari a 20.498,19 m2 di S.U.L. residenziale) siano destinate al social housing, ovvero a residenze a canone calmierato per giovani coppie a basso reddito, genitori single, lavoratori mobili, anziani in condizioni economiche svantaggiate, studenti fuori sede.

Tale scelta permetterà di dare una risposta concreta all'emergenza abitativa delle fasce sociali che oggi non riescono ad accedere all'edilizia libera, a causa degli elevati costi degli affitti, ma che, allo stesso tempo, non rientrano nelle fasce sociali più svantaggiate.

Il social housing introduce una nuova idea di casa: oltre alla qualità degli spazi abitativi a canoni accessibili, prevede la condivisione di spazi, attrezzature, mezzi di trasporto (car-pooling) e del tempo libero (banca del tempo).

Il blocco residenziale del social housing (tipologia A) è stato posizionato vicino ai servizi pubblici (plesso scolastico) con l'obiettivo di facilitare la fruizione dell'auditorium e degli spazi pubblici per l'organizzazione di eventi culturali di quartiere e per l'aggregazione sociale.

Supermercato e attività commerciali di vicinato

Il complesso edilizio, oltre agli edifici residenziali, prevede la realizzazione di un supermercato che, in base alla classificazione della L.R. 33/99, rientra tra le medie strutture di vendita, e di attività commerciali di vicinato, per una S.U.L. non residenziale complessiva pari a 6.539 mq.

Il supermercato è localizzato a Sud-Est del complesso edilizio, in posizione facilmente accessibile sia a piedi che in auto anche dai non residenti. L'edificio è composto da una superficie di vendita di 1.385 m^2 oltre ad uffici, locali deposito e locali a servizio. La struttura è ad un solo piano, con copertura inclinata che aggetta sul fronte strada a creare pensilina d'invito e copertura all'ingresso del supermercato.

In copertura sono posizionati pannelli fotovoltaici per la produzione di energia da fonti rinnovabili. I prospetti relativi all'area vendita hanno pareti vetrate a tutt'altezza.

In supermercato è dotato di un parcheggio interrato ed uno a raso esterno, oltre a un parcheggio sul retro destinato al carico ed allo scarico delle merci, al quale si accede da una viabilità diversa da quella destinata ai clienti del supermercato.

Il numero delle alberature previste nei parcheggi è superiore a quello richiesto dalla normativa regionale di settore (L.R. 33/99), […].

Nei locali commerciali dove è prevista presenza continuativa di persone, le superfici vetrate sono dimensionate in modo da assicurare un CID medio non inferiore al 2%, e la superficie apribile è maggiore di 1/8 della superficie del pavimento.

Si riportano in sintesi i dati dimensionali del supermercato a confronto con quanto richiesto dalla normativa

regionale di settore.

Supermercato: dati dimensionali

SUPERMERCATO	DATI DI PROGETTO		L.R. 33/99
Media superficie di vendita	*1.385 m²*		*250 a 2.500 m²*
Parcheggi interrati	*2.315,80 m²*	*4.020,10 m²*	*1.410 m²*
Parcheggi a raso	*1.704,30 m²*		
Alberi alto fusto	*38*		*29*

Piccole unità commerciali con attività di vicinato e pubblici esercizi sono posizionate lungo due percorsi coperti da pergolato sulla piazza e lungo il percorso ciclopedonale principale. Le unità si compongono di un'area di vendita vetrata su tre lati e di un retro negozio con bagno.

Altre unità commerciali, orientate verso la piazza, sono posizionate al piano terra delle tipologie residenziali C.

Plesso scolastico e auditorium

L'area del plesso scolastico ed i servizi annessi fanno parte delle opere di urbanizzazione secondaria a scomputo da realizzare a seguito del cambio di destinazione da direzionale a residenziale attuata in base al Piano Casa.

La superficie occupata dai nuovi servizi pubblici è pari a 12.284 m², superiore alla dotazione minima richiesta dal DM 1444/68 che è pari a 12.281,75 m².

Il plesso scolastico è localizzato nel settore Sud orientale del comparto edilizio e prevede la realizzazione di una scuola primaria con annessi mensa, palestra, auditorium e spazi all'aperto. La nuova scuola è stata progettata per un utenza di 250 alunni (2 cicli di scuola primaria 5+5) nel rispetto di quanto richiesto dalla normativa di settore (D.M. 18/12/1975).

L'edificio è stato progettato sia come luogo didattico che come luogo d'incontro per eventi ricreativi e socio-culturali: gli alunni potranno usufruire delle aule destinate alla didattica la mattina e dedicarsi, assieme alle famiglie e ai residenti del quartiere, ad attività culturali, ludico-sportive e ricreative nelle ore pomeridiane e serali usufruendo dell'auditorium, della palestra e degli spazi esterni attrezzati. I diversi accessi presenti sui tre lati del complesso sono funzionali alla fruizione degli spazi interni ed esterni della scuola durante l'intera giornata. […]

Tutte le soluzioni tecniche ed i materiali sono stati selezionati nell'ottica di facilitare la manutenzione ed il mantenimento del bene, e nel rispetto di quanto previsto dall'art.8 della Legge Regionale n.6/2008.

La scuola primaria sarà dotata di un adeguato isolamento acustico, di soluzioni fonoassorbenti per gli ambienti interni, di accorgimenti per ridurre la rumorosità degli impianti come richiesto dalla normativa di settore.

Il plesso scolastico è dotato di una palestra di tipo A1 di 260 m² con servizi annessi (spogliatoi, magazzino e ambulatorio medico).

L'edificio presenta due accessi: uno a servizio diretto della scuola primaria, l'altro sul lato Sud per tutti i residenti del quartiere e a diretto contatto con le residenze destinate all'housing sociale.

Tutti i locali saranno dotati di un impianto di riscaldamento adatto a garantire le idonee condizioni di comfort per lo svolgimento dell'attività sportiva e delle attività accessorie.

Il plesso scolastico è dotato di un auditorium di quartiere, richiesto espressamente da Roma Capitale - Dipartimento P.A.U., con protocollo n° 127783 del 29 luglio 2015, che sarà utilizzato sia per le attività scolastiche che per le iniziative culturali e sociali di quartiere.

L'auditorium ha un' altezza di 8 metri ed una superficie sfaccettata pari a 242 m² che ospiterà un teatro di tipo classico strutturato con una platea da 215 posti.

L'auditorium si configura come corpo autonomo e indipendente anche ai fini della sua gestione: gli impianti saranno separati da quelli della scuola.

L'auditorium avrà una struttura portante in cemento armato con coibentazione interna, rivestita

esternamente da lamelle verticali in metallo. All'interno è previsto un rivestimento in pannelli in legno microforato e controsoffitti a vantaggio dell'acustica.
Sopra l'auditorium e sopra le aule per la didattica è previsto il posizionamento di impianti fotovoltaici e solari termici per la produzione di energia e di acqua calda sanitaria.
Nelle aree esterne alla scuola sono previste un campo di minibasket (di dimensioni 23,90 m x 12,85 m), aree verdi ed aree attrezzate per il gioco.
Nelle aree verdi verranno inserite delle essenze arboree quali tiglio, leccio, acero campestre ed arbustive quali corbezzolo, berretta del prete, lentisco, mirto, rosmarino.
Un percorso pedonale, coperto da un pergolato in legno, con panchine permetteranno di fruire di zone ombreggiate durante le ore più calde.
Un orto didattico è previsto al centro della corte aperta su cui si affacciano le aule didattiche.
Tutti gli accessi alle aree esterne sono dotati di rampe d'accesso al 5% o all'8% al fine di eliminare le barriere architettoniche create dal dislivello tra i percorsi esterni ed i percorsi interni.
Il plesso scolastico è dotato di parcheggi sia in adiacenza all'edificio sia in un'area dedicata posta a Nord del comparto edilizio, ad una distanza di circa 117 ml dal plesso scolastico.
La planimetria generale del plesso scolastico è stata elaborata in modo da rendere possibile, nel settore Nord-Ovest dell'edificio, un eventuale successivo ampliamento per la realizzazione di una nuova sezione di 6 classi di scuola secondaria, che disporrà di un ingresso separato e che potrà usufruire delle strutture e servizi già esistenti.

<u>Il sistema della mobilità: flussi e aree di sosta</u>
Il progetto concorre a promuovere la mobilità sostenibile, privilegiando gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici.
Il percorso ciclo-pedonale, che attraversa il comparto edilizio, prosegue :

- *ad Est su Via Marchetti e Via della Magliana sino a raggiungere:*
  - *la stazione Muratella della linea ferroviaria FL1 Roma-Fiumicino Aeroporto;*
  - *uno degli accessi ai percorsi ciclo-pedonali della Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi;*
- *a Sud, in adiacenza agli esistenti parcheggi pubblici, in posizione panoramica, sino a raggiungere il parco pubblico in progetto.*

Il percorso ciclo-pedonale, oltre a permettere una mobilità alternativa e in sicurezza sulla viabilità esistente, valorizza il grande patrimonio naturale adiacente l'area di progetto rappresentato dalla Valle Bufalina e dalla Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi.
I flussi carrabili (vedi Figura 20) si attestano sul perimetro del comparto edilizio, dal quale si accede attraverso rampe alle autorimesse dei parcheggi pertinenziali posti negli interrati degli edifici.
La scelta di concentrare i parcheggi negli interrati ha consentito di ridurre il consumo di suolo e di destinare le aree a verde ed alla fruizione a piedi e in bicicletta.
Per garantire la piena fruizione delle aree pubbliche sono previsti interventi di riqualificazione (opere di urbanizzazione primaria a scomputo) che interessano le infrastrutture stradali ed i parcheggi esistenti. Per le infrastrutture stradali è prevista:

- *la riqualificazione di Via Marchetti mediante la realizzazione di un nuovo marciapiede, dove mancante, e la risistemazione di quello esistente;*
- *la riqualificazione di Via della Magliana nel tratto tra Via Marchetti e la stazione ferroviaria FL1 Muratella mediante la realizzazione di un percorso pedonale protetto con parapedonale;*
- *la riqualificazione di Via Toyoda mediante la riasfaltatura nel tratto che va da Via Pensuti e Via Viscardi;*
- *riqualificazione di Via Velani mediante la riasfaltatura fino all'innesto con Via Marchetti;*
- *la riqualificazione di parte di Via Gagarin mediante riasfaltatura.*

La riasfaltatura delle sedi stradali consentirà, da un parte, di sanare fessurazioni, buche e dissesti del

manto stradale esistente, dall'altra di ripristinare il manto stradale in maniera continua, successivamente alla prevista riqualificazione delle infrastrutture di smaltimento e di adduzione idrica.
Per i parcheggi esistenti è prevista la realizzazione di illuminazione notturna di rinforzo e la sistemazione delle canalette grigliate di raccolta delle acqua meteoriche. […]

Verde pubblico e verde privato
Uno dei principi guida della progettazione è stato quello di creare una forte relazione con il paesaggio naturale esistente ed in particolare con limitrofa Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi. A tal scopo il progetto prevede per il verde pubblico:

- *la forestazione di un'ampia scarpata, attualmente degradata da vegetazione spontanea e infestante;*
- *la realizzazione di un parco pubblico in sostituzione di un'area oggi destinata a parcheggio;*
- *la realizzazione di un percorso fitness all'aperto situato in adiacenza alla Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi e alla Valle Bufalina;*
- *la realizzazione di un'area dedicata ai cani munita di recinzione situata a Nord del complesso edilizio.* […]

Dati dimensionali di progetto
Si riporta nel seguito una sintesi dei dati dimensionali di progetto.

Dati dimensionali di progetto

SUPERFICI	
Comparto privato (m^2)	*94.473,80*
Superfici per standard urbanistici - servizi pubblici: Plesso scolastico con auditorium (m^2)	*12.282,20*
Aree pubbliche da riqualificare (m^2)	*126.094,00*
Superficie territoriale TOTALE	***232.850,00***

VOLUMETRIA	
Residenziale (m^3)	*292.822, 28*
Commerciale (m^3)	*25.610,57*
Servizi pubblici di livello locale (m^3)	*14.448,32*
VOLUMETRIA TOTALE	***332.881,17***

SUPERFICIE UTILE LORDA	
Residenziale	*94.458,80*
Commerciale	*6.539*
Servizi pubblici di livello locale	*2.863,95*
SUL TOTALE	***103.861,75***

PARCHEGGI PERTINENZIALI	
Residenziale	*34.654,05*
Non residenziale (Commerciale)	*6.137,20*

Servizi pubblici di livello locale	*1.202,08*
TOTALE PARCHEGGI PERTINENZIALI	***40.791,25***

VERDE PUBBLICO	
Alberi (n.)	*604*
Arbusti (n.)	*851*

VERDE PRIVATO	
Alberi (n.)	*414*
Arbusti (n.)	*4.365*

Gestione delle terre e rocce da scavo

Dall'esame dell'elaborato tecnico denominato "Campionamento e analisi dei terreni", risulta che il materiale proveniente dagli scavi di cantiere sarà riutilizzato nello stesso sito, così come previsto dall'art. 185, comma 1, lettera c) del D.Lgs. n.152/06 e s.m.i.

Al fine di verificare la possibilità di riutilizzo nello stesso sito di cantiere, sono stati prelevati 30 campioni di terreno, distribuiti in 10 punti di campionamento, successivamente analizzati in laboratorio chimico.

Per la redazione del piano di campionamento e analisi (quantificazione numero punti di campionamento, scelta dei parametri da analizzare ecc.), si è tenuto conto anche di quanto indicato nel D.M. 161/2012.

I risultati ottenuti dalle prove di laboratorio, evidenziano la non contaminazione dell'area di intervento, rispetto alla destinazione d'uso della stessa, verificata dalle analisi chimiche effettuate, che hanno mostrato per tutti i campioni analizzati, valori di concentrazione delle CSC inferiori ai limiti indicati nella Tabella 1, colonna A "Siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale", dell'Allegato 5, Titolo V, parte IV del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Coerenza del progetto con il quadro programmatico di riferimento

Dalle analisi svolte emerge la piena coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione di livello nazionale, regionale, provinciale e locale, in particolare:

- *con il PTPR e PTP in quanto il comparto edilizio non interessa beni paesaggistici. Anche gli interventi di riqualificazione delle opere pubbliche, ed in particolare del marciapiede e della pista ciclabile sul tratto di via della Magliana e su parte di via Marchetti, ricadenti in aree di interesse archeologico, sono compatibili con gli obiettivi di tutela, le destinazioni d'uso e gli interventi consentiti riportati nelle NTA del PTPR e nel PTP.*
- *con il vincolo idrogeologico in quanto l'area d'intervento non risulta sottoposta a tale vincolo;*
- *con il Piano di Tutela delle Acque in quanto, sia in fase di realizzazione che di esercizio, non interferisce con il sistema idrografico della Valle Bufalina e con le acque sotterranee; in particolare non sono previsti scarichi idrici nelle acque superficiali e le acque reflue verranno recapitate nella rete fognaria; gli approvvigionamenti idrici verranno soddisfatti dalla rete acquedottistica;*
- *con il Piano di Gestione del rischio alluvioni del distretto idrografico dell'Appennino centrale e con il Piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, in quanto*

l'area di progetto non ricade in aree a rischio idraulico e non è interessata da potenziali situazioni di rischio di frana;

- *con le aree naturali protette ed in particolare con la Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi e con la Riserva Naturale Statale del Litorale Romane, localizzate ad una distanza minore di 3 Km.* (L'area di progetto non ricade in aree naturali protette istituite ai sensi della normativa comunitaria, nazionale e regionale vigente).
  Riserva Naturale Statale del Litorale Romano: il progetto, sia in fase di realizzazione che di esercizio, non interferisce con il sistema idrografico della Valle Bufalina e quindi con quello del Fiume Tevere, che ne rappresenta il recapito finale, né dal punto di vista qualitativo che quantitativo in quanto non sono previsti scarichi idrici nelle acque superficiali. La riqualificazione mediante forestazione e interventi di ingegneria naturalistica della scarpata posta in destra idrografica della Valle Bufalina, contribuirà inoltre a ripristinare l'originaria continuità forestale e fitosociologica delle aree collinari che delimitano la Valle Bufalina ed a migliorarne, almeno in questo tratto, la valenza ambientale ed ecosistemica, generando benefici, diretti e indiretti, per l'habitat fluviale del fiume Tevere compreso nella Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.
  Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi: il progetto è coerente con gli indirizzi di tutela della Sottozona A2 del Piano di Assetto in quanto prevede un intervento di forestazione con impianto di 460 alberi selezionati in base al climax tipico dell'area e coerenti con le specie e l'associazione fitosociologica che caratterizza i boschi localizzati in sponda sinistra della Valle Bufalina, all'interno della Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi (cerro, roverella, farnetto, leccio, sughera). il Progetto è inoltre coerente con gli indirizzi di tutela della Sottozona D2 del Piano di Assetto in quanto prevede la realizzazione di una pista ciclabile che si integra con il sistema ciclo-pedonale previsto dal Piano di Assetto attraverso il nodo comune della stazione "Muratella" che rappresenta punto di interscambio con il sistema della mobilità su ferro e consente di potenziare i sistemi di accesso e di fruizione della Riserva, in linea con gli obiettivi strategici del Piano per la "promozione dell'interconnessione eco-biologica-paesistica ed urbana".
- *con il Piano di risanamento della qualità dell'aria in quanto, oltre al rispetto dei valori limite di concentrazione degli inquinanti in atmosfera, prevede una serie di interventi che riducono l'uso dei veicoli privati ed il riscaldamento da fonti convenzionali non rinnovabili, in particolare è prevista:*
  - *la realizzazione di una pista ciclabile e postazioni di bike-sharing nei principali punti di accesso e di destinazione del progetto (piazza, scuola, stazione ferroviaria Muratella, parco pubblico, supermercato ecc.);*
  - *la pedonalizzazione dell'intero comparto edilizio;*
  - *la realizzazione di circa 450 residenze a canone calmierato per l'edilizia sociale che prevedono, come pratica quotidiana, la condivisione della macchina (car-pooling);*
  - *la realizzazione di servizi pubblici (plesso scolastico), esercizi commerciali e luoghi di aggregazione (auditorium, aule per attività extrascolastiche) che riducono gli spostamenti da e per il quartiere;*
  - *l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili per i fabbisogni di climatizzazione e di produzione di acqua calda sanitaria per l'intero comparto edilizio.*
- *con il Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Roma, in quanto concorre alla costruzione di un "sistema integrato" composto da componenti insediative e funzionali; il progetto, pur non rientrando nella Rete ecologica provinciale, concorre alla sua riqualificazione e valorizzazione ambientale attraverso un intervento di forestazione e la realizzazione di un percorso attrezzato per le attività sportive in adiacenza alla Valle Bufalina.*
- *con il PRG, in quanto le destinazioni d'uso di progetto (abitative, commerciali, servizi) rientrano tra le destinazioni d'uso consentite per i Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia libera T/3 della Città Consolidata in cui ricade l'area di intervento (art.48 delle NTA del PRG). L'area*

d'intervento, inoltre, non ricade nella rete ecologica, tuttavia gli interventi di riqualificazione previsti nelle aree pubbliche esistenti posti in adiacenza alla Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi (forestazione, parco pubblico, area fitness), concorrono alla sua valorizzazione e tutela.

- *con il Piano di Zonizzazione acustica comunale, in quanto sia in fase di cantiere (con l'ausilio di una barriera fonoassorbente posta sul perimetro dell'area di cantiere e a protezione dell'edificio A dell'ex Centro direzionale Alitalia) che in fase di esercizio vengono rispettati i valori limite di immissione per la Classe III "Aree di tipo misto" in cui ricade l'area di progetto.*
- *con i vincoli per le aree limitrofe all'aeroporto di Roma-Fiumicino "L. Da Vinci", in quanto gli edifici di progetto e le opere provvisionali di ausilio alla costruzione (principalmente gru) raggiungono un'altezza massima di 94 metri inferiore al limite imposto (146 metri), e rientrano tra le destinazioni d'uso consentite nella superficie orizzontale esterna dell'Aeroporto.*

Il progetto verrà inoltre realizzato in base alle Norme Tecniche per le Costruzioni secondo gli specifici criteri per la progettazione e la realizzazione degli edifici in base alla zona sismica 3A prevista dalla DGR n.387 del 22 maggio 2009.

Nell'elaborato denominato *"Addendum allo Studio Preliminare Ambientale"* viene effettuato un approfondimento in merito alla realizzazione del percorso ciclopedonale, posto sulla fascia di pertinenza stradale di Via della Magliana e sull'adeguamento dei marciapiedi di Via Alessandro Marchetti, per il collegamento ciclopedonale del quartiere al trasporto pubblico locale (fermate autobus e stazione ferroviaria Muratella).

Nella nota del 22.03.2017 prot. 52051 di trasmissione del Verbale di chiusura della Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo delle opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri dovuti per l'intervento di riqualificazione, il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - Direzione Edilizia – U.O. Permessi di Costruire di Roma Capitale ha rappresentato la necessità di acquisire se dovuta - l'autorizzazione paesaggistica per il suindicato percorso ciclopedonale ai sensi del DPR n. 31/2017 "Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata ", pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.68 del 22-3-2017 ed entrato in vigore il 6 aprile u.s. […]

[…] *L'area di progetto sottoposta ad autorizzazione paesaggistica ai sensi del DPR 31/2017, nello specifico l'itinerario ciclopedonale, non interferisce con la Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi ma è adiacente ad essa e nel tratto lungo Via della Magliana si snoda lungo il margine della carreggiata stradale in direzione G.R.A., a partire dal limite della banchina che costeggia la carreggiata priva di marciapiede. Sulla base delle cartografie rese disponibili dalla Regione Lazio tramite il SITAP* […], *è possibile rilevare che il limite della strada esistente (Via della Magliana) si trova ad una distanza compresa tra i 7 e gli 11 metri rispetto al confine della Riserva. Il percorso ciclopedonale protetto pertanto non andrà ad interessare la Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi, in quanto ricadente nella fascia di pertinenza stradale compresa tra la banchina ed il confine stradale. Tale fascia è parte della proprietà stradale e può essere utilizzata secondo il Codice della Strada solo per la realizzazione di altre parti della strada: banchine e piazzole o corsie per la sosta di emergenza, stalli di sosta e relative corsie di manovra, fermate dei mezzi pubblici e relative pensiline, isole spartitraffico e separatori fisici tra movimenti e soste veicolari, fasce a verde – anche alberate – e piste ciclabili, carreggiate di servizio, marciapiedi e passaggi pedonali di servizio.*

In base alla Tavola B del PTPR "Beni paesaggistici", il percorso ciclopedonale da realizzare interessa aree tutelate per legge ai sensi dell'art.134 comma 1 lettera b) e dell'art.142 comma 1 lettera m) D.Lgs.42/2004 (art.13 lett. a L.R.24/98):

- *Aree di interesse archeologico già individuate - ID_RL: m058_0424 – Nome: Area tra Via Pisana e Tevere;*
- *Aree di interesse archeologico già individuate - Beni lineari con fascia di rispetto – ID_RL: ml_0913*

– *Nome: Via Campana.*

In base alla tavola A del PTPR "Sistemi ed Ambiti di Paesaggio" il percorso ciclopedonale da realizzare ricade nel Sistema del Paesaggio insediativo: reti, infrastrutture e servizi costituito da "porzioni di territorio interessate dalla rete infrastrutturale, viaria, autostradale e ferroviaria, di rilevante valore paesaggistico per l'intensità della percorrenza, interesse storico e per la varietà e la profondità dei panorami che da esse si godono e dalle aree immediatamente adiacenti ad esse".

L'art.32 delle norme del PTPR ed in particolare la Tabella B al punto 7 disciplina gli obiettivi di tutela e le destinazioni d'uso consentite per tale paesaggio. Le tipologie di intervento di trasformazione consentite sono i percorsi pedonali, i sentieri naturalistici e le piste ciclabili, se compatibili con la funzionalità dell'infrastruttura esistente e se rispondono agli obiettivi specifici di tutela, nell'ambito dell'uso infrastrutturale, per lo sviluppo e la fruizione anche visiva del territorio, nel rispetto del patrimonio naturale e culturale.

In base alla Tavola C del PTPR "Beni del patrimonio naturale e culturale e azioni strategiche del PTPR", l'area di intervento è interessata da:

- *Beni del patrimonio culturale:*
  - *Sistema dell'insediamento contemporaneo - Fascia di rispetto beni lineari;*
- *Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale (art.143 D.Lgs.42/2004):*
  - *Area a connotazione specifica: Parchi archeologici e culturali (art.31 ter L.R. 24/98),*
  - *Percorsi panoramici (artt.31 bis e 16 L.R. 24/98).*

Il progetto proposto è coerente con gli obiettivi di tutela e valorizzazione individuati dal PTPR. Nelle tipologie di intervento di trasformazione consentite vi sono quelle previste nell'intervento in oggetto: percorsi pedonali e piste ciclabili. Come previsto dalle norme del PTPR essi sono compatibili con la funzionalità dell'infrastruttura esistente, rispondono agli obiettivi di tutela per lo sviluppo e la fruizione anche visiva del territorio, nel rispetto del patrimonio naturale e culturale. L'intervento in oggetto è volto infatti a ripristinare e riqualificare le aree compromesse e degradate, ad assicurare integrazione e continuità formale e funzionale tra il sistema insediativo ed i valori naturalistici delle aree adiacenti, secondo criteri di mobilità sostenibile, rappresentando una valida alternativa all'utilizzo dell'automobile per raggiungere in sicurezza la fermata dell'autobus e la stazione ferroviaria Muratella che collega l'Aeroporto di Fiumicino con Roma. L'intervento contribuisce inoltre ad integrare il sistema di accessibilità alla Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi e consente di apprezzare meglio lo spettacolo delle bellezze panoramiche, individuate come meritevoli di tutela.

Iter autorizzativo

La Legge Regionale 21/2009 successivamente modificata e integrata dalla Legge Regionale 10/2011 ha introdotto nell'ordinamento regionale sostanziali innovazioni riguardo alla possibilità di intervenire sul patrimonio edilizio.

In particolare l'art. 3 ter prevede che "In deroga alle previsioni degli strumenti urbanistici ed edilizi comunali vigenti o adottati nonché nei comuni sprovvisti di tali strumenti, sono consentiti cambi di destinazione d'uso a residenziale attraverso interventi di ristrutturazione edilizia, di sostituzione edilizia con demolizione e ricostruzione, e di completamento, con ampliamento entro il limite del 30 per cento della superficie utile esistente nei limiti previsti dalla lettera c), previa acquisizione del titolo abilitativo di cui all'articolo 6, degli edifici di cui all'articolo 2 aventi destinazione non residenziale, che siano dismessi o mai utilizzati alla data del 30 settembre 2010, ovvero che alla stessa data siano in corso di realizzazione e non siano ultimati e/o per i quali sia scaduto il titolo abilitativo edilizio ovvero, limitatamente agli edifici con destinazione d'uso direzionale, che siano anche in via di dismissione. Gli interventi di cui al presente comma sono consentiti nel rispetto delle seguenti condizioni:

a) omissis;

b) omissis;

c) gli interventi sono finalizzati al cambio di destinazione d'uso in residenziale fino ad un massimo di 15.000 metri quadrati di superficie utile lorda esistente, da incrementare con l'ampliamento di cui all'alinea del presente comma; tali interventi sono subordinati a riservare una quota della superficie complessiva oggetto di trasformazione alla locazione con canone calmierato per l'edilizia sociale, secondo quanto definito dalla Giunta regionale con regolamento di attuazione; detta quota è stabilita nella misura minima del 30 per cento per cambi di destinazione d'uso con una superficie esistente inferiore a 10.000 metri quadrati e nella misura minima del 35 per cento per cambi di destinazione d'uso con una superficie esistente superiore a 10.000 metri quadrati e inferiore a 15.000 metri quadrati; nelle percentuali riservate alla locazione può essere destinata una quota alla locazione per studenti universitari e alle categorie protette e svantaggiate come definite dalle norme nazionali e comunitarie nonché ai componenti del comparto sicurezza, dei vigili del fuoco e delle forze armate;...".

L'art.4 prevede inoltre che "In deroga alle previsioni degli strumenti urbanistici ed edilizi comunali vigenti o adottati nonché nei comuni sprovvisti di tali strumenti, sono consentiti, con esclusione degli edifici ricadenti nelle zone C di cui al decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968 realizzati da meno di venti anni e previa acquisizione del titolo abilitativo di cui all'articolo 6, interventi di sostituzione edilizia con demolizione e ricostruzione, con ampliamento entro i limiti massimi di seguito riportati della volumetria o della superficie utile esistente, degli edifici di cui all'articolo 2, limitatamente alle seguenti fattispecie:

a) omissis;

b) per edifici a destinazione prevalentemente non residenziale, ampliamento fino al 35 per cento e comunque non superiore a 350 metri quadrati, a condizione che nella ricostruzione si rispettino le destinazioni d'uso previste dagli strumenti urbanistici.

Il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Roma, approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.18 del 12 febbraio 2008, inserisce le aree interessate dal progetto nella Città Consolidata - Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia libera T/3. In base art.48 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PRG sono consentite le seguenti destinazioni d'uso: "a) Abitative; b) Commerciali, con esclusione delle destinazioni a CU/a; c) Servizi; d) Turistico-ricettive, limitatamente a strutture ricettive alberghiere ed extra-alberghiere; e) Produttive, limitatamente ad artigianato produttivo; f) Parcheggi non pertinenziali."

Alla luce delle disposizioni normative citate, e rientrando il complesso edilizio esistente e le aree di pertinenza nelle fattispecie indicate all'art.3 Ter comma 1 lettera c) e all'art.4 comma 1 lettera b) della Legge Regionale 10/2011, le Società proprietarie dell'ex "Centro Direzionale Alitalia" sito nel Comune di Roma, hanno presentato in data 13.12.2012 (protocollo n.103510), alla U.O. Permessi di Costruire della Direzione Attuazione degli Strumenti Urbanistici del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica del Comune di Roma, istanza di permesso di costruire avente ad oggetto il cambio di destinazione d'uso da non residenziale a residenziale con demolizione, ricostruzione ed ampliamento del complesso edilizio esistente […].

Il Responsabile del Procedimento, al fine di acquisire i pareri necessari al completamento del procedimento per il rilascio del Permesso di Costruire, ha provveduto a convocare nei termini di legge, per il giorno 20.02.2013, la Conferenza dei Servizi per l'esame del progetto.

Essendo il complesso edilizio inserito nell'elaborato "Carta per la Qualità" del PRG vigente, la presentazione dell'istanza di Permesso di Costruire comportava in capo all'Amministrazione l'onere di verificare l'effettivo permanere dell'esigenza di tutela imposta dal carattere storico, artistico, urbanistico ed architettonico del bene; detto parere doveva essere rilasciato, secondo quanto previsto al punto 1 della Delibera comunale n. 9/2012 nel termine di 50 giorni dalla richiesta, decorso infruttuosamente il quale lo stesso parere doveva intendersi favorevolmente reso.

A conclusione dei lavori della Conferenza dei Servizi, in data 24.10.2013 con nota prot. n.104307 del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio – U.O. Permessi di Costruire, il Responsabile del Procedimento formalizzava agli Enti partecipanti la chiusura della Conferenza dei Servizi alle condizioni contenute nel parere espresso dalla Regione Lazio –

Dipartimento Istituzione e Territorio – Direzione Regionale Territorio Urbanistica Mobilità e Rifiuti - Area Urbanistica e Copianificazione Comunale Roma Capitale e Progetti Speciali […].
Il Responsabile del Procedimento ed il Dirigente pro-tempore della Direzione Edilizia – U.O. Permessi di Costruire hanno inviato alla VIII Commissione Capitolina Permanente Urbanistica la nota prot.n.42055 del 12.03.2015 di richiesta delle opere da realizzare a scomputo degli oneri concessori dovuti in relazione all'intervento proposto.
La VIII Commissione Capitolina Permanente Urbanistica in data 4.05.2015 si è riunita per individuare le opere da realizzare a scomputo degli oneri concessori disponendo che i proventi degli oneri di urbanizzazione e del contributo straordinario versato su base volontaria siano interamente impiegati per la realizzazione di opere pubbliche.
In base a quanto stabilito dalla Commissione Capitolina Permanente Urbanistica con nota del 29.07.2015 (prot.127783) il Responsabile del Procedimento ha richiesto alle Società proponenti di predisporre i progetti preliminari ed i relativi computi metrici delle opere pubbliche […].
Il progetto preliminare delle opere di urbanizzazione predisposto dalle Società proponenti, corredato del computo metrico estimativo, è stato esaminato nel corso della Conferenza dei Servizi del 16.09.2015, che a seguito dell'espressione del parere di competenza degli uffici convocati si è chiusa con verbale del 27.05.2016, prot.n.99731 […].
Sulla base dei progetti preliminari approvati, sono stati predisposti anche i progetti definitivi delle opere pubbliche, esaminati nel corso della Conferenza dei Servizi convocata dal Responsabile del Procedimento il 20.07.2016. E' in corso di completamento il rilascio dei pareri di competenza da parte degli uffici convocati ed imminente la chiusura della Conferenza dei Servizi.
Entro 30 giorni dalla chiusura della Conferenza dei Servizi, la Giunta Capitolina dovrà approvare il progetto definitivo delle opere pubbliche ed autorizzare il rilascio del relativo permesso di costruire da parte della struttura organizzativa competente (art.6 comma 2 quater Legge Regionale 10/2014), che secondo quanto disposto dalla Delibera comunale n.24 del 28 aprile 2016 è anche deputata ad acquisire al patrimonio pubblico le aree cedute a titolo di standard urbanistici.
A seguito dell'approvazione del progetto definitivo delle opere pubbliche da parte della Giunta Capitolina le Società proponenti provvederanno al:

- *Pagamento del contributo relativo al costo di costruzione;*
- *Presentazione di una fideiussione a garanzia dell'importo dovuto per gli oneri di urbanizzazione che saranno oggetto dello scomputo;*
- *Presentazione di un atto d'obbligo registrato e trascritto nel quale è contenuto l'impegno del titolare della proposta a completare le opere pubbliche entro il termine stabilito nella Convenzione che sarà stipulata a seguito dell'approvazione dei progetti definitivi.*

La struttura organizzativa competente al rilascio del titolo abilitativo potrà pertanto rilasciare il permesso di costruire ed acquisire al patrimonio pubblico le aree cedute a titolo di standard urbanistici, dopo la demolizione degli edifici B, C, D ed E dell'ex Centro Direzionale Alitalia.

CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE

Come indicato nell'allegato III della direttiva VIA 2014/52/UE e nell'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, gli impatti potenzialmente significativi di un progetto discendono dall'interazione tra le sue caratteristiche, realizzative e funzionali, anche in relazione all'inquinamento ambientale […], *e le caratteristiche del contesto ambientale e territoriale in cui si inserisce* […].
Oltre a tali relazioni fondamentali che consentono di stabilire la natura e l'entità degli impatti potenziali in termini "causa-effetto", le relazioni tra le scelte progettuali e il quadro programmatico urbanistico, territoriale ed ambientale […], *forniscono la necessaria cornice di riferimento che garantisce la piena coerenza del progetto con gli obiettivi e le regole fissate dagli strumenti di governo del territorio e di tutela dell'ambiente.*

Traffico indotto e ripercussioni sul sistema della mobilità

La valutazione del traffico indotto, oltre a fornire indicazioni quali-quantitative dell'incidenza sul livello di servizio delle infrastrutture stradali interessate, è propedeutica alla stima dei potenziali impatti sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima acustico, […], *in quanto il traffico veicolare rappresenta l'unica sorgente emissiva associata all'esercizio del progetto e quella prevalente in fase di realizzazione delle opere, unitamente alle emissioni dei mezzi operanti all'interno del cantiere.*

Nel seguito sono sintetizzati i potenziali impatti del progetto relativi ai flussi di traffico indotti nella fase di esercizio (scenario SP2) e nei due scenari più critici della fase di cantiere (SC1 e SC2), rispetto allo scenario attuale di riferimento (SA) […]

Relativamente alla fase di esercizio, dalle analisi effettuate emerge che la domanda di mobilità indotta è pari a circa 900 veicoli equivalenti generati ed a circa 100 veicoli equivalenti attratti nell'ora di punta della mattina (7:30-8:30) di un giorno feriale tipo. Dalla simulazione domanda-offerta emerge che lo scenario di progetto non determina deterioramenti delle condizioni di deflusso della rete stradale prossima all'area oggetto di studio rispetto allo stato attuale in quanto la viabilità di connessione principale (G.R.A., Autostrada Roma Fiumicino, Via della Magliana) mantiene gli attuali carichi rilevanti e relativi indici di criticità elevati mentre la viabilità di collegamento interna (Viale Alessandro Marchetti, Viale G. A. Crocco) non presenta criticità (indici di criticità variabili da discreto a buono in entrambi i sensi di marcia).

Relativamente alla fase cantiere, la stima dei flussi veicolari e la distribuzione degli stessi sulla viabilità esistente è stata effettuata per le fasi più critiche delle attività corrispondenti al terzo mese (SC1, fase di demolizione) e al quinto mese (SC2 fase di ricostruzione in parziale contemporaneità con la fase di demolizione) nell'ora di punta di un giorno feriale tipo (7:30-8:30), corrispondente a quella più gravosa in termini di flussi veicolari leggeri e pesanti.

Il numero complessivo di veicoli equivalenti (v/eq) è pari a 180 v/eq nello scenario SC1 (135 entranti e 45 uscenti) ed a 135 v/eq nello scenario SC2 (112 entranti e 23 uscenti). La ripartizione spaziale dei flussi di traffico relativa sia agli addetti al cantiere (circa 180 unità) che ai mezzi pesanti in entrata/uscita dal cantiere è stata opportunamente distribuita attraverso le infrastrutture viarie esistenti.

Dalle simulazioni effettuate per entrambi gli scenari emerge che la domanda indotta dalle attività di cantiere non determina deterioramenti delle condizioni di deflusso della rete stradale rispetto allo stato attuale. In particolare, la viabilità interna all'area (Viale Alessandro Marchetti, Via Generale A. Mecozzi, Viale G. A. Crocco, Viale K. Toyoda) presenta indici di criticità buoni in entrambe le direzioni.

In base alle analisi e valutazioni effettuate nelle condizioni più critiche è possibile sostenere che i flussi di traffico generati dal progetto in fase di esercizio e di cantiere non determinano impatti negativi e significativi sulle condizioni di deflusso della rete stradale limitrofa all'area di progetto rispetto allo stato attuale.

Emissioni in atmosfera e qualità dell'aria ambiente

Nel seguito sono sintetizzati i potenziali impatti del progetto sullo stato attuale della qualità dell'aria ambiente relativi alla fase di esercizio (scenario SP2) e ai due scenari più critici della fase di cantiere (SC1 e SC2), […].

Relativamente alla fase di esercizio, per la stima delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera generate dalle sorgenti lineari mobili relative al traffico veicolare indotto nell'ora di punta della mattina (7:30-8:30), pari a circa 900 veicoli equivalenti generati ed a circa 100 veicoli equivalenti attratti, è stato utilizzato il modello di simulazione "CALRoads View".

Gli inquinanti considerati, PM10, NO2, CO, sono tipici delle emissioni da traffico veicolare. La qualità dell'aria ambiente nell'area vasta di progetto, in assenza di stazioni fisse di monitoraggio rappresentative, è stata caratterizzata in base ai valori di concentrazioni medie annue del 2015 di PM10, NO2 e CO forniti dall'ARPA Lazio per l'anno 2015. I valori annuali, sono stati opportunamente ricalcolati per ottenere una stima dei valori di concentrazione in funzione dei diversi periodi di mediazione previsti dalla normativa vigente (oraria per NO2 e media mobile delle 8 ore per il CO).

Per la caratterizzazione della popolazione esposta al potenziale inquinamento atmosferico generato dai flussi di traffico sono stati identificati i ricettori esistenti, rappresentati dagli edifici localizzati nelle aree prossime a quella di progetto, e i ricettori di progetto rappresentati dagli edifici di nuova realizzazione […] *per un totale di 128 ricettori.*
Dai valori ottenuti dal modello di simulazione, gli incrementi delle concentrazioni in atmosfera rispetto allo stato di qualità dell'aria attuale non risultano significativi e, cumulati ai livelli di concentrazione relativi all'anno 2015 forniti dall'ARPA Lazio, sono stati confrontati con i valori limite di concentrazione in aria ambiente previsti dal D. Lgs. 155/2010. In particolare:

- *i valori massimi di concentrazione giornaliera di PM10 pari a 25,70 µg/m^3 risultano inferiori al valore limite giornaliero di 50 µg/ m^3 da non superare più di 35 volte l'anno;*
- *i valori massimi di concentrazione annuale di PM10 pari a 22,6 µg/m^3 risultano inferiori al valore limite annuale di 40 µg/m^3;*
- *i valori massimi di concentrazione oraria di NO2 pari a 157,3 µg/m^3 risultano inferiori al valore limite orario di 200 µg/m^3 da non superare più di 18 volte all'anno;*
- *i valori massimi di concentrazione annuale di NO2 pari a 39 µg/m^3 risultano inferiori al valore limite annuale di 40 µg/m^3 (si evidenzia che il valore di fondo annuale di NO2, in base ai dati forniti da ARPA Lazio per il 2015 è pari a 37,3 µg/m^3);*
- *i valori massimi di concentrazione di CO pari a 1,4 mg/m^3 risultano inferiori al valore limite (media 8 ore) di 10 mg/m^3.*

Si evidenzia che per le simulazioni modellistiche su base annua sono state considerate condizioni estremamente conservative, assumendo che l'ora più critica si ripeta per 365 giorni/anno. Tale frequenza, pur cautelativa, risulta realisticamente poco probabile considerando gli ordinari periodi settimanali, mensili e stagionali di assenza o drastica riduzione delle attività che generano i flussi di traffico (attività lavorative e scolastiche) che comportano una conseguente riduzione delle emissioni atmosferiche e delle concentrazioni degli inquinanti in atmosfera su base annuale.
In base alle simulazioni effettuate nelle condizioni di esercizio più critiche è possibile valutare che:

- ***le emissioni in atmosfera generate dall'esercizio del progetto non determinano criticità sulla qualità dell'aria attuale in quanto le concentrazioni in atmosfera degli inquinanti stimate risultano inferiori ai valori limite stabiliti dal D.Lgs. 155/2010;***
- ***in fase di esercizio il progetto proposto non determina impatti negativi e significativi sulla qualità dell'aria ambiente rispetto allo stato attuale.***

Relativamente alla fase cantiere, la simulazione delle emissioni generate dalle sorgenti mobili e fisse operanti è stata effettuata per gli scenari emissivi più critici in cui è prevista la massima contemporaneità e concentrazione delle attività e dei relativi macchinari e mezzi impiegati, rappresentate dal terzo - quarto mese della fase di demolizione e dal quinto mese della fase di ricostruzione dei nuovi edifici, individuate nel cronoprogramma dei lavori […].
Per la stima delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera prodotte dalle sorgenti areali, puntuali e lineari è stato utilizzato il modello di simulazione "ISC-AERMOD VIEW".
Per la componente emissiva relativa al traffico indotto dai mezzi utilizzati dagli addetti al cantiere e dai mezzi pesanti in entrata/uscita dal cantiere sono state utilizzate le analisi e la simulazioni della domanda-offerta per la valutazione dei flussi di traffico indotti nelle fasi più critiche di cantiere nell'ora di punta della mattina (7:30-8:30) di un giorno feriale tipo, definite negli scenari trasportistici SC1 e SC2 […]. *Per la componente emissiva relativa ai mezzi operativi utilizzati all'interno del cantiere sono state utilizzate le caratteristiche emissive delle diverse tipologie di mezzi/impianti definiti nel programma di cantierizzazione* […].
Per ciò che concerne le emissioni diffuse di polveri connesse alla movimentazione dei materiali (inerti da demolizione, materiale derivante da scavi/riporti), sono stati utilizzati fattori di emissione cautelativi, considerate condizioni anemologiche sfavorevoli e scarsa/assente umidità del materiale. Per lo stoccaggio

dei materiale, è stato stimato un fattore di emissione ridotto dell'85%, considerando i previsti interventi di bagnatura degli inerti e la copertura delle aree di stoccaggio. Le emissioni di polveri connesse al transito dei mezzi sulle piste di cantiere, in base alle misure di mitigazione operative e gestionali che saranno adottate in fase di cantiere […] *risultano di scarsa incidenza nel computo delle emissioni areali.*
La popolazione esposta al potenziale inquinamento atmosferico generato dalle attività di cantiere nelle fasi più critiche è rappresentata dai ricettori esistenti localizzati in corrispondenza degli edifici situati nelle aree prossime a quella di progetto […] *per un totale di 54 ricettori.*
Dai valori ottenuti dal modello di simulazione, gli incrementi delle concentrazioni in atmosfera rispetto allo stato di qualità dell'aria attuale non risultano significativi e, cumulati ai livelli di concentrazione relativi all'anno 2015 forniti dall'ARPA Lazio, sono stati confrontati con i valori limite di concentrazione in aria ambiente previsti dal D. Lgs. 155/2010. In particolare:

- *i valori massimi di concentrazione giornaliera di PM_{10} pari a 48 µg/m^3 nella fase di demolizione e a 41,3 µg/m^3 nella fase di ricostruzione risultano inferiori al valore limite giornaliero di 50 µg/m^3 da non superare più di 35 volte l'anno;*
- *i valori massimi di concentrazione annuale di PM_{10} pari a 25,25 µg/m^3 nella fase di demolizione e a 24,62 µg/m^3 nella fase di ricostruzione risultano inferiori al valore limite annuale di 40 µg/m^3;*
- *i valori massimi di concentrazione oraria di NO_2 pari a 173,6 µg/m^3 nella fase di demolizione e a 176,6 µg/m^3 nella fase di ricostruzione risultano inferiori al valore limite orario di 200 µg/m^3 da non superare più di 18 volte all'anno;*
- *i valori massimi di concentrazione annuale di NO_2 pari a 39,05 µg/m^3 nella fase di demolizione e a 39,26 µg/m^3 nella fase di ricostruzione, risultano inferiori al valore limite annuale di 40 µg/m^3 (si evidenzia che il valore di fondo annuale di NO_2, in base ai dati forniti da ARPA Lazio per il 2015, è pari a 37,3 µg/m^3);*
- *i valori massimi di concentrazione di CO pari a 2,33 mg/m^3 nella fase di demolizione e a 4,10 mg/m^3 nella fase di ricostruzione risultano inferiori al valore limite (media 8 ore) di 10 mg/m^3.*

In base alle simulazioni effettuate nelle condizioni di cantiere più critiche è possibile valutare che:

- ***le emissioni in atmosfera generate dalle fasi di cantiere non determinano criticità sulla qualità dell'aria attuale in quanto le concentrazioni in atmosfera degli inquinanti risultano inferiori ai valori limite stabiliti dal D.Lgs. 155/2010;***
- ***in fase di cantiere il progetto proposto non determina impatti negativi e significativi sulla qualità dell'aria ambiente rispetto allo stato attuale;***
- ***le emissioni in atmosfera ed i relativi effetti sulla qualità dell'aria hanno carattere transitorio e reversibile in quanto limitati alla durata delle attività di cantiere che sono state programmate nei tempi minimi che regolano i termini di inizio e di ultimazione dei lavori secondo quanto disposto dal T.U. Edilizia, pari a 3 anni; è tuttavia possibile che tali tempi minimi siano prorogati, come previsto dal T.U. Edilizia, in relazione all'ingente mole di lavori da eseguire, ovvero siano estesi in base al rilascio di un permesso di costruire convenzionato che consentirebbe tempistiche più congrue rispetto alla rilevanza urbanistico-edilizia dell'intervento. L'eventuale prolungamento temporale delle attività di cantiere ridurrebbe pertanto la concentrazione delle lavorazioni ed i conseguenti effetti sulla qualità dell'aria ambiente.***

Rumore e vibrazioni

Nel seguito sono sintetizzati i potenziali impatti del progetto sul clima acustico attuale relativi alla fase di esercizio (scenario SP2) e ai due scenari più critici della fase di cantiere (SC1 e SC2), […].

Relativamente alla fase di esercizio, per la stima degli effetti sul clima acustico generati dal traffico veicolare indotto nell'ora di punta della mattina (7:30-8:30), pari a circa 900 veicoli equivalenti generati ed a circa 100 veicoli equivalenti attratti, è stato utilizzato il modello di simulazione "MITHRA".
Per la caratterizzazione della popolazione esposta al potenziale inquinamento acustico sono stati identificati i medesimi ricettori utilizzati per la stima delle emissioni di inquinanti in atmosfera in fase di esercizio […], *per un totale di 128 ricettori; gli edifici di progetto corrispondenti al plesso scolastico e all'auditorium sono stati individuati come ricettori sensibili (RPS115 - RPS128).*
I risultati ottenuti dal modello di simulazione (MITHRA) sono stati confrontati con i valori limite per la Classe III previsti dal Piano di Classificazione acustica del Comune di Roma nel periodo diurno. Dalle simulazioni effettuate risulta che:

- *i valori di immissione diurni calcolati in facciata ai ricettori esistenti e di nuova realizzazione non presentano superamenti del valore limite di immissione diurno per la Classe III pari a 60 dB;*
- *i valori di immissione diurni calcolati in corrispondenza dei ricettori sensibili di progetto (plesso scolastico e strutture connesse), appartenenti alla Classe I "Aree particolarmente protette", non presentano superamenti del valore limite di immissione diurno pari a 50 dB.*

Con il medesimo modello di simulazione sono stati stimati i livelli di emissione sonora generati dalle sorgenti fisse rappresentate dagli impianti frigoriferi e di aereazione/ventilazione a servizio della scuola e del supermercato, funzionanti a ciclo continuo anche nel periodo notturno, unitamente alle operazioni di carico/scarico merci presso il supermercato.
I risultati ottenuti dal modello sono stati confrontati con i valori limite di emissione previsti dalla normativa vigente (DPCM 14/11/1997 art. 2 comma 3) in corrispondenza degli spazi utilizzati da persone e comunità […]. *I livelli di emissione simulati, risultano inferiori al limite di legge per il periodo diurno (55 dB).*
Per il periodo notturno, in base alle simulazioni effettuate risulta che, in corrispondenza dei ricettori esistenti e di nuova realizzazione […], *i valori di immissione non presentano superamenti del valore limite notturno per la Classe III pari a 50 dB.*
In base alle simulazioni effettuate nelle condizioni di esercizio più critiche è possibile valutare che:

- ***le emissioni sonore generate dall'esercizio del progetto non determinano criticità sul clima acustico attuale in quanto i livelli di immissione diurni e notturni e di emissione, risultano inferiori ai valori limite per la Classe III "Aree di tipo misto" previsti dal Piano di Classificazione acustica del Comune di Roma, anche in riferimento ai futuri ricettori sensibili (plesso scolastico e strutture connesse) appartenenti alla Classe I "Aree particolarmente protette";***
- ***in fase di esercizio il progetto proposto non determina impatti negativi e significativi sul clima acustico rispetto allo stato attuale.***

Relativamente alla fase di cantiere, come per i potenziali impatti sulla qualità dell'aria ambiente, le simulazioni sono state effettuate considerando gli scenari emissivi più critici in cui è prevista la massima contemporaneità e concentrazione delle attività e dei relativi macchinari e mezzi impiegati, rappresentate dal terzo - quarto mese della fase di demolizione e dal quinto mese della fase di ricostruzione dei nuovi edifici, individuate nel cronoprogramma dei lavori […].
La tipologia e la quantità delle sorgenti sonore relative al traffico indotto dai mezzi utilizzati dagli addetti al cantiere e dai mezzi pesanti in entrata/uscita dal cantiere unitamente a quelle dei mezzi operativi utilizzati all'interno del cantiere, sono le medesime considerate per la caratterizzazione dei potenziali impatti sulla qualità dell'aria ambiente e sono state utilizzate come input al modello di simulazione (MITHRA). Per le sorgenti sonore fisse, in fase di demolizione, è stato considerato anche l'impianto di trattamento delle acque reflue.
La popolazione esposta al potenziale inquinamento atmosferico generato dalle attività di cantiere è rappresentata dai ricettori esistenti localizzati in corrispondenza degli edifici situati nelle aree prossime a

quella di progetto […], *per un totale di 54 ricettori.*
I risultati ottenuti dal modello di simulazione sono stati confrontati con i valori limite per la Classe III "Aree di tipo misto" previsti dal Piano di Classificazione acustica del Comune di Roma nel periodo diurno ed hanno evidenziato presso alcuni ricettori, sia in fase di demolizione che di ricostruzione, valori superiori ai limiti di legge (60 dB(A); in particolare:

- *per la fase di demolizione sono risultati valori superiori a 60 dB(A) presso i ricettori 3,5,7,10,11,12,13,17,22,25,26,33,34,36, con valore massimo di 68,6 dB(A) presso il ricettore 12;*
- *per la fase di ricostruzione sono risultati valori superiori a 60 dB(A) presso i ricettori 3,22,25,26,28,29,33,34,36,41, 42, con valore massimo di 67,9 dB(A) presso il ricettore 22.*

Per evitare tale potenziale criticità sarà utilizzata, sia in fase di demolizione che di ricostruzione, una barriera fonoassorbente mobile di altezza pari a 5 metri perimetrale all'area di cantiere e una seconda barriera a protezione dell'edificio A ex Alitalia che non sarà demolito […].
Con l'utilizzo della barriera fonoassorbente mobile, i livelli di pressione sonora ai ricettori restituiti dal modello di simulazione nella nuova configurazione diminuiscono sensibilmente ed i livelli di immissione ai ricettori non presentano superamenti del valore limite di immissione diurno.
In base alle simulazioni effettuate nelle condizioni di cantiere più critiche è possibile affermare che:

- ***le emissioni acustiche generate dalle fasi di cantiere possono comportare presso alcuni ricettori il superamento dei vigenti limiti di legge diurni;***
- ***tale potenziale criticità è evitata mediante l'utilizzo di una barriera fonoassorbente mobile che consente di ridurre sensibilmente i livelli di pressione sonora e di ottenere livelli di immissione ai ricettori inferiori al valore limite di immissione diurno per la Classe III pari a 60 dB;***
- ***mediante l'utilizzo di una barriera acustica mobile a protezione dei ricettori limitrofi alle aree di lavorazione, il progetto proposto non determina impatti negativi e significativi sul clima acustico attuale;***
- ***le emissioni ed i relativi effetti sul clima acustico hanno carattere transitorio e reversibile in quanto limitati alla durata delle attività di cantiere che sono state programmate nei tempi minimi che regolano i termini di inizio e di ultimazione dei lavori secondo quanto disposto dal T.U. Edilizia, pari a 3 anni; è tuttavia possibile che tali tempi minimi siano prorogati, come previsto dal T.U. Edilizia, in relazione all'ingente mole di lavori da eseguire, ovvero siano estesi in base al rilascio di un permesso di costruire convenzionato che consentirebbe tempistiche più congrue rispetto alla rilevanza urbanistico-edilizia dell'intervento. L'eventuale prolungamento temporale delle attività di cantiere ridurrebbe pertanto la concentrazione delle lavorazioni ed i conseguenti effetti sul clima acustico.***

Relativamente alle vibrazioni in fase di esercizio, dovute essenzialmente al transito di mezzi pesanti da/per il supermercato e alle operazioni di carico e scarico merci, considerate le dimensioni medie della struttura commerciale, sono attesi transiti e movimentazioni poco significativi e comunque aventi una durata molto limitata; non sono pertanto attesi effetti vibratori significativi per la popolazione residente negli edifici limitrofi al supermercato. Si evidenzia inoltre che la viabilità di accesso ai mezzi pesanti e le aree di scarico dei mezzi […] *sono localizzate sul retro del supermercato che funge da schermo rispetto agli edifici posti davanti alla struttura commerciale (scuola ed edifici residenziali). Per eliminare i potenziali disturbi, sarà sufficiente pavimentare la viabilità di accesso dei mezzi pesanti e le aree di scarico delle merci con un tappetino antirumore/antivibrante con effetto di abbattimento sia del rumore che delle vibrazioni.*
Relativamente alle vibrazioni in fase di cantiere, mediante l'utilizzo di un modello previsionale sono stati valutati i livelli di vibrazione generati dalle attività ritenute più critiche relative alla fase di demolizione dell'edificio D (ex edificio mensa del complesso Alitalia) ed alla fase di ricostruzione del plesso scolastico e servizi connessi, in ragione della distanza, variabile tra un minimo di 37 metri e un massimo di 125 m,

degli edifici a destinazione residenziale maggiormente esposti, localizzati lungo Via Kiiciro Toyoda […].
La valutazione del livello di disturbo ai ricettori individuati è stato effettuato in base al confronto tra i valori di accelerazione (Lw) simulati dal modello e i valori limite previsti dalla norma UNI 9614 (Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo).
In base alle simulazioni effettuate nelle condizioni di cantiere più critiche è possibile affermare che:

- ***sui tre ricettori individuati i livelli di accelerazione Lw sono compresi tra 54.5 dB e 71.4 dB e risultano inferiori ai valori critici di accelerazione vibrazionale indicati dalla normativa UNI 9614 in relazione agli effetti sulla popolazione, pari a 77 dB per il periodo diurno;***
- ***poiché i tre ricettori sono quelli che risultano potenzialmente più esposti agli effetti delle vibrazioni in relazione alla distanza dalle aree di lavorazione individuate come più critiche, si può affermare che su tutti i restanti ricettori ubicati a maggiori distanze, non sono attesi superamenti dei valori critici di accelerazione.***
- ***le vibrazioni generate dalle fasi di demolizione e ricostruzione determinano valori di accelerazione inferiori a quelli indicati dalla normativa UNI 9614 in relazione agli effetti sulla popolazione e pertanto non sono attesi impatti negativi e significativi sulla popolazione esposta.***

Consumi energetici

- *Per l'intero complesso edilizio è previsto l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (fotovoltaico, solare termico) che coprirà percentuali comprese tra il 96 % e il 41 % dei fabbisogni complessivi per il riscaldamento, raffrescamento e acqua calda sanitaria, rispettando ampiamente i valori imposti dalla dalle vigenti norme nazionali (D.Lgs. 28/2011, LR Lazio 6/2008).*
- *Le elevate prestazioni energetiche degli edifici e l'elevato utilizzo di fonti energetiche rinnovabili contribuiscono significativamente alla riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera e di CO_2 limitando la produzione di energia primaria dalla combustione di fonti fossili.*

Utilizzo di risorse naturali

- *L' area di progetto risulta già oggetto di copertura artificiale ed il consumo di suolo connesso alla realizzazione del Centro Direzionale Alitalia ha già determinato la perdita dell'originaria copertura non artificiale, seminaturale e agricola. L'intervento in progetto non determina consumo di suolo ma unicamente un cambio di destinazione d'uso del suolo di aree già occupate da coperture antropiche.*
- *In relazione alle modalità di gestione dei suoli e dei rifiuti derivanti dalle demolizioni in fase di cantiere che privilegiano il riutilizzo in sito dei terreni derivanti dagli scavi e il recupero dei rifiuti per la produzione di materie prime secondarie, non sono previsti negativi e significativi sul consumo della risorsa "suolo", ma un significativo beneficio ambientale connesso alla riduzione dei consumi previsti per i fabbisogni di progetto (riporti).*
- *In fase di cantiere e di esercizio non sono previsti prelievi di acque superficiali e sotterranee; il progetto proposto non determina pertanto impatti negativi e significativi sul consumo della risorsa idrica.*

Gestione dei rifiuti

- *Le modalità di gestione dei rifiuti in fase di demolizione, con particolare riferimento a quelli derivanti dalle demolizioni degli edifici esistenti, prevedono il recupero dei rifiuti inerti nel luogo di produzione consentendo la massimizzazione del recupero di materia di qualità da riutilizzare in sostituzione di materie prime non rinnovabili e la riduzione di rifiuti da smaltire in discarica.*
- *In relazione alle modalità di gestione dei rifiuti in fase di demolizione e di ricostruzione, non sono attesi potenziali impatti negativi e significativi.*

Geomorfologia, idrografia, idrogeologia e qualità delle acque

- *L'area di progetto non presenta situazioni di pericolosità/rischio idrogeologico e idraulico, in atto e potenziale, in base ai rilievi effettuati ed agli atti di pianificazione vigenti predisposti dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere (PAI, Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale).*
- *La potenziale presenza di cavità sotterranee connesse a pregresse attività di estrazione di materiale ghiaioso, risulta essere scarsa nell'area di progetto in base agli studi e alla documentazione cartografica disponibile e in base alle indagini geognostiche effettuate nell'area di progetto.*
- *Le acque reflue in fase di cantiere saranno trattate in un impianto di depurazione in fase di demolizione e convogliate in fognatura in fase di ricostruzione, conformemente ai requisiti della normativa vigente.*
- *In relazione alle modalità di gestione dei suoli, dei rifiuti e delle acque reflue in fase di cantiere, all'assenza di condizioni di pericolosità geomorfologica e idraulica, alla scarsa probabilità di rinvenimento di cavità sotterranee, non sono attesi potenziali impatti negativi e significativi sull'assetto geomorfologico, idraulico, idrogeologico e sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee.*

Biodiversità

- *In relazione alle caratteristiche del progetto in fase di cantiere e di esercizio ed alle sue relazioni con l'elemento di naturalità e biodiversità più significativo rappresentato dalla limitrofa Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi non sono previsti potenziali impatti negativi e significativi sugli habitat e le specie vegetali ed animali; i previsti interventi di riqualificazione di aree attualmente degradate contribuiranno alla riqualificazione ambientale ed ecosistemica delle aree limitrofe alla Riserva, a favorire l'interconnessione tra gli ambiti urbanizzati e l'area naturale protetta, ad accrescere il potenziale di biodiversità dell'area vasta di progetto.* […]

[…] *In relazione alla vegetazione arborea esistente nell'area di progetto, prima dell'avvio delle attività di cantiere saranno espiantati i diciotto lecci (Quercus ilex) attualmente presenti in filare davanti all'edificio C dell'ex Centro Direzionale Alitalia. Trattandosi di esemplari meritevoli di conservazione e di specie coerente con il paesaggio vegetale originario dell'area e della limitrofa Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi, essi saranno conservati temporaneamente in vivaio specializzato per essere successivamente reimpiantati ad integrare le piantumazioni arboree previste nell'ambito delle sistemazioni a verde privato di progetto.* […]
[…] *L'intervento di forestazione e gli interventi complessivi di sistemazione a verde delle aree pubbliche e privato che prevedono la messa a dimora di 1018 alberi e 5216 arbusti selezionati nell'ambito delle specie tipiche del paesaggio vegetale originario e adatte dal punto di vista climatico e pedologico, contribuirà ad accrescere il potenziale di biodiversità dell'area vasta di progetto, a ripristinare l'originaria continuità vegetazionale ed ecosistemica delle aree collinari che delimitano la Valle Bufalina e, non di minore importanza, determineranno un assorbimento di CO_2 medio annuo stimato in 105 tonnellate, contribuendo a contrastare i cambiamenti climatici, l'inquinamento atmosferico, l'effetto "isola di calore".* […]

Elementi storico-architettonici e Paesaggio

- *L'area di progetto è stata significativamente trasformata dalla realizzazione del Centro Direzionale Alitalia che ha comportato significative alterazioni della morfologia originaria, asportando i livelli stratigrafici di copertura in cui è maggiore la probabilità di rinvenimenti archeologici.*
- *In corrispondenza dell'unica area in cui sono segnalati ambiti con limitrofe preesistenze archeologiche le opere in progetto si limitano al rifacimento superficiale della viabilità esistente*

(percorso ciclo-pedonale) e pertanto non comporteranno alcun rischio di alterazione delle quote archeologiche eventualmente presenti.

- *Il progetto concorre alla ricucitura del paesaggio antropico attraverso nuove connessioni con i limitrofi complessi residenziali esistenti e alla connessione con il paesaggio naturale della Riserva Naturale Regionale Tenuta dei Massimi.*

Rischi per la salute umana

- *In relazione agli unici potenziali "rischi" per la salute umana connessi alla realizzazione ed all'esercizio del progetto proposto, rappresentati dall'inquinamento atmosferico ed acustico, non sono attesi impatti negativi e significativi sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima acustico attuali per i quali risultano rispettati gli standard di qualità ambientale fissati per la tutela della salute della popolazione esposta.*

* * *

ESITO ISTRUTTORIO

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, di cui i tecnici Arch. Monica Torchio e Geol. Paola Ceoloni, hanno 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:

- nell'ambito istruttorio sono stati acquisiti i seguenti pareri che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni, in particolare:
  - Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Edilizia, U.O. Permessi di Costruire, nota prot. n. 99731 del maggio 2016, con la quale si trasmette il verbale di chiusura della conferenza di servizi tenutasi il 16 settembre 2015 ed in allegato i pareri acquisiti in tale sede;
  - Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Edilizia, U.O. Permessi di Costruire, nota prot. n. 52051 del 22/03/2017, con la quale si trasmette il verbale di chiusura della conferenza di servizi del 20 luglio 2016 ed in allegato i pareri acquisiti in tale sede.

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;
- la presente pronuncia riguarda il progetto così come completato attraverso le documentazioni integrative pervenute;

Considerato che, dall'esame della documentazione agli atti:

- si evince che è stata valutata anche la cosiddetta "Opzione 1" che potrebbe prevedere il ripristino, con funzione direzionale, degli edifici B, C, D, E dell'ex Centro direzionale Alitalia e delle aree private di pertinenza (parcheggi, aree verdi). Attuando la suddetta soluzione, i risultati delle simulazioni condotte sulle varie componenti ambientali interferite, hanno evidenziato delle criticità in quanto, rispetto alla soluzione progettuale proposta, si prevede un maggiore carico urbanistico (circa 4.222 addetti) con conseguente maggiore impatto sulla mobilità ed un incremento delle pressioni ambientali (in particolare sulla qualità dell'aria e sul clima acustico);

- che in merito al percorso ciclopedonale, posto sulla fascia di pertinenza stradale di Via della Magliana e l'adeguamento dei marciapiedi di Via Alessandro Marchetti, opere che insistono su aree tutelate per legge ai sensi dell'art.134 comma 1 lettera b) e dell'art.142 comma 1 lettera m) del D.Lgs. n. 42/2004 (art.13 lett. a L.R.24/98), la Soc. proponente ha richiesto la prescritta autorizzazione paesaggistica;
- per quanto attiene l'opera proposta, l'analisi condotta sulle componenti ambientali ha evidenziato che la realizzazione del progetto non comporta impatti negativi e significativi sull'ambiente;
- gli impatti riscontrati sulle componenti ambientali coinvolte sono mitigabili con l'applicazione delle misure di seguito prescritte;

TUTTO CIÒ PREMESSO

effettuata la procedura di Verifica ai sensi dell'art 20, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., in relazione all'entità degli interventi ed alle situazioni ambientali e territoriali descritte, si ritiene di dover **escludere le opere dal procedimento di V.I.A.** individuando, ai sensi del comma 5 del medesimo articolo, le seguenti prescrizioni:

- Per quanto attiene la realizzazione dei parcheggi, dovranno essere soddisfatte le seguenti condizioni:
  - al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dovranno essere realizzate opere di arredo urbano con piantumazioni di specie autoctone per una superficie totale almeno pari al 30% della superficie complessiva degli stalli, condizione applicabile per singola area di parcheggio a raso;
  - 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;
  - 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.

  Si sottolinea che anche i parcheggi ricadenti nella zona identificata nella documentazione progettuale come *"aree pubbliche da riqualificare - (B)"* dovranno essere conformati alle suddette condizioni, nel rispetto degli standard urbanistici previsti dalle norme vigenti.

- Al fine di mitigare gli impatti relativi alla componente atmosfera e fattori climatici, di migliorare le prestazioni energetiche degli edifici 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 biodilizia.
  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 (almeno il 50% di fonti rinnovabili

per soddisfare il fabbisogno di acqua calda dell'edificio per usi igienico sanitari e almeno 1kW di fonti rinnovabili per soddisfare il fabbisogno di energia elettrica per ciascuna unità immobiliare). Sono altresì consigliati al soggetto proponente le seguenti tecnologie e metodiche di intervento ai fini del risparmio energetico: utilizzo di generatori di calore e/o della co-trigenerazione ad alta efficienza, centralizzazione dei generatori di calore con contabilizzazione individuale, installazione di dispositivi per la regolazione automatica della temperatura interna, installazione di tecnologie per il risparmio di acqua calda, controllo automatizzato dei sensori di luminosità dell'impianto di illuminazione negli spazi esterni ed interni di uso comune e più in generale l'uso delle migliori tecnologie disponibili per la limitazione del fabbisogno energetico dell'involucro edilizio.
Particolare attenzione in fase progettuale dovrà essere posta per l'utilizzo ottimale dei fattori di condizionamento ambientale esterni (orientamento, protezione dall'irraggiamento solare, ecc.) 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.

- 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 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.
  - La sistemazione a verde degli spazi a margine dell'opera oppure delle aree intercluse, dovrà essere realizzata prima dell'avvio dei lavori dei manufatti edilizi (ad esclusione delle aree necessarie 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;
- Gli spazi a verde pubblico dovranno essere adeguatamente attrezzati con sentieri, aree attrezzate, arredi e spazi giochi per i bambini, nonché una o più aree/piazzole destinate alla raccolta differenziata dei rifiuti. Tali arredi debbono essere realizzati preferibilmente con materiali legnosi o comunque con un ciclo di vita a basso impatto ambientale, pietre naturali e locali, ecc. Se realizzati con l'impiego di materiale legnoso è da preferirsi quello proveniente da foreste certificate ovvero legname certificato Forest Stewardship Council (FSC) oppure Programme for Endorsement of Forest Certification schemes (PEFC).

- Il progetto definitivo dovrà recepire le indicazioni contenute nella documentazione agli atti e nello studio preliminare ambientale relativamente all'attuazione delle opere di mitigazione previste sia per la fase di cantierizzazione che per la fase di esercizio.

- In riferimento alla gestione delle terre e rocce da scavo, si prescrive quanto segue:
  - nel caso fosse interessato materiale di riporto, come disposto dall'art. 41, comma 3, lettera b) della Legge 9 agosto 2013, n. 98, questo dovrà essere sottoposto a test di cessione (D.M. 5 febbraio 1998).
  - Nel caso in cui verranno utilizzate metodologie di scavo tali da determinare un rischio di contaminazione delle terre e rocce di scavo, in fase esecutiva dovranno essere apportate le necessarie modifiche al piano di gestione.
  - Il deposito di materiale scavato e da riutilizzare in sito, dovrà essere fisicamente separato e gestito in modo autonomo rispetto ai rifiuti prodotti.
  - Durante la fase esecutiva dei lavori di scavo, nel caso di evidenze di inquinamento, dovranno essere immediatamente sospesi i lavori e data comunicazione agli Enti competenti così come previsto dalla normativa vigente (D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.).
  - Nel caso in cui gli scavi interessino la porzione satura del terreno, dovranno essere effettuate ulteriori analisi delle acque sotterranee interessate.

- La gestione dei rifiuti provenienti dalle attività di costruzione e demolizione dovrà essere effettuata in conformità a quanto disposto dalla D.G.R. n. 34/2012 avente ad oggetto *"Approvazione delle Prime linee guida per la gestione della filiera di riciclaggio, recupero e smaltimento dei rifiuti inerti nella Regione Lazio"*.

- Per quanto attiene le demolizioni e l'eventuale recupero dei materiali mediante l'utilizzo di un impianto mobile di frantumazione, lo stesso dovrà essere sottoposto alla procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. a norma del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. qualora presenti le caratteristiche di cui all'Allegato IV, punto 7, lettera z.b) del suddetto decreto.

- 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.
  Dovranno pertanto essere predisposti tutti i necessari accorgimenti per:
  - collocare le aree temporaneamente adibite alla gestione dei cantieri (deposito veicoli, ricovero attrezzi, aree di betonaggio, ecc.) lontano da ricettori sensibili alle attività di lavorazione;

- nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, devono essere realizzate tutte le opere provvisorie e definitive atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso la protezione delle falde da agenti tossici ed inquinanti, con particolare attenzione alle aree dei cantieri prossimali ai corsi d'acqua;
- i lavori di sterro e reinterro siano eseguiti in modo tecnicamente idoneo, adottando tutti gli accorgimenti utili ad evitare danni alla stabilità dei terreni ed al buon regime delle acque e nel rispetto delle norme di tutela ambientale;
- lo stoccaggio provvisorio dei terreni di scotico da riutilizzare per le coperture e i rinverdimenti dovrà essere realizzato in aree sufficientemente mascherate dalle visuali e per tempi il più possibile contenuti, inoltre le terre dovranno essere periodicamente bagnate allo scopo di evitare il sollevarsi di polveri e l'eccessiva diminuzione di umidità nei terreni vegetali con conseguente inaridimento;
- le strade interessate dalla percorrenza degli automezzi diretti da o per il cantiere dovranno essere mantenute libere e pulite da fango e/o polveri;
- dopo i lavori si dovrà provvedere alla rinaturalizzazione delle aree di cantiere attraverso il ripristino delle condizioni geomorfologiche, vegetazionali e del regime idraulico delle acque superficiali, al fine di impedire fenomeni di erosione e/o di impaludamento.

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

- Eventuali modifiche o estensioni 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. 26 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.