

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

Progetto	Realizzazione di edifici destinati ad attività commerciali del comparto P12 in attuazione del Nuovo Piano Particolareggiato 23 relativo al Sistema Polifunzionale Integrato (SPI), nel Comune di Fiumicino, Provincia di Roma, in località Parco Leonardo
Proponente	Soc. Pleiadi 89 uno S.r.l.
Ubicazione	Provincia di Roma Comune di Fiumicino Località "Parco Leonardo"

Registro elenco progetti n. 18/2019

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

ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA

<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Arch. Paola Pelone _____</p> <p>ISTRUTTORI:</p> <p>Geom. Roberto Cappella _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	<p>IL DIRETTORE DELLA DIREZIONE</p> <p>Ing. Flaminia Tosini _____</p> <p>05/06/2019</p>
---	---

Premesso che sul progetto denominato “Comparto P12 – n. 2 edifici destinati ad attività commerciali, nel Comune di Fiumicino” – Proponente: Consorzio S.P.I. Pleiadi 89 uno S.r.l. - Registro elenco progetti: n. 82/2003, l’Area Valutazione di Impatto Ambientale ha espresso un giudizio positivo di compatibilità ambientale rimesso con provvedimento prot. n. D2/186532 del 05/12/2003.

Le opere in oggetto, in variante rispetto al progetto già assentito, sono individuate dal Proponente tra quelle elencate nell’Allegato IV, punto 8, lettera t), della parte II, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e pertanto sottoposte alla procedura di Verifica sull’applicabilità della V.I.A.

In data 08/03/2019 la Società Pleiadi 89 uno S.r.l. ha depositato presso questa Autorità competente copia degli elaborati di progetto e dello studio contenente le informazioni relative agli aspetti ambientali di cui all’Allegato IV bis del suindicato Decreto Legislativo nonché copia dell’avvenuto contributo di cui all’art. 33.

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 18/2019 dell’elenco e pubblicati sul sito web dell’Autorità competente.

Con nota prot. n. 200482 del 14/03/2019 è stata data comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti Territoriali potenzialmente interessati dell’avvenuta pubblicazione sul sito web di questa Autorità dello studio preliminare ambientale e della documentazione a corredo del progetto, a norma dell’art. 19, comma 3 e 4 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

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

- Regione Lazio, Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico, le Attività produttive e Lazio Creativo, Area Commercio e Servizi al Consumatore;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio – Servizio Geologico;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti, Area Qualità dell’Ambiente;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata; Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Autorizzazioni Paesaggistiche e VAS;
- Arpa Lazio;
- Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Centrale;
- Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV – Servizio Tutela e Valorizzazione dell’Ambiente - Servizio 2;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento V – Promozione e coordinamento dello Sviluppo Economico e Sociale, Servizio I – Servizi alle imprese e Sviluppo locale;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VI – Pianificazione Territoriale Generale;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VII – Viabilità e Infrastrutture varie;
- Comune di Fiumicino:
 - Area Sviluppo Economico;
 - Area Strategia del Territorio;
 - Area Lavori Pubblici e Manutenzioni;
 - Area Unità di Progetto, Ciclo dei Rifiuti, Tutela Ambientale

- ANAS S.p.A. Coordinamento Territoriale Tirrenica, Area Compartimentale Lazio.

Con nota prot. n. 5/19 del 18/03/2019, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 216054 del 20/03/2019, la Società Pleiadi 89 uno S.r.l. ha inoltrato la seguente documentazione integrativa:

- Certificato di Destinazione Urbanistica rilasciato dal Comune di Fiumicino con prot. n. 14483 del 14/03/2019.

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

- Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano, nota prot. n. 2025 del 22/03/2019, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 232188 del 25/03/2019, con la quale comunica l'espressione del parere favorevole, ai soli fini idraulici, con nota prot. n. 973 del 07/02/2019, trasmessa in allegato;
- Regione Lazio, Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico, le Attività Produttive e Lazio Creativo, Area Commercio e Servizi al Consumatore, nota prot. n. 300374 del 16/04/2019;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata; Roma Capitale e Città Metropolitana, nota prot. n. 301269 del 16/04/2019.

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

- Regione Lazio, Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio – Servizio Geologico;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti, Area Qualità dell'Ambiente;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Autorizzazioni Paesaggistiche e VAS;
- Arpa Lazio;
- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV – Servizio Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente - Servizio 2;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento V – Promozione e coordinamento dello Sviluppo Economico e Sociale, Servizio I – Servizi alle imprese e Sviluppo locale;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VI – Pianificazione Territoriale Generale;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VII – Viabilità e Infrastrutture varie;
- Comune di Fiumicino:
 - Area Sviluppo Economico;
 - Area Strategia del Territorio;
 - Area Lavori Pubblici e Manutenzioni;
 - Area Unità di Progetto, Ciclo dei Rifiuti, Tutela Ambientale;
- ANAS S.p.A. Coordinamento Territoriale Tirrenica, Area Compartimentale Lazio.

Esaminati gli elaborati e la documentazione trasmessa elencata a seguire:

- Studio Preliminare Ambientale;
- Documentazione previsionale di impatto acustico;
- Documentazione previsionale di impatto atmosferico;
- Studio di compatibilità idraulica;

- Relazione Paesaggistica con Studio di Inserimento Paesaggistico SIP;
- Tav. Unica Individuazione del lotto, vincoli e pianificazione vigente, rilievo, planimetria e planovolumetria generale, piante, prospetti, sezioni, tabelle e schemi di calcolo – 27/07/2018;
- Tav. Unica Pareri acquisiti - Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano, nota prot. n. 973 del 07/02/2019;
- Tav. Unica Pareri acquisiti - Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica, nota prot. n. 116481/2019 del 13/02/2019 – Determinazione n. G01200 del 11/02/2019 (Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 D.Lgs. n. 42/2004);
- Tav. Unica Pareri acquisiti – Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale, nota prot. n. 18689 del 27/09/2018.

Con PEC del 30/04/2019, acquisita con prot. n. 327489 in pari data, la Società Pleiadi 89 uno S.r.l. ha trasmesso il seguente parere, rimesso sull'intervento in oggetto:

- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV – Servizio 2 “Tutela Acque e Risorse Idriche”, nota prot. n. 67074 del 29/04/2019.

Con nota prot. n. 10/2019 del 08/05/2019, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 353906 del 09/05/2019, la Società Pleiadi 89 uno S.r.l. ha spontaneamente inoltrato la seguente documentazione integrativa:

- Studio Preliminare Ambientale, nota progettuale illustrativa integrativa – maggio 2019;
- Relazione integrativa – 08/05/2019;
- Relazione trasportistica – 10/04/2019;
- Perizia tecnica giurata dell'Ing. Antonio Dimiccoli, con allegato denominato “Estratto mappa catastale, planimetria con individuazione dei distacchi degli edifici dalla fascia di rispetto autostradale su base catastale – 10/04/2019”.

Con PEC del 14/05/2019, acquisita con prot. n. 365537 in pari data, la Società Pleiadi 89 uno S.r.l. ha trasmesso il seguente parere, rimesso sull'intervento in oggetto:

- ANAS, Area Tecnica, C.M.D. Nucleo B, nota prot. n. 267872-P del 13/05/2019.

A seguito della trasmissione della suddetta documentazione integrativa, l'Area Commercio e Servizi al Consumatore della Regione Lazio, ha inoltrato il parere di competenza rimesso con nota prot. n. 403802 del 28/05/2019.

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

Premessa

L'intervento in esame riguarda la realizzazione degli edifici destinati ad attività commerciali del comparto P12, in attuazione del Nuovo Piano Particolareggiato 23 relativo al Sistema Polifunzionale Integrato (SPI) del territorio del Comune di Fiumicino.

Le opere in esame rientrano in tale procedura ai sensi dell'allegato IV alla parte seconda, p.8 lett.t) del

D.Lgs. 152/2006, in quanto modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato III o all'allegato IV già autorizzati, realizzati, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente.

Infatti gli edifici commerciali del comparto P12 sono già stati oggetto di una procedura di valutazione di impatto ambientale resa ai sensi del D.P.R. 12.04.1996 (registro elenco progetti n. 82/03) che si è conclusa con giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni, in data 5 dicembre 2003, Prot. N. D2/186532.

Tabella di confronto indicatori progettuali		u.m.	Progetto 2003	Progetto 2018
numero edifici		n.	2	3
totale superficie commerciale coperta		mq.	29.804	13.338
totale superficie commerciale scoperta		mq.	0	2.499
totale superficie commerciale totale		mq.	29.804	15.837
Livelli	Edificio A	n.	2	1
	Edificio B	n.	1	1
	Edificio B	n.	-	1
Parcheggi interrati	Edificio A	mq.	14.698	0
	Edificio B	mq.	14.801	0
Parcheggi piano terra	Edificio B	mq.	12.926	0
Parcheggi a raso	Comparto P12	mq.	7.698	16.814
	Comparto Pu31	mq.	1.325	
Parcheggi in copertura	Edifici S1 e S2	mq.		8.362
Totale parcheggi		mq.	51.448	25.176
Alberature		n.	1 /60 mq di P	1 /60 mq di P

Il Comparto P12 si inserisce all'interno dei circa 124 ha del Nuovo Piano Particolareggiato P23 nel Comune di Fiumicino, in destra idraulica del vicino Fiume Tevere e a ridosso del tracciato dell'Autostrada Roma-Fiumicino.

Il sedime del Comparto P12 oggetto dell'intervento presenta una superficie complessiva di 54.170 mq e ricade nei mappali catastali al foglio 734 particella 300. [...]

Confronto progettuale 2003/2018

Gli edifici

Il progetto oggetto di procedura di VIA nel 2003 prevedeva la realizzazione di 2 edifici destinati ad attività commerciali. Il primo edificio (Edificio A) era strutturato su due livelli riservati ad attività commerciali e di servizio (piano terra e piano primo) per un totale di 19.803 mq di superficie lorda pavimentata (SLP) commerciale e 3.310 mq di SLP di produzione servizi, più un livello interrato per i parcheggi.

Il secondo edificio (Edificio B) era strutturato su un unico livello destinato ad attività commerciali e di servizio (piano primo) per un totale di 10.001 mq di superficie lorda pavimentata (SLP) commerciale di 1.499 mq di SLP di produzione servizi su due livelli (piano interrato e piano terra) destinati a parcheggi.

Il progetto 2018 è invece organizzato su 3 edifici destinati ad attività commerciali non alimentari. Tutti e 3 gli edifici sono su un unico livello posto al piano terra riservati ad attività commerciali e di servizio, con superfici di vendita pari a [...]

1.488,88 mq per l'edificio S1 (373,94 + 1.114,94 mq);

5.000,00 mq per l'edificio S2 (2 x 2.500,00 mq);

6.500,00 mq di superficie di vendita coperta e ulteriori 2.499,00 mq di superficie di vendita scoperta per l'edificio S3 (i suddetti dati dimensionali sono tratti dall'elaborato denominato "Studio

Preliminare Ambientale, nota progettuale illustrativa integrativa – maggio 2019”).

[...] Il sistema costruttivo era in cemento armato gettato in opera con tamponamenti in muratura con finiture ad intonaco ove non siano previsti tamponamenti con grandi superfici finestrate in cristallo.

Il progetto 2018 prevede una struttura prefabbricata in c.a. nella quale si aprono le superfici vetrate e quelle di ingresso.

Le fondazioni degli edifici del progetto del 2003 erano previste di due tipologie:

- fondazioni profonde con pali attestati sullo strato ghiaioso-sabbioso alla base delle alluvioni del Tevere
- Fondazioni superficiali dirette (platea) approfondite per ottenere una compensazione tra carichi applicati e peso del terreno asportato

Nessuna modifica rispetto allo schema di cui sopra è stata apportata con la rivisitazione progettuale del 2018, avendo confermato le numerose realizzazioni ad oggi intercorse dall'ormai lontano 2003 la validità della duplice soluzione, anche se il ricorso a fondazioni profonde risulta essere maggiormente cautelativo, anche da un punto di vista della risposta sismica locale dei terreni del locale substrato litologico.

DATI CARATTERISTICI DEL PROGETTO	
Parametri	[...]
AREA DEL LOTTO DI INTERVENTO	54.170 mq
SUPERFICIE COPERTA S1 (edificio A)	2.107 mq
CUBATURA S1	9.165,45 mc
SUPERFICIE DI VENDITA S1	1.488,88 mq (373,94+1.114,94 mq)
SUPERFICIE COPERTA S2 (edificio B)	6.600 mq
CUBATURA S2	28.710 mc
SUPERFICIE DI VENDITA S2	5.000 mq (2 x 2.500 mq)
SUPERFICIE COPERTA S3 (edificio C)	8.952 mq
CUBATURA S3	85.460 mc
SUPERFICIE DI VENDITA S3	6.500 mq (interna) + 2.499 mq (esterna)
PARCHEGGI	16.814 mq (a terra) + 7.457,82 mq (in copertura)
VERDE	4.000 mq
CONSUMI IDRICI	50 mc/h
CONSUMI ELETTRICI	1.600 kW

Dati caratteristici del progetto

I parcheggi

Il progetto del 2003 presentava una maggiore articolazione tipologica dei parcheggi, distribuendoli a diversi livelli dentro gli edifici e a raso esternamente ad essi. In particolare, due livelli di parcheggio erano previsti nell'edificio A, con 14.698 mq interrati e 14.801 mq al piano terra), mentre un unico livello di parcheggio interrato (per 12.926 mq) era previsto nell'edificio B. A questi parcheggi coperti, si sommano 7.698 mq a raso, con ulteriori 1.325 mq a terra realizzati in corrispondenza del Comparto Pu31.

In conseguenza della notevole riduzione delle cubature e delle superfici che caratterizzano il nuovo progetto del 2018, la superficie di parcheggio si attesta su: [...]

complessivi 25.309 mq, di cui:

- Edificio S1 – 1.804,85 mq in copertura
- Edificio S2 – 6.275,50 mq in copertura
- Edificio S3 – 16.807,00 mq a raso e 427,00 mq in sopraelevato.

(dati dimensionali tratti dall'elaborato denominato “Studio Preliminare Ambientale, nota progettuale illustrativa integrativa – maggio 2019”).

Viabilità

La viabilità di progetto consiste in un sistema perimetrale e di penetrazione al Comparto P12, collegata

alla viabilità primaria dell'autostrada attraverso lo svincolo delle Vignole.

La viabilità interna e di accesso per l'intero Comprensorio SPI è stata dimensionata e, nel frattempo, costruita, tenendo conto della presenza cumulativa di tutte le attività previste nel Comprensorio SPI, comprese quelle commerciali del Comparto P12.

Il progetto 2018 mantiene fedelmente questo schema, peraltro già previsto e definito nell'ambito della più generale viabilità dell'intero comprensorio NPP23, introducendo una rotatoria di svincolo per l'accesso del P12, dimensionata e funzionalizzata per renderla coerente con quanto concordato e discusso con il Comune di Fiumicino.

Internamente al sedime, rimane l'anello perimetrale per la distribuzione dei flussi merci verso le diverse porte di accesso degli edifici di vendita e per rendere agevole la circuitazione degli utenti all'interno dei diversi settori adibiti a parcheggio. Un asse interno, posto tra l'Edificio S3 e la restante porzione del sedime, completa l'assetto interno del sistema circolatorio, consentendo di accorciare gli spostamenti verso i punti di carico/scarico merci per la parte esterna del punto vendita S3.

CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Dimensionamento e caratterizzazione dell'opera

Il progetto prevede la realizzazione di tre edifici destinati ad attività commerciali (vendita al dettaglio di prodotti non alimentari) denominati S1, S2 e S3 all'interno del comparto P12.

La localizzazione di queste attività commerciali all'interno del comprensorio risponde ai criteri definiti all'art. 17 -Criteri per la localizzazione delle grandi strutture di vendita, della Legge Regionale 18 novembre 1999, n. 33 "Disciplina relativa al settore commercio" in quanto:

a) tende a favorire l'insediamento delle grandi strutture di vendita su aree già dotate delle necessarie infrastrutture; in quanto le aree incluse nel precedente piano di lottizzazione convenzionata, denominato NPP23, risultano già dotate delle opere di urbanizzazione primaria. Con la nuova pianificazione urbanistica determinata dal NPP23 sono stati previsti e successivamente realizzati il potenziamento della viabilità esistente, nonché le ulteriori opere di urbanizzazione primaria e secondaria (convenzione stipulata il 13/11/1998 tra il Comune di Fiumicino e il Consorzio SPI, in attuazione dell'NPP23/L)

b) tende a garantire la necessaria compatibilità e correlazione tra gli insediamenti industriali, artigianali, direzionali e commerciali; il Nuovo Piano Particolareggiato del Sistema Polifunzionale Integrato ha infatti puntato all'integrazione di più funzioni (ricettive, fieristiche, congressuali, culturali, residenziali, di servizio pubblico e privato) e l'insediamento SPI è articolato in due grandi comparti funzionali: quello a nord della linea ferroviaria e in prossimità dell'autostrada - business park, caratterizzato dalla presenza di lotti già edificati o parzialmente edificati a prevalenza di funzioni produttive e commerciali e quello a sud in prossimità della via Portuense, a prevalenza di funzione urbane e residenziali.

c) tende ad assicurare la ottimale accessibilità da parte dell'utenza, al fine di ridurre la necessità di mobilità e privilegiare la vicinanza alle infrastrutture di livello primario, in particolare agli svincoli stradali ed autostradali, in modo da consentire la massima accessibilità ai complessi stessi; con la viabilità principale di accesso al comprensorio organizzata in una rete perimetrale costituita da: una strada a due carreggiate separate (a due corsie per senso di marcia) parallela all'attuale via Portuense; la perimetrale nord (strada parallela all'autostrada) e le due perimetrali laterali lato Fiumicino e lato Roma. Inoltre il comprensorio è attraversato da nord a sud dalla penetrazione centrale, che rappresenta il principale asse per la viabilità d'accesso e si collega all'autostrada mediante il nuovo svincolo delle Vignole. Da questo anello perimetrale e dall'asse di penetrazione centrale si accede direttamente agli edifici commerciali del comparto P12. [...]

Il dimensionamento dei parcheggi

Sulla base dei dati di progetto e della normativa di riferimento, di livello nazionale, regionale e comunale, sono state verificate le quantità previste per la dotazione di parcheggi.

La ratio normativa prevede di calcolare le quantità minime di parcheggi in funzione delle indicazioni normative che possano soddisfare maggiormente la possibile necessità di aree per la sosta.

Nonostante sia previsto già un dimensionamento per le aree di sosta, secondo normative nazionali, quali quelle della Legge 1150, del 17 agosto 1942, art. 41 sexies, modificato dall'art. 2 dalla legge 122 del 24 marzo 1989; nonostante sia approvato un piano particolareggiato con le relative norme tecniche, in funzione delle quantità volumetriche e/o delle funzioni realizzate nelle singole aree di comparto; la regione Lazio, attraverso la legge regionale 33 del 18 novembre 1999 e s.m.i., ha stabilito alcuni criteri ulteriori per la quantificazione delle aree di sosta, determinando allo stesso tempo relazioni chiare secondo le quali è necessario ottemperare alle prescrizioni normative della prescrizione che quantitativamente determina una dotazione minima maggiore.

Considerando le mutate dimensioni unitarie delle singole superfici di vendita, il dimensionamento dei parcheggi è stato rivisitato, sempre tenendo debitamente conto le prescrizioni regionali (LR 33/1999) che stabiliscono i criteri di calcolo per le strutture commerciali di vendita, determinando criteri e indici differenti in funzione della tipologia di esercizio commerciale che sarà realizzato. Tra le differenti categorie riconosciute dallo strumento normativo regionale le differenti strutture di vendita sono così definite:

- Edificio "A" e "B", appartengono alla categoria denominata "medie strutture di vendita", per la quale l'art. 19 lett. g) prescrive almeno 1mq ogni mq di superficie di vendita, oltre almeno a 0.5mq ogni mq di spazi utili coperti aperti al pubblico, destinati ad altre attività connesse a quella di vendita;
- Edificio "C", appartiene alla categoria denominata "grandi strutture di vendita", per la quale l'art. 19 lett. h) prescrive almeno 2mq ogni mq di superficie di vendita, oltre almeno a 1mq ogni mq di spazi utili coperti aperti al pubblico, destinati ad altre attività connesse a quella di vendita; e in parte, alle "medie strutture di vendita" per le quali valgono i criteri esposti precedentemente per gli edifici "A" e "B".

In entrambi i casi sopra descritti, una quota parte delle aree a parcheggio dovrà prevedere aree destinate alle operazioni di carico e scarico della merce di vendita oltre a stalli destinati ai portatori di handicap, considerando una superficie minima si "sosta di relazione" pari ad almeno 20mq. Conseguentemente alla verifica delle quantità per la sosta per ogni nuova realizzazione commerciale, è possibile riassumere i dati di progetto minimi che dovranno essere previsti.

EDIFICIO A			
TABELLA CALCOLO SUPERFICI PARCHEGGI L. 33/99			
Medie Strutture di Vendita (da 251 a 2500 mq)		Superficie netta mq	
Negozi 1	Superficie di vendita		373,94
	Superficie non di vendita		143,75
Dotazione parcheggio art. 19 L. 33/99			
Superficie di vendita	1mq/mq sv		373,94
Superficie coperta	0,5mq/mq sc		71,88
		Sub-Totale Area a Parcheggio	445,82 mq
		POSTI AUTO	n°
		Superficie netta mq	
Negozi 2	Superficie di vendita		1114,13
	Superficie non di vendita		341,05
Dotazione parcheggio art. 19 L. 33/99			
Superficie di vendita	1mq/mq sv		1114,13
Superficie coperta	0,5mq/mq sc		170,53
		Sub-Totale Area a Parcheggio	1284,66 mq
		POSTI AUTO	n°
		Superficie netta mq	
Parti Comuni	(scale, ascensori, ecc)		49,13
	Superficie coperta	0,5mq/mq sc	
		Sub-Totale Area a Parcheggio	24,57 mq
		TOTALE SUPERFICE A PARCHEGGIO	
			1755,04 mq
		TOTALE SUPERFICE A PARCHEGGIO-COPERTURA	
			1804,85 mq
		TOTALE POSTI AUTO	
			55,00 n°

Dettaglio specifico di calcolo delle aree a parcheggio edificio "A"

EDIFICIO B
TABELLA CALCOLO SUPERFICIE PARCHEGGI L. 33/99

Medie Strutture di Vendita (da 251 a 2500 mq)		Superficie netta mq
Negozi 1	Superficie di vendita	2500,00
	Superficie non di vendita	447,71
Dotazione parcheggio art. 19 L. 33/99		Superficie netta mq
	Superficie di vendita 1mq/mq sv	2500,00
	Superficie coperta 0,5mq/mq sc	223,86
Sub-Totale Area a Parcheggio		2723,86 mq
POSTI AUTO		n°
Negozi 2		Superficie netta mq
	Superficie di vendita	2500,00
	Superficie non di vendita	798,98
Dotazione parcheggio art. 19 L. 33/99		Superficie netta mq
	Superficie di vendita 1mq/mq sv	2500,00
	Superficie coperta 0,5mq/mq sc	399,49
Sub-Totale Area a Parcheggio		2899,49 mq
POSTI AUTO		n°
Parti Comuni (scale, ascensori, ecc)		Superficie netta mq
	Superficie coperta 0,5mq/mq sc	158,87
Sub-Totale Area a Parcheggio		79,44 mq
TOTALE SUPERFICIE A PARCHEGGIO		5702,78 mq
TOTALE SUPERFICIE A PARCHEGGIO-COPERTURA		6275,50 mq
TOTALE POSTI AUTO		197,00 n°

Dettaglio specifico di calcolo delle aree a parcheggio edificio "B"

TABELLA CALCOLO SUPERFICIE PARCHEGGI			
Grandi Strutture di Vendita (oltre i 2.500 mq)		superfici nette	
Superficie di Vendita di progetto	mq	=	6.400,00
Superficie retrocasse+bar+servizi pubblici+atrio	mq	=	450,00
movimentazione merci deposito	mq	=	1.046,00
uffici	mq	=	360,00
bussola ingresso	mq	=	74,00
Dotazione parcheggi art. 19 L.33/99 (2 mq/mq sv)	mq	=	12.800,00
(1mq/mq s.cop)	mq	=	1.930,00
<hr/>			
Medie Strutture di Vendita (da 251 a 2.500 mq)			
Superficie di Vendita di progetto	mq	=	2.499,00
Dotazione parcheggi art. 19 L.33/99 (1 mq/mq sv)	mq	=	2.499,00
<hr/>			
TOTALE DOTAZIONE PARCHEGGI	mq	=	17.229,00

Dettaglio specifico di calcolo delle aree a parcheggio edificio "C"

Caratteristiche di accessibilità

La viabilità di progetto rimane assolutamente immutata risultando costituita da un sistema perimetrale e di penetrazione al Comparto P12, collegato alla viabilità primaria dell'autostrada attraverso lo svincolo delle Vignole.

La viabilità interna e di accesso per l'intero Comprensorio SPI è stata dimensionata e, nel frattempo, costruita, tenendo conto della presenza cumulativa di tutte le attività previste nel Comprensorio SPI, comprese quelle commerciali del Comparto P12.

Internamente al sedime, rimane immutato l'anello perimetrale per la distribuzione dei flussi merci verso le

diverse porte di accesso degli edifici di vendita e per rendere agevole la circuitazione degli utenti all'interno dei diversi settori adibiti a parcheggio. Un asse interno, posto tra l'Edificio S3 e la restante porzione del sedime, completa l'assetto interno del sistema circolatorio, consente di accorciare gli spostamenti verso i punti di carico/scarico merci per la parte esterna del punto vendita S3.

Nulla cambia in merito a come la realizzazione delle strutture commerciali interne al comparto privato P12 condiziona la necessaria realizzazione di infrastrutture viarie interne in grado di connettersi alla viabilità esistente, di connessione sia all'interno NPP23 sia alla rete infrastrutturale di rango superiore limitrofa.

Rimangono pertanto del tutto valide ed immutate le scelte progettuali, condivise con l'amministrazione pubblica e presentate nel progetto di presentazione istanza, tali da garantire l'efficienza della progettazione dei percorsi carrabili interni ed esterni al comparto P12, in particolare:

- la realizzazione della rotatoria consentirà una sicura organizzazione dei flussi in entrata e in uscita, limitando al numero minimo le intersezioni delle direttrici di spostamento
- la diversificazione degli accessi alle tre distinte aree dei rispettivi edifici commerciali attraverso la viabilità interna garantirà una più rapida raggiungibilità delle destinazioni commerciali
- la realizzazione di una viabilità di raccordo interna a senso unico consentirà la canalizzazione dei flussi in uscita, garantendo una razionale organizzazione degli spostamenti verso l'uscita, unificando l'immissione nella rotatoria di raccordo con la viabilità esterna al comparto P12

Le misure di adeguamento della viabilità a servizio delle strutture commerciali in progetto sono pertanto state complessivamente pensate per mantenere invariata la fruibilità della viabilità esistente, sia di collegamento interno al NPP23 sia di raccordo con la viabilità di rango superiore, inoltre la diversificazione (e più in generale l'organizzazione) dei flussi in entrata e uscita dal comparto P12 risultando in grado di non intaccare l'attuale percorribilità infrastrutturale, al momento solo tangente il comparto oggetto di verifica, limitando in misura consistente la componente aggiuntiva di flussi esercitata dal nuovo polo commerciale riguardo i flussi ad oggi presenti e rilevabili.

Determinazione della domanda di traffico generata

La quantificazione dei volumi di traffico è stata stimata tenendo conto della componente commerciale di nuova realizzazione propria del comparto P12; di quella residenziale e non residenziale, già presente all'interno dell'intero piano particolareggiato; delle utenze collocate all'interno del comparto per raggiungere i luoghi di destinazione. La struttura viaria di supporto, che è stata considerata interessata dai flussi a oggi presenti e generati dai futuri interventi, è il tratto di collegamento tra la Via Portuense e il tracciato della grande rete autostradale Roma-Fiumicino A90.

A fronte di un'assoluta non modifica della viabilità di accesso al comparto P12, di quella interna allo stesso e finanche delle modalità di accesso/uscita rispetto ai parcheggi previsti in copertura per gli edifici S1 e S2, la parziale riduzione delle superfici di vendita complessive per entrambi tali edifici ha comportato una ridotta riduzione anche dei relativi parcheggi: da 268 a 252 posti auto.

In via conservativa è pertanto possibile confermare pienamente tutte le valutazioni e determinazioni che hanno portato a definire la domanda di traffico generata dall'intervento complessivo del comparto P12.

Una domanda che è alla base delle simulazioni numerico previsionali fatte nell'ambito della presente procedura ambientale in termini di impatto acustico e di rumore in fase di esercizio e che è alla base anche delle autorizzazioni richieste all'ANAS.

Fin dalla soluzione originaria, l'accessibilità diretta alle singole strutture di vendita è stata progettata facilitando e diversificando le immissioni alle aree pertinenti delle singole strutture di vendita. Per quanto riguarda gli edifici "A" e "B", dotati di parcheggi multipiano, l'accessibilità alle singole strutture rimane inalterata, connettendo direttamente gli ingressi dei differenti parcheggi con l'anello di raccordo del comparto P12, limitando la lunghezza dei percorsi necessari per raggiungere i luoghi commerciali di destinazione; e allo stesso modo le uscite dalle aree di stallo saranno reindirizzate lungo la viabilità interna di raccordo, canalizzando e unificando i flussi veicolari lungo un'unica direzione nello stesso verso di

percorrenza.

Nella soluzione originaria le rampe di connessione alle coperture degli edifici A e B sono a doppia corsia e questo ha consentito di non introdurre alcuna modifica strutturale all'opera in quanto la necessità di servire due separate aree di parcheggio in copertura per ognuno di tali edifici ha trovato facile risposta nella specializzazione di ognuna delle due corsie per rampa.

Per quanto riguarda l'accessibilità carrabile dell'Edificio C" il progetto è inalterato e quindi mantiene la connessione delle aree a parcheggio a raso, realizzate nell'area antistante la struttura di vendita, con la viabilità interna; anche in questo caso i flussi interni prevedono canalizzazioni lungo il percorso tra l'entrata e l'uscita del parcheggio, per poi raccordarsi anch'essi lungo la viabilità interna del comparto P12.

Aspetti programmatici di settore e territoriali

Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

[...] Tavola A – Sistemi ed ambiti del Paesaggio. Contiene l'individuazione territoriale degli ambiti di paesaggio, le fasce di rispetto dei beni paesaggistici, le aree e i punti di visuale, gli ambiti di recupero e valorizzazione del paesaggio. I sistemi ed ambiti del paesaggio hanno natura prescrittiva. Dall'analisi della tavola A risulta che l'area oggetto d'intervento rientra nella categoria definita come "Paesaggio agrario di valore", per la quale la norma tecnica di piano stabilisce quanto segue: << Il Paesaggio agrario di valore è costituito da porzioni di territorio che conservano la vocazione agricola anche se sottoposte a mutamenti fondiari e/o colturali [...] La tutela è volta al mantenimento della qualità del paesaggio rurale mediante la conservazione e la valorizzazione dell'uso agricolo e di quello produttivo compatibile>>; inoltre l'area è interessata anche una fascia di rispetto per la "Protezione dei corsi delle acque pubbliche", per la quale [...] I corsi d'acqua e le relative fasce di rispetto debbono essere mantenuti integri e ineditati per una profondità di metri 150 per parte; nel caso di canali e collettori artificiali, la profondità delle fasce da mantenere integre e inedificate si riduce a metri 50>> (art.35).

Tavola B – Beni del Paesaggio. Contiene le descrizioni dei beni paesaggistici di cui all'art. 134 comma 1 lettere a), b) e c) del Codice, tramite la loro perimetrazione ed un codice identificativo Regionale, si definiscono le parti di territorio in cui le norme del PTPR hanno natura prescrittiva. Nell'area sono presenti elementi riconducibili alle seguenti categorie: "Beni puntuali e lineari testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici e territori contermini", che nelle norme tecniche sono descritti come "I beni identitari archeologici e storici puntuali e lineari sono costituiti da strutture edilizie comprensive di edifici e spazi ineditati, nonché da infrastrutture territoriali che testimoniano fasi dei particolari processi di antropizzazione del territorio. Essi sono ubicati anche al di fuori delle strutture urbane e costituiscono elementi riconoscibili dell'organizzazione storica del territorio [...] In tali aree sono consentiti, in rapporto ai programmi di scavo ed alle caratteristiche dei beni, interventi tesi alla promozione culturale e alla fruizione dell'area archeologica."; inoltre sono presenti aree classificate come "I canali delle bonifiche agrarie e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di ml 150 ciascuna" per i quali la normativa prevede che <<[...] Tali beni sono sottoposti alle norme dell'articolo 35 - protezione dei corsi delle acque pubbliche con le conseguenti prevalenti disposizioni>>, già descritto in precedenza nella sezione dedicata alle prescrizioni della Tavola A del PTRP.

Piano Territoriale Provinciale Generale (PTGP)

[...] l'area oggetto di intervento è inserita nel "Parco intercomunale di funzioni strategiche metropolitane direttrice Roma/Fiumicino (PSM2)" le cui norme tecniche definiscono gli "Usi da favorire: servizi logistici, attività ad alta tecnologia, Business District, Business Park, terziario avanzato, direzionalità e uffici di rappresentanza connessi all'Aeroporto Internazionale di Fiumicino, a Cargocity ed alla prevista piattaforma logistica C11".

Le norme tecniche del Piano provinciale disciplinano tale area come "Parco Tematico Strategico" a vocazione mirata per il direzionale commerciale, con alternative come attività di terziario avanzato e centri logistici connessi con le merci; la coerenza con quanto in progetto appare pertanto verificata.

Sintesi del Quadro Programmatico

L'intervento in progetto risulta coerente con gli strumenti di pianificazione sovraordinata a livello regionale (PTPR) e provinciale (PTPG) non presentando elementi di criticità.

A livello di pianificazione comunale, il lotto di intervento è ricompreso all'interno del NPP23 che è identificato e codificato come area a "Servizi privati a carattere polifunzionale, già sottoposta a pianificazione attuativa" che costituisce strumento attuativo antecedente al piano regolatore. Ciò ha determinato la conservazione delle prescrizioni contenute nelle norme tecniche del piano attuativo. Infatti, proprio in sede di approvazione del Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino con DRG Lazio 162/2006 l'intero intervento è stato incluso tra le "Zone F", riguardanti le parti del territorio destinate a verde e/o attrezzature d'interesse collettivo pubblico e private, nella "sottozona F3c". L'intervento risulta pertanto coerente e compatibile con le prescrizioni funzionali delle aree individuate dalla vigente pianificazione comunale, consentendo queste consentendo il completamento della realizzazione delle previsioni per la riconversione urbanistica.

L'area d'intervento non risulta sottoposta al vincolo idrogeologico regolato dal R.D.L. 30/12/1923 n° 3267. Per quanto riguarda il PAI, la natura del territorio comprendente l'area d'interesse progettuale scongiura qualsiasi pericolosità di natura geomorfologica. Relativamente a tale rete dei canali di bonifica, con il Decreto n. 58/2016, l'Autorità di Bacino del Fiume Tevere- VI stralcio funzionale P.S. 6 per l'assetto idrogeologico P.A.I. ha provveduto all'aggiornamento ex art. 43, comma 5 delle Norme Tecniche di Attuazione della Regione Lazio, ridefinendo e perimetrando le aree allagabili nella zona fociale del fiume Tevere, corsi d'acqua secondari e rete canali di bonifica, nel territorio di Roma Capitale e Comune di Fiumicino, aggiornando la cartografia allegata al Piano di Assetto Idrogeologico vigente, approvato con D.P.C.M. 10 novembre 2006 e successivamente aggiornato con D.P.C.M. 10 aprile 2013. Alla luce di tale ripermimetrazione, il sedime del Comparto P12 è interessato dalla marginale e perimetrale compenetrazione di lembi di zone a rischio R3 e R2 lungo i lati settentrionale e occidentale del sedime del lotto stesso.

Dal punto di vista sismico, l'intero territorio comunale di Fiumicino ai sensi della D.G.R. n°387/2009 è classificato in "Zona 3, Sottozona B". Il comune di Fiumicino ha validato in data 18/02/2013 lo Studio di Livello I di Microzonazione Sismica ai sensi della DGR Lazio n. 545 del 26 novembre 2010, in base alle cui risultanze il Comparto P12 ricade all'interno della "Zona Stabile ma Suscettibile di Amplificazione Sismica" SA8, indicate nella Tavola 7 della Carta delle Microzone Omogenee in Prospettiva Sismica di Livello I di Microzonazione Sismica.

Dal punto di vista acustico, il Comparto P12 ricade in Zona IV – aree di intensa attività umana, così come determinato all'interno della vigente classificazione in zone acustiche del territorio comunale di Fiumicino.

Ai sensi del vigente Piano di risanamento della qualità dell'aria della Regione Lazio, il Comune di Fiumicino è classificato in Zona B, corrispondente alla classe 2.

L'area non risulta gravata da usi civici.

Sintesi delle componenti ambientali

Inquadramento idrogeologico

Morfologicamente il contesto territoriale di intervento si presenta del tutto pianeggiante con quote comprese tra circa 1,5 e 3,5 m s.l.m., conseguente è del tutto assente qualsiasi tematica gravitativa.

Tutte le opere e gli interventi di progetto ricadono interamente nell'ambito terreni alluvionali recenti e attuali del Tevere, eterogenei e costituiti da alternanze eteropiche di depositi limo-sabbiosi e limo-argillosi con frequenti lenti e livelli di argilla ed argilla torbosa. Il comportamento geotecnico d'insieme risulta scadente, anche per l'estrema superficialità della falda idrica, che qui presenta soggiacenze dell'ordine di 1,5 m che viene direttamente drenata dalle canalizzazioni presenti nell'area. Nel lotto non sono presenti pozzi idrici.

Il Comparto P12 si inserisce tra due dei numerosi canali della bonifica che innervano questa parte dell'Agro

Romano; due canali che marcano il limite settentrionale e quello meridionale rispettivamente in affiancamento alla Autostrada Roma-Fiumicino e alla ferrovia Roma-Aeroporto di Fiumicino. Si tratta di canali che scorrono a cielo aperto con sezione trapezoidale, con deflusso verso la vicina linea di costa. Il canale meridionale, parallelo alla ferrovia è il Canale Vignole, mentre quello settentrionale, parallelo all'Autostrada Roma-Fiumicino è il Canale B IV.

L'area d'intervento è attualmente a prato e del tutto priva di coperture che ne limitino la permeabilità naturale, attestandosi sulla classe di impermeabilizzazione più bassa.

Per quanto riguarda i suoli a matrice limo-argillosa presenti, questi sono ascrivibili alla Classe Pedologica II, comprendente suoli con alcune lievi limitazioni riconducibili a lievi problemi di drenaggio che riducono la scelta delle colture e/o richiedono modesti interventi di conservazione.

Inquadramento biotico ed ecosistemico

L'elemento vegetazionale ed ecosistemico caratterizzante l'area di intervento è certamente costituito dai "prati e incolti", caratterizzato da formazioni vegetali piuttosto eterogenee, in cui fanno la loro comparsa specie esotiche, infestanti o sfuggite alle colture. In questo contesto, il substrato argilloso e soprattutto la superficialità della falda determinano condizioni idonee allo sviluppo di canneti, che infatti coprono porzioni rilevanti del terreno, lasciando il passo a rovi estesi.

Una ventina di Tamerici (*Tamarix gallica*) punteggiano la parte centrale del terreno, mentre un'altra quindicina della stessa specie marca il piede della scarpata ferroviaria che delimita il lotto verso l'interno. Si tratta di piante giovani, sempreverdi a portamento arbustivo e arboreo, con altezze massicche che possono raggiungere i 15 m.

A livello di presenza arboree, alle tamerici si aggiungono solamente un giovane esemplare di pioppo bianco (*Populus alba*) posto al margine di un gruppo di tamerici e un fico rinselvaticato (*Fico*) posto subito sotto il viadotto stradale oltre il limite esterno del comparto P12 di intervento.

Nel complesso, si tratta pertanto di un'associazione vegetazionale che può essere definita come "sinantropica" (cioè comprendente specie che "seguono l'uomo" e trovano il loro habitat proprio nelle aree, in parte, abbandonate da quest'ultimo, ma strettamente connesse alle sue attività) di qualità vegetazionale e botanica ridotta e priva di valenze significative.

Sempre a livello ecosistemico, il lotto di intervento non riveste alcuna funzione ecosistemica come eventuale "Stepping stone" ("Nuclei di connessione") costituiti da lembi e elementi residuali (come superficie unitaria) comprendenti una vegetazione arboreo-arbustiva ricca in grado di costituire un collegamento basato su aree naturali minori poste lungo linee ideali di passaggio, che funzionino come punto di appoggio e rifugio per gli organismi mobili.

Va anche evidenziato come il sedime di diretto interesse progettuale sia già stato individuato da anni come zona di sviluppo commerciale e quindi le opere oggetto del presente studio non introducono un ulteriore elemento di frammentazione rispetto alla rete ecologica dell'area.

Inquadramento paesaggistico

Dal punto di vista paesaggistico, l'area di interesse è stata oggetto di sondaggi archeologici preliminari effettuati nel settembre ottobre 2001 e completati nel periodo tra marzo e giugno 2003. Durante le indagini preliminari erano stati riportati alla luce tre insediamenti dislocati rispettivamente negli angoli NW, SW e SE. Nello specifico il terzo insediamento, situato nel settore sud orientale del lotto, è caratterizzato dalla presenza di una fitta concentrazione di tegole che copre alcuni lacerti di struttura.

Attualmente l'area nella quale ci sono stati questi rinvenimenti è coperta da una fitta vegetazione ma è previsto e concordato con la Soprintendenza uno specifico progetto di riqualificazione.

A livello percettivo, nell'ambito del presente lavoro, per determinare l'area del bacino visuale è stata individuata, in maniera preliminare, l'area di impatto potenziale (AIP) che rappresenta lo spazio geografico all'interno del quale è prevedibile si manifestino in modo più evidente gli impatti, ed è al suo interno che si concentrano la maggior parte delle analisi per quanto riguarda gli aspetti percettivi.

Una volta individuata i bersagli e gli elementi detrattori, si è provveduto ad una simulazione prospettica del grado di inserimento delle nuove opere, che risultano del tutto coerenti con il contesto urbanistico, presentando altezze inferiori agli edifici limitrofi e pertanto poco visibili al di fuori di uno stretto intorno territoriale.

Rumore

Il clima acustico nell'area è attualmente determinato da un insieme di sorgenti infrastrutturali (Autostrada A91, ferrovia Roma – Fiumicino, strade comunali e locali, parcheggi del Centro commerciale Da Vinci ed infine l'Aeroporto di Fiumicino. A seguito della realizzazione del comparto P12 saranno introdotte sorgenti sonore ascrivibili alla viabilità di connessione e ai parcheggi interno al lotto d'intervento.

I valori di emissione delle nuove sorgenti ed il relativo impatto acustico sonore sono stati valutati tenendo conto sia della componente commerciale di nuova realizzazione propria del comparto 12 sia di quella residenziale e non già presente all'interno del comparto, nella porzione in cui verrà utilizzata, dalle utenze collocate nell'interno del comparto per raggiungere i luoghi di destinazione, l'infrastruttura ad oggi presente, in particolar modo il tratto di collegamento tra la Via Portuense e il tracciato della grande rete autostradale Roma-Fiumicino A90.

In considerazione della tipologia di occupazione degli edifici (residenziale, uffici e commerciale), tutte le emissioni sono concentrate nel tempo di riferimento diurno, avendosi in quello notturno esclusivamente scarso o nullo traffico residenziale.

Sulla base dei risultati dello studio acustico appositamente eseguito per il presente lavoro, si può ragionevolmente prevedere che, con buon margine di sicurezza, l'introduzione degli edifici, delle strade e dei parcheggi facenti parte del Comparto P12 di prossima realizzazione, ed il relativo traffico indotto nelle strade adiacenti, nelle ore diurne di traffico di punta, non comporti un incremento del livello di rumore nell'area tale da determinare un superamento dei limiti di emissione, di immissione e differenziali ai principali ricettori ed in particolare ai ricettori scolastici. Nel tempo di riferimento notturno non si prevedono emissioni sonore rilevabili.

Vibrazioni

L'area è del tutto priva di qualsiasi sorgente vibrazionale, potendo individuare solo la linea ferroviaria e gli assi stradali come sorgenti lineari di vibrazioni verso i futuri ricettori, peraltro non sensibili, che verranno ad essere realizzati all'interno del comparto P12.

Campi Elettromagnetici (CEM)

Nell'area d'intervento e nelle sue immediate vicinanze non sono presenti sorgenti di campi elettromagnetici, riconducibili a linee elettriche e ad antenne ricetrasmittenti, ad eccezione della linea di trazione della ferrovia che collega la stazione di Termini con l'Aeroporto di Fiumicino, posta lungo il margine interno del comparto P12.

Qualità dell'aria

Per quanto riguarda le verifiche sulla qualità dell'aria, attraverso l'osservazione delle mappe inerenti alle simulazioni previsionali sull'impatto sulla qualità dell'aria prodotto dal solo traffico indotto dal nuovo Comparto P12, si desume che, in considerazione dei venti prevalenti, gli inquinanti si propagano preferenzialmente verso est. Il ricettore sensibile interessato maggiormente delle emissioni degli inquinanti è quindi il ricettore Scuola Primaria "Giovan Battista Grassi".

I livelli di concentrazione di inquinanti indotti non sono tali da determinare un incremento significativo rispetto a quanto già presente nell'area di studio.

Anche l'impatto delle attività di cantiere sulla qualità dell'aria risulta ridotto e la produzione di polveri aerodisperse, in via previsionale, è ampiamente inferiore alle soglie definite dalle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali pulverulenti" di ARPA Toscana.

Impatti potenzialmente significativi in fase di esercizio

Impatto visivo

Nel caso di nuovi interventi in aree paesaggisticamente sensibili è necessario valutare l'interazione con il paesaggio, anche nella sua componente visuale. Tuttavia per definire in dettaglio e misurare il grado d'interferenza che tali impianti possono provocare a tale componente paesaggistica, è opportuno definire in modo oggettivo l'insieme degli elementi che costituiscono il paesaggio, e le interazioni che si possono sviluppare tra le componenti e le opere progettuali che s'intendono realizzare.

Nell'ambito del presente lavoro la delimitazione della zona di influenza visiva è stata definita ricorrendo inizialmente alla ricostruzione cartografica della morfologia dell'ambito per poi tarare le effettive condizioni di intervisibilità mediante un'apposita campagna di rilievo visivo e fotografico condotto direttamente sul campo.

Tutte le foto utilizzate per questa analisi percettiva sono state eseguite con un obiettivo da 80 mm che consente di riprendere immagini con un angolo molto simile a quello proprio dell'occhio umano, ma con un ingrandimento leggermente superiore rispetto al 50 mm (vera e propria coincidenza con l'occhio umano), il che risulta "utile" in termini di leggibilità delle immagini riprodotte.

Dai risultati ottenuti si può osservare che gli unici due punti bersaglio sono costituiti dai due fronti urbani posti il primo a sud-est dell'area di intervento ed il secondo posto a sud-ovest della stessa.

In questo caso specifico i due punti bersaglio presentano pressoché lo stesso valore di impatto del paesaggio, dovuto al fatto che sono entrambi ricettori fissi e che entrambi si trovano a poca distanza dall'area di intervento.

Nello specifico, però il PB02, nonostante la presenza della quinta infrastrutturale data dal cavalcavia posto immediatamente a sinistra dell'intervento che ne limita notevolmente la visuale, e di un indice di affollamento più basso rispetto al PB01, risulta avere un impatto sul paesaggio leggermente maggiore dato dal fatto che lo stesso ha una distanza dall'opera più limitata.

Detto ciò è bene sottolineare che l'impatto percettivo, anche nel caso maggiormente critico, non è da considerarsi elevato poiché l'altezza degli edifici in progetto non si discosta di molto rispetto all'edificato circostante e questo fa sì che ci siano discrete quinte insediative e infrastrutturali che schermino in tutto o in parte le opere in progetto.

È inoltre da tenere in considerazione il fatto che i due punti bersaglio sono posti ad una quota che va dai 12 ai 24 mt (dal 4° al 7° piano degli edifici) poiché è da questa altezza che si possono apprezzare le opere, mentre da quote più basse le stesse sono totalmente schermate dall'edificato esistente.

Impatto acustico

Sulla base dei risultati dello studio acustico appositamente eseguito per il comparto P12, si può ragionevolmente prevedere che, con buon margine di sicurezza, l'introduzione degli edifici, delle strade e dei parcheggi facenti parte del Comparto P12 di prossima realizzazione, ed il relativo traffico indotto nelle strade adiacenti, nelle ore diurne di traffico di punta, non comporti un incremento del livello di rumore nell'area tale da determinare un superamento dei limiti di emissione, di immissione e differenziali ai principali ricettori ed in particolare ai ricettori scolastici. Nel tempo di riferimento notturno non si prevedono emissioni sonore rilevabili.

Impatto sulla qualità dell'aria

L'impatto sulla componente atmosfera nella fase di esercizio è generato dall'incremento di traffico sulla rete stradale. Tale incremento di traffico comporterà un incremento delle emissioni di inquinanti che si andranno ad aggiungere agli inquinanti emessi dai veicoli transitanti sulla viabilità stradale e autostradale già presente nell'area circostante il sedime d'intervento.

Attraverso l'osservazione delle mappe inerenti alle simulazioni previsionali sull'impatto sulla qualità dell'aria prodotto dal solo traffico indotto dal nuovo Comparto 12, si desume che, in considerazione dei venti

prevalenti, gli inquinanti si propagano preferenzialmente verso est. Il ricettore sensibile interessato maggiormente dalle emissioni degli inquinanti è quindi il ricettore Scuola Primaria “Giovanni Battista Grassi”. I livelli di concentrazione di inquinanti indotti non sono tali da determinare un incremento significativo rispetto a quanto già presente nell’area di studio.

Impatto sulle acque di esondazione

Il DPCM definisce le seguenti quattro classi di rischio:

R4: rischio molto elevato per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale, la distruzione di attività socio-economiche

R3: rischio elevato per il quale sono possibili problemi per l’incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, la interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale

R2: rischio medio per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l’incolumità del personale, l’agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche

R1: rischio moderato per il quale i danni sociali, economici e al patrimonio ambientale sono marginali.

Esaminando in dettaglio il layout interno dell’intervento, si evince quanto segue:

l’edificio S3 è del tutto esterno rispetto alle aree di rischio classificate

l’edificio S2 presenta l’angolo superiore destro ricompreso nell’area R2, mentre la parte iniziale della rampa carrabile che sale sulla copertura (dove è presente un parcheggio) attraversa un lembo di area R3

l’edificio S1 presenta l’angolo superiore destro ricadente in area R3

la strada esterna, già realizzata e in esercizio da anni, ricade interamente in aree classificate e pertanto i puntuali interventi di completamento (dalle rotatorie alle rampe di accesso) ricadono anch’essi in aree classificate quasi esclusivamente come R2, con piccoli tratti in R3 e un ancora più marginale poco meno che mezza rotatoria in fascia B

parte dell’area di riqualificazione archeologica è interessata dalla perimetrazione di aree R2 e R3

Le valutazioni per determinare le compatibilità di un intervento sono condotte sulla base del principio dell’invarianza idraulica, tenendo conto sia della classificazione del bacino (di cui all’art. 5 delle NTA) che della tipologia dimensionale dell’intervento (di cui all’art. 3 delle NTA).

Dal punto di vista dimensionale l’intervento di trasformazione in progetto è classificabile come “d) Intervento di dimensione marcata”, presentando una superficie superiore ai 10 ha.

Per quanto riguarda invece l’invarianza idraulica, il comparto P12 ricade nel sottobacino presso la foce del Tevere codificato dal PAI come “COS-FCO”, corrispondente ad una zona di bonifica e quindi da considerare zona a risposta idraulica elevata di classe CL3.

Le valutazioni del rischio idraulico devono essere condotte con preciso riguardo delle aree perimetrate dal Piano come area a Rischio o Fasce relative alle aste principali dei cosiddetti Corridoi ambientali oltre che al Tevere e all’Aniene e quindi non sono applicabili all’area di progetto, essendo questo territorio interessato solamente da fenomeni di esondazione dei canali di bonifica. Nel caso del Comparto P12, è quindi sufficiente verificare lo stato di possibile interferenza e di rischio idraulico dell’intervento con la pericolosità idraulica potenziale perimetrata e cartografata dal PAI.

In corrispondenza delle zone R3 (Tr = 200 anni) il Piano stralcio PS5 persegue l’obiettivo di mantenere e migliorare le condizioni di invaso della piena di riferimento, unitamente alla conservazione e al miglioramento delle caratteristiche naturali e ambientali.

In tali zone sono ammessi:

tutti gli interventi già consentiti nella fascia A anche con aumento di volume e ampliamento e modifica delle destinazioni d’uso

gli interventi di ristrutturazione urbanistica, gli interventi sulle infrastrutture sia a rete che puntuale e sulle attrezzature esistenti e relative opere di pertinenza, sia private che pubbliche o di pubblica utilità, così

come definiti dalle normative vigenti, nonché gli interventi di ampliamento e modifica delle destinazioni d'uso

i depositi temporanei conseguenti e connessi ad attività estrattive autorizzate, da realizzarsi secondo le modalità prescritte in sede di autorizzazione

E' necessario il nulla osta idraulico di cui al regio decreto 523/1904 da parte dell'Autorità idraulica competente per la verifica delle condizioni idrauliche in merito al fatto che gli interventi siano realizzati in condizione di sicurezza idraulica ed in modo da non costituire significativo ostacolo al libero deflusso e /o significativa riduzione dell'attuale capacità di invaso, impedimento alla realizzazione di interventi di attenuazione e/o riduzione delle condizioni di rischio idraulico e coerentemente con la pianificazione degli interventi di protezione civile.

Nelle zone a rischio R2 ($Tr = 500$ anni) il Piano stralcio PS5 persegue l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza delle popolazioni senza azioni strutturali ma esclusivamente mediante la predisposizione, da parte degli Enti competenti ai sensi della L. 24 febbraio 1992, n. 225 e successive modificazioni e/o integrazioni, di programmi di previsione e prevenzione, nonché dei piani di emergenza, tenuto conto delle ipotesi di rischio derivanti dalle indicazioni del PS5.

L'Autorità idraulica competente esprime parere di cui al R.D. n. 523/1904 nei casi di nuove realizzazioni di infrastrutture lineari quali ferrovie, autostrade e strade extraurbane, che nel caso in esame si riduce ai tratti di viabilità interna e consortile che attraversano le porzioni di zone R2 e R3 presenti in limitate porzioni a nord e a ovest del Comparto P12. [...]

[...] A meno di una piccola porzione di fascia A l'area di progetto interessa solo aree di fascia B e fascia C. [...]

[...] Sono interessate le aree a rischio R2 e R3 che sono associati rispettivamente alla fascia A e fascia B. Per le aree R2 le Norme Tecniche di Attuazione del "Progetto di aggiornamento del Piano di bacino stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce - PS5" all'articolo 19 si riporta che "si persegue l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza delle popolazioni senza azioni strutturali ma esclusivamente mediante la predisposizione, da parte degli Enti competenti ai sensi della L. 24 febbraio 1992, n. 225 e successive modificazioni e/o integrazioni, di programmi di previsione e prevenzione, nonché dei piani di emergenza, tenuto conto delle ipotesi di rischio derivanti dalle indicazioni del PS5"; a seguito di quanto esposto non si prevedono interventi particolari in merito. [...] Si rileva che i nuovi edifici son tali da:

non costituire un significativo ostacolo al libero deflusso e/o una significativa riduzione dell'attuale capacità di invaso

non costituire impedimento alla realizzazione di interventi di attenuazione e/o riduzione delle condizioni di rischio idraulico coerentemente con la pianificazione degli interventi di protezione civile

In ogni caso al fine di limitare gli effetti sulla configurazione iniziale del territorio si prevedono delle zone di accumulo destinate a invasare i volumi sottratti dagli edifici S1 e S2. Questi volumi sono stati stimati sulla base del rilievo del terreno effettuato sul comparto P12 dal quale è stato ricavato un modello digitale del terreno su cui sono state riportate le zone d'allagamento nella situazione ante operam.

A complemento delle verifiche di cui sopra riferite a quanto ad oggi vigente ad opera dell'AdB, nell'ambito del presente progetto si è anche proceduto ad effettuare uno studio idraulico volto alla determinazione della compatibilità idraulica degli interventi proposti con il livello di pericolosità è stato realizzato in regime di moto permanente con l'ausilio del codice di calcolo HEC-RAS (ver. 5.0.5).

Le simulazioni hanno riguardato il tratto di Canale Allacciante delle Vignole Alto dalla confluenza nel tombino di collegamento all'impianto idrovoro AdRI fino a monte del comparto P12, attraversante l'intero comprensorio del Consorzio SPI, confermando gli stessi risultati della situazione ante operam, in quanto l'intervento in progetto non è interessato dal deflusso della piena di riferimento e pertanto non è causa di alterazioni di deflusso o sottrazioni di volumi di piena.

Interventi di mitigazione ambientale presenti nel progetto

Sulla base delle caratteristiche del sito, in cui il progetto della struttura commerciale si inserisce, sono stati previsti interventi di mitigazione ambientale in accordo con la conformazione ambientale propria dell'area. Inoltre gli interventi riguardanti la messa a dimora di specie arbustive, come nel caso delle alberature da inserire nelle aree a parcheggio a raso, sono stati previsti tenendo conto delle specie autoctone, nell'intento di ripristinare un paesaggio naturale ad oggi alterato dalla presenza di essenze infestanti e di poco valore ambientale, cresciute senza alcuna organizzazione, in modo del tutto spontaneo. Ancora, si è tenuto conto nella scelta delle essenze arboree della presenza dei due canali che incorniciano la porzione di territorio in cui il comparto P12 è inserito: Canale Allacciante delle Vignola e Canale Colatore.

Infine la presenza di resti archeologici ha reso possibile la loro valorizzazione attraverso interventi in grado di renderli accessibili e fruibili, restituendo il giusto valore archeologico-culturale ad oggi praticamente assente, date le condizioni in cui tali resti riversano.

* * *

ESITO ISTRUTTORIO

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, di cui il tecnico Geol. Marco Sandrucci, ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura.

Considerato che:

- gli elaborati progettuali nonché lo Studio Preliminare Ambientale, depositati presso questa Autorità competente, sono da considerarsi parte integrante della presente istruttoria tecnico-amministrativa e che la presente pronuncia riguarda il progetto così come completato attraverso le documentazioni integrative pervenute;
- sono stati acquisiti i seguenti pareri nell'ambito istruttorio, a norma dell'art. 19, comma 3 e 4 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni:
 - ✓ Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano, nota prot. n. 2025 del 22/03/2019 e nota prot. n. 973 del 07/02/2019;
 - ✓ Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata; Roma Capitale e Città Metropolitana, nota prot. n. 301269 del 16/04/2019;
 - ✓ Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica, nota prot. n. 116481/2019 del 13/02/2019 – Determinazione n. G01200 del 11/02/2019 (Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 D.Lgs. n. 42/2004);
 - ✓ Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale, nota prot. n. 18689 del 27/09/2018;
 - ✓ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV – Servizio 2 “Tutela Acque e Risorse Idriche”, nota prot. n. 67074 del 29/04/2019;
 - ✓ ANAS, Area Tecnica, C.M.D. Nucleo B, nota prot. n. 267872-P del 13/05/2019;
 - ✓ Regione Lazio, Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico, le Attività Produttive e Lazio Creativo, Area Commercio e Servizi al Consumatore, nota prot. n. 403802 del 28/05/2019.

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

Considerato che:

- l'area di progetto non interferisce con S.I.C., Z.P.S. e Aree Naturali Protette;
- sul progetto denominato "*Comparto P12 – n. 2 edifici destinati ad attività commerciali, nel Comune di Fiumicino*" – Proponente: Consorzio S.P.I. Pleiadi 89 uno S.r.l. - Registro elenco progetti: n. 82/2003, l'Area Valutazione di Impatto Ambientale aveva già espresso un giudizio positivo di compatibilità ambientale rimesso con provvedimento prot. n. D2/186532 del 05/12/2003;
- in relazione alle opere proposte, l'analisi dei fattori ambientali, condotta nel rispetto dei criteri elencati nell'allegato V del D.Lgs. n. 152/2006 e desunta dalla documentazione prodotta, non ha evidenziato impatti negativi e significativi sull'ambiente derivanti dalla realizzazione del progetto;
- dall'esame della documentazione progettuale, gli impatti riscontrati sulle componenti ambientali coinvolte sono mitigabili con l'applicazione delle misure di seguito prescritte;

TUTTO CIÒ PREMESSO

effettuata la procedura di Verifica ai sensi dell'art 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. sulla base dei criteri di cui all'Allegato V, parte II del presente Decreto e delle risultanze dei diversi pareri pervenuti si ritiene, in relazione all'entità degli interventi ed alle situazioni ambientali e territoriali descritte, di dover **escludere le opere dal procedimento di V.I.A.** individuando, ai sensi del comma 8 dell'art. 19 del citato Decreto, le seguenti vincolanti prescrizioni:

- Il progetto sia attuato secondo quanto previsto negli elaborati presentati, elencati nelle premesse e nel rispetto di tutte le prescrizioni impartite dalle Autorità citate nella presente istruttoria tecnico - amministrativa. Altresì il progetto dovrà recepire le indicazioni contenute nello studio preliminare ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione ambientale.
- La realizzazione delle opere di urbanizzazione previste dall'intervento in argomento, dovrà avvenire prima o almeno contestualmente all'esecuzione degli interventi privati, con particolare riguardo alle infrastrutture stradali di connessione con il sistema della viabilità esistente e comunque le stesse opere dovranno essere completate prima dell'entrata in attività delle strutture commerciali. Relativamente alle viabilità di progetto, si richiamano le prescrizioni della vigente normativa in materia, di cui al D.Lgs. n. 285/92, al D.M. del 05/11/2001 ed al D.M. del 19/04/2006.
- Al fine di migliorare le prestazioni energetiche degli edifici e delle infrastrutture connesse, e di contenere i consumi energetici dell'intervento in oggetto, nonché per promuovere l'utilizzo delle fonti rinnovabili, il progetto dovrà essere redatto e realizzato nel rispetto degli obiettivi di qualità individuati dalla Direttiva 2002/91/CE, dal D.Lgs n.192/2005, come modificato dal D.lgs n. 311/2006, e dalla Legge Regionale n. 6/2008 relativa all'architettura sostenibile e alla bioedilizia.

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

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

- produzione minima di energia termica da fonti rinnovabili e/o cogenerazione -

trigenerazione: minimo 50% del fabbisogno annuo;

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

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

Tutti i motori elettrici utilizzati negli impianti debbono avere classe di Efficienza I, nonché essere preferibilmente regolati attraverso variatori di velocità, secondo quanto previsto dall'Allegato A al DM Ministero dello Sviluppo Economico del 19 Febbraio 2007 recante "Disposizioni in materia di detrazioni per le spese sostenute per l'acquisto e l'installazione di motori ad elevata efficienza e variatori di velocità (inverter) di cui all'art. 1, commi 358 e 359, della legge 27 dicembre 2006, n. 296", pubblicato sulla Gazzetta ufficiale n. 47 del 26/2/07.

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

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

- 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;
 - la transitabilità all'interno delle aree di sosta dovrà essere a senso unico per limitare il più possibile incroci e attraversamenti;
 - dovrà essere assicurata una differenziazione dei percorsi carrabili e pedonali attraverso soprattutto una segnaletica verticale e/o orizzontale interna ed esterna alle aree di sosta affinché i percorsi pedonali siano protetti e ben identificabili per differenti profili di utenti.
- Dovranno essere adottate le seguenti indicazioni in riferimento alle sistemazioni a verde delle aree, in particolare:
 - Gli individui arborei preesistenti e salvaguardati e/o reimpiantati per la realizzazione delle aree verdi debbono:

- avere uno sviluppo equilibrato con un portamento il più possibile verticale;
 - essere stati sottoposti preventivamente alla verifica di stabilità, sia per il fusto che per i rami/branche principali.
 - Gli individui arborei ed arbustivi impiegabili nelle aree marginali (viabilità) o confinate in spazi ben definiti (aiuole, parcheggi) devono essere:
 - di specie autoctone, o comunque familiari con il tessuto vegetazionale circostante, munite di certificazione sanitaria e di provenienza;
 - di specie che a maturità non abbiano un apparato radicale superficiale;
 - di specie considerate a basso carico allergenico per la collettività;
 - per quelle finalizzate a costituire la parte alta della barriera o delle formazioni arboree, devono mettersi a dimora individui il cui punto basso di inserzione della chioma sia almeno a 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 edilizia dovrà essere realizzata prima dell'avvio dei lavori dei manufatti edilizi (ad esclusione delle aree necessarie per l'esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria, per il transito dei mezzi e per quelle delle lavorazioni di cantiere), e il soggetto proponente dovrà provvedere ad una manutenzione costante delle opere a verde fino al completamento dei lavori dell'intera opera (la manutenzione deve essere programmata senza ricorrere all'uso di prodotti chimici e privilegiando i fertilizzanti naturali e gli ammendanti organici).
 - Tutte le superfici impiantate devono essere munite di un piano pluriennale di manutenzione, che specifichi le cure colturali annuali e periodiche a cui debbono essere obbligatoriamente sottoposte, sia ai fini della loro crescita regolare (innaffiature, ecc.) sia ai fini dell'acquisizione di un portamento equilibrato (potature, ecc.). Periodicamente le piante debbono essere sottoposte a verifiche di stabilità.
- Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quale il rumore, il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili della vigente normativa nonché attraverso l'attuazione di azioni idonee che attuano la mitigazione degli effetti e al ripristino delle condizioni ante-operam (innaffiamento delle terre, contenimento delle polveri con teloni sui mezzi di trasporto, lavaggio della viabilità e dei mezzi, interdizione di accesso a soggetti estranei all'attività edilizia).
 - L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.
 - Eventuali modifiche riguardanti l'intervento in argomento e non specificatamente previste nel presente progetto, dovranno seguire l'iter procedimentale di cui al D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. conformemente a quanto disposto dall'Allegato IV, punto 8, lettera t) del citato Decreto.

Il presente documento è costituito da n. 22 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.