

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

Progetto	Procedura di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del combinato disposto dell'art. 19, parte II del D.Lgs.152/2006 e ss.mm.ii. e D.M.52/2015 sull'intervento di – costruzione di un centro sportivo Polivalente nel Comprensorio Universitario di “Tor Vergata”, nell’ambito del progetto urbanistico-edilizio unitario del Comparto VA5.
Proponente	Università degli Studi di Tor Vergata
Ubicazione	Provincia di Roma Comune di Roma, in località Tor Vergata

Registro elenco progetti n. 09/2019 Verifica

**Pronuncia di Verifica di Assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del
D.L.gs. n.152/2006 e ss.mm.ii.**

ISTRUTTORIA TECNICO-AMMINISTRATIVA

<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Arch. Paola Pelone _____</p> <p>_____</p>	<p>IL DIRETTORE DELLA DIREZIONE</p> <p>Ing. Flaminia Tosini _____</p>
--	---

Preso Atto che su l'opera in argomento è stata richiesta dalla Proponente la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del parte II D.Lgs.n°152/06 e D.M.n°52/2015 e che in data 31/01/2019 acquisita con prot.n° 89528 il Proponente ha depositato presso questa Autorità competente copia degli elaborati di progetto e copia dello studio contenente le informazioni relative agli aspetti ambientali di cui all'Allegato IV parte II del D.Lgs.152/06 nonché copia dell'avvenuto contributo di cui all'art.33.

Il progetto e lo studio sono iscritti nel registro dei progetti al n°09/2019 dell'elenco e pubblicati sul sito web dell'Autorità competente.

Dato atto che in data 08/02/2019 con nota prot.103606 l'Autorità competente ha provveduto a comunicare ai sensi del c.3 art.19 del D.Lgs.n°152/06, l'avvenuta pubblicazione dello Studio preliminare Ambientale e della documentazione a corredo del progetto, nel proprio sito web, alle Amministrazioni e agli Enti Territoriali potenzialmente interessati, individuati congiuntamente con il Proponente e di seguito riportati:

➤ Città Metropolitana di Roma Capitale
Dipartimento IV – Tutela e Valorizzazione Ambientale

➤ Roma Capitale

Direzione promozione tutela ambientale e benessere animali

-Servizio valutazioni ambientali e sostenibilità ambientale

➤ Regione Lazio

Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti,

Risorse idriche e Difesa del Suolo

Tutela del Territorio

-Servizio geologico

Area Vigilanza e Bacini Idrografici

➤ Regione Lazio

Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti

-Area Qualità dell'Ambiente

➤ Regione Lazio

Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità

Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale

-Area Autorizzazioni paesaggistiche

➤ Ministero per i Beni e le Attività Culturali Soprintendenza Archeologia Belle Arti e

Paesaggio per il Comune di Roma

➤ Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Centrale

Esaminati gli elaborati trasmessi:

- Progetto urbanistico edilizio unitario-Comparto V5A
- Studio preliminare
- Relazione tecnica
- Relazione geologica
- Calcolo delle superfici e di volumi
- Planimetria generale di intervento
- Rendering
- Profili
- Movimenti terra: planimetria dello stato attuale
- Movimenti terra: sezioni e computi
- Movimenti terra: sezioni e computi



REGIONE
LAZIO

- Movimenti terra: planimetria dello stato finale
- Stadio del cricket-planimetria generale
- Stadio del cricket-pianta piano terra
- Stadio del cricket-pianta piano intermedio
- Stadio del cricket-pianta delle gradonate
- Stadio del cricket-delle coperture
- Stadio del cricket-prospetti
- Stadio del cricket-sezioni
- Edificio polifunzionale-pianta piano terra
- Edificio polifunzionale-pianta piano primo
- Edificio polifunzionale-pianta delle coperture
- Edificio polifunzionale-prospetti
- Edificio polifunzionale-sezioni
- Hospitality room-pianta, prospetti e sezioni
- Palestra e laboratorio di scienze motorie-planimetria generale
- Palestra e laboratorio di scienze motorie-pianta livello 0
- Palestra e laboratorio di scienze motorie-prospetti
- Palestra e laboratorio di scienze motorie-sezioni
- Palestra e laboratorio di scienze motorie-schemi impianti
- Palestra e laboratorio di scienze motorie-pannelli fotovoltaici

Preso atto che nel termine di 45 giorni ai sensi del c. 4 dell'art. 19 del D.Lgs.152/06 e ss.mm.ii; sono pervenuti seguenti contributi:

- Roma Capitale, Direzione promozione tutela ambientale e benessere animali Servizio valutazioni ambientali e sostenibilità ambientale, prot.n°10697 del 20/03/2019 acquisito in data 25/03/2019.

Vista la nota di Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica prot.n°66630 del 12/04/2019 acquisita in data 17/04/2019 prot.n°303992.

Visto che la scrivente Area ha richiesto chiarimenti/integrazioni al proponente con nota del 03/04/2019 prot.n°259988 e che l'Università di Tor Vergata ha trasmesso la documentazione ai fini delle controdeduzioni in risposta a dette osservazioni in data 19/04/2019 prot.n°311439.

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.

La proposta progettuale

Lo studio riguarda l'attuazione di un Comparto del Comprensorio Universitario di Tor Vergata, il VA5, in conformità al Piano Particolareggiato vigente; l'intervento, che come primo stralcio funzionale prevede la realizzazione di un Centro sportivo polivalente, si colloca nel territorio del Municipio VI di Roma Capitale.

Il Piano Particolareggiato definisce le linee di sviluppo del Comprensorio con un adeguato sistema infrastrutturale e individua diversi Comparti destinati alla "didattica, ricerca e servizi generali" che dovranno essere attuati attraverso la redazione di "progetti urbanistici unitari": il Progetto urbanistico-edilizio unitario del Comparto VA5, è stato redatto in conformità alle previsioni del PP ed è allegato al Progetto del Centro Sportivo polivalente che costituisce il primo intervento edilizio che sarà realizzato nel Comparto.

Il Comparto VA5, oggetto del Progetto Urbanistico edilizio unitario che accoglierà il Centro sportivo polivalente oggetto dello studio, è ubicato lungo il confine nord est del Comprensorio Universitario; il Comparto VA5, attestato ad ovest su Viale dell'Archiginnasio, principale arteria stradale di attraversamento del Comprensorio, è delimitato a nord dal Comparto I2 afferente alla Facoltà di Medicina ed al Policlinico, ad est dal Fosso del Cavaliere e a sud dal comparto VA4b dell'Orto botanico.

Nel seguito, al fine di valutare le ricadute ambientali dell'attuazione del Comparto VA5 viene esaminato il Progetto urbanistico-edilizio unitario dell'intero comparto, considerando, con maggior dettaglio il progetto del lotto denominato T3, che accoglierà la prima parte del "Centro sportivo polivalente", primo stralcio funzionale del Comparto.

Il Centro sportivo polivalente ricade nel Lotto T3 del Progetto urbanistico-edilizio unitario del Comparto VA5. Il progetto oltre a rispondere alle prescrizioni del PP, in ottemperanza alla normativa vigente in termini di tutela ambientale prevede soluzioni per il contenimento energetico e per la produzione di energia da fonti rinnovabili; estese sistemazioni a verde in tutti gli spazi aperti e nei parcheggi sono previsti percorsi pedonali protetti atti ad assicurare un'adeguata fruizione degli spazi in sicurezza.

Il progetto, nella prima fase di attuazione, prevede lo sviluppo delle seguenti attrezzature destinate ai Corsi di Laurea in Scienze Motorie, nell'ambito della Facoltà di Medicina:

- Laboratorio di Scienze Motorie;
- Palestra regolamentare;
- Edificio polifunzionale;
- Ambienti di supporto alla Palestra ed al Laboratorio;
- Attrezzature integrative (sale fitness, spazi attrezzati e campi all'aperto, biblioteca dello Sport, ecc.);
- Centrali tecnologiche ed opere esterne.

Il PRG vigente, approvato con D.C.C. n.18 del 12 Febbraio 2008, nella Carta "Sistema e regole" al foglio 19 conferma la presenza del Comprensorio Universitario di Tor Vergata, classificando l'area interessata dagli interventi nella categoria "Progetti strutturanti – centralità urbane e metropolitane – a pianificazione definita", che, infatti, trova definizione nel Piano Particolareggiato.

Alla Variante generale del 1971 che individua a Tor Vergata l'"area per insediamenti universitari", segue la legge istitutiva dell'Università di Tor Vergata (1972) e l'inizio dell'esproprio dei terreni; le Norme Tecniche d'Attuazione del Piano Regolatore stabilivano che la realizzazione delle opere nelle zone M4 venisse attuata attraverso uno Studio Unitario di Massima (SUM), ed uno o più Piani Particolareggiati.

Pertanto l'Università ha redatto il SUM, recepito dall'Amministrazione Comunale con Deliberazione del Consiglio Comunale – D.C.C. - n. 896 del 5 maggio 1981, che ha diviso il Comprensorio in comparti funzionali definendone i relativi pesi insediativi, per una volumetria complessiva di 2.790.000 mc distribuiti su 490 ha di territorio, adottando contestualmente il Piano Particolareggiato - P.P.1 – del primo comparto da edificare che fu successivamente approvato con D.C.C. - n. 724 del 14 febbraio 1984. Successivamente è stato elaborato, di concerto con il Comune di Roma e la Regione Lazio, un Piano d'Assetto Generale (PAG) – del Comprensorio, approvato con D.C.C. n. 338 del 3 novembre 1987; il suo aggiornamento per la realizzazione della rete stradale e fognaria interna al comprensorio è stato approvato con D.C.C. - n. 4 del 1995, approvato successivamente dalla Regione Lazio con D.G.R. n. 6074 del 1995.

Il 7 novembre 1997 è stato siglato un Protocollo d'intesa tra il Comune di Roma e l'Università di Tor Vergata per la redazione del Piano Particolareggiato – PP - dell'intero Comprensorio redatto da un gruppo di lavoro misto composto dal Comune di Roma e Università degli Studi di Roma "Tor Vergata".

Nel 2000, in occasione del Giubileo, il Comprensorio universitario di Tor Vergata ha ospitato le manifestazioni connesse alla XV Giornata mondiale della gioventù che hanno comportato una revisione del Piano; gli interventi infrastrutturali previsti in occasione di tale evento sono stati assoggettati a procedura di verifica regionale che ha determinato l'esclusione delle opere dal procedimento di VIA.

Il 19 dicembre 2000, il Comune di Roma, Dipartimento VI Politiche del territorio U.O. n.3 Progetti Urbani Servizio Complesso Università e Aree Militari Dismesse ha presentato istanza alla Regione Lazio per la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi del DPR 12/4/1996, conclusasi con esito positivo; il PP del Comprensorio Universitario di Tor Vergata è stato adottato con D.C.C. n. 105/03; nell'ambito della Conferenza dei Servizi – CdS - del 27/10/2003 sono state introdotte alcune modifiche per le quali l'Area 2/4 - Valutazione impatto ambientale e danno ambientale della Regione Lazio ha reiterato l'esclusione dalla procedura di VIA.

Le modifiche indotte dall'intervento proposto risultano modeste e compatibili con le caratteristiche del sito destinato dalla pianificazione vigente ad accogliere edifici con i relativi parcheggi ed infrastrutture, peraltro già in parte urbanizzato; la progettazione architettonica, è improntata a realizzare una buona qualità architettonica in continuità con le scelte operate dall'Università in tutti i Comparti del Comprensorio universitario.

Nella progettazione dei parcheggi sono stati realizzati percorsi pedonali che assicurano una continuità dei collegamenti con gli accessi principali; gli attraversamenti pedonali sono realizzati su quote leggermente rialzate rispetto alla quota stradale per imporre il rallentamento ai veicoli in transito.

I parcheggi sono caratterizzati da sistemazioni a verde che superano il 30% della superficie degli stalli: in prossimità degli stalli sono previste alberature messe a dimora su una vasca continua in affiancamento al percorso pedonale che si sviluppa tra gli stalli e le zone destinate al parcheggio sono circondate da fasce inerbite con alberature in filari.

Per contenere l'impermeabilizzazione delle superfici esterne le zone pedonali, le piste ciclabili e i parcheggi, dove si esclude il rischio di sversamento di liquidi inquinanti, saranno realizzate con materiali permeabili, ad esclusione dei parcheggi P2 e Pp3 dove, per quanto già evidenziato, sarà necessario utilizzare l'asfalto per la vicinanza di zone di ricarica delle falde; inoltre, per contenere l'effetto "isola di calore" sia i percorsi pedonali che gli stalli, realizzati in masselli di cls, avranno coloriture chiare.

In prossimità degli ingressi sono stati previsti spazi per la sosta delle biciclette disponendo in alcune zone colonnine per la ricarica delle biciclette con pedalata assistita.

Le aree libere circostanti l'edificato e le aree di sosta sono oggetto di sistemazioni a verde con caratteristiche diverse in funzione della fruizione e degli obiettivi che si intende conseguire in termini di schermatura, ombreggiamento, arredo, etc.

Per quanto premesso, le verifiche ambientali riguardano l'intero Comparto VA5, ma allo stato attuale si prevede la realizzazione degli interventi edilizi connessi al primo stralcio funzionale, il Centro sportivo polivalente; pertanto la progettazione delle sistemazioni a verde e dei parcheggi riguarda l'intero Comparto VA5 con un approfondimento delle aree funzionali al Centro sportivo polivalente.

Impatti sulla mobilità

In conclusione, le stime sulle prestazioni effettuate per lo scenario post operam consentono di affermare che, benchè l'intersezione I presenti un tasso d'uso globale ai limiti della soglia di attenzione nell'ora di punta mattutina del giorno feriale medio, nel complesso tutto il sistema viario non registra prestazioni superiori al limite di accettabilità previsto per opere di questo tipo (LdS C). Ciò vale sia per l'ora di punta mattutina del giorno feriale medio che per l'ora serale del giorno prefestivo.

Opere a verde tradizionali

Sono previste estese sistemazioni a verde che produrranno un incremento netto dei soprassuoli arborei ed arbustivi dell'area. Le specie impiegate saranno coerenti con la vegetazione esistente e circostante, ovvero già utilizzata nelle sistemazioni dell'area di Tor Vergata, con un modesto ricorso a specie alloctone, il cui utilizzo sarà comunque limitato alle aree di prossimità dei manufatti e/o interni alla viabilità. Diversamente, le piantagioni più estese, quali le alberature dei parcheggi e le quinte verdi di margine, saranno costituite esclusivamente da specie autoctone, tenendo presente che è, in genere, sconsigliato l'utilizzo di specie arboree ed arbustive nelle aree del Comprensorio universitario previste a piantagioni erbacee autoctone, dove si intende contenere i costi di manutenzione, facilitando gli interventi di sfalcio dei prati, e lasciare spazi con profondità di visuale, come in prossimità di Viale dell'Archiginnasio o della fascia spondale.

Per quanto concerne il Paesaggio, le opere previste nel Comparto VA5 costituiscono l'attuazione del Piano Particolareggiato vigente; la trasformazione riguarda una zona attestata su un asse viario di scorrimento ove non si riscontra la presenza di elementi del Paesaggio naturale od antropico di rilievo. La zona circostante il fosso del Cavaliere, come già evidenziato, non è, infatti, interessata da alcun intervento edilizio e, analogamente, non si prevedono interventi sul casale tutelato dal PTPR; si ricorda, inoltre, che

parte degli interventi, quali la viabilità di accesso da nord, il parcheggio Pp2, una parte del campo da cricket, riguarda aree già urbanizzate per le manifestazioni del Giubileo del 2000.

Compatibilità dell'intervento proposto con la pianificazione ed i provvedimenti di tutela

Gli interventi proposti si pongono in continuità con quanto già realizzato e risultano compatibili con gli obiettivi della pianificazione vigente: essi riguardano il Comparto VA5 del Comprensorio universitario, che si configura come uno dei "Comparti destinati alla "didattica, ricerca e servizi generali" che dovranno essere attuati attraverso la redazione di "progetti urbanistici unitari"

La qualità architettonica dell'intervento e delle sistemazioni a verde rispettano le prescrizioni ambientali definite dalla pianificazione urbanistica e paesistica.

Gli interventi, come descritto nel seguito ed evidenziato negli stralci del PTPR allegati, riguardano alcune delle aree sottoposte a vincolo paesaggistico come fasce di rispetto di aree di interesse archeologico e beni puntuali e, come premesso, è stata presentata alla Regione e al MIBAC la Relazione paesaggistica per l'acquisizione della autorizzazione paesaggistica sull'intervento edilizio previsto con il primo stralcio funzionale del Comparto VA5

Piano Territoriale Paesistico - P.T.P. – e Piano Territoriale Paesistico Regionale - P.T.P.R.

L'area di intervento, compresa nel P.T.P. Ambito territoriale n.15/11, "Pendici dei Castelli", adottato con DGR n.5579 del 27/10/1998 ed approvato ai sensi dell'art.21 c.2 della L.R. 24/98 con D.C.R. n.74 del 10/10/2001, è stata oggetto di numerose osservazioni da parte del Comune di Roma, in parte accolte dal nuovo Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) che è stato adottato dalla G.R. con atti n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007, e pubblicato il 14 febbraio 2008.

La valenza del territorio è connessa alle testimonianze storiche: nella tavola B "Beni Paesaggistici" del PTPR, che sostituisce le tavole dei vincoli precedenti, nel Comparto VA5 si segnala la presenza delle fasce di rispetto di aree tutelate per legge e immobili ed aree tipizzati dal Piano paesaggistico- per le relative schede:

- aree di interesse archeologico e beni lineari con fascia di rispetto: ml_1183,1206
- aree di interesse archeologico e beni puntuali con fascia di rispetto: Mp 058_2547 (necropoli), Mp 058_2548, 2570, 2580 (tutti frammenti fittili), Mp 058_2582 (resti di insediamento agricolo di età romana), Mp 058_2598 (tracce di villa) beni singoli identitari dell'architettura rurale e relativa fascia di rispetto: trp_0756 che identifica il casale presso Torre Gaia Fosso del Cavaliere c058_0241 con la fascia di protezione dei corsi d'acqua pubblica di 150 metri.

Come evidenziato, il progetto urbanistico-edilizio unitario non coinvolge la fascia di rispetto del fosso del Cavaliere, mentre una parte del parcheggio Pp1, la cui attuazione non è prevista nel primo stralcio funzionale, coinvolge l'area di rispetto del casale; sul casale non sono previsti nuovi interventi.

Il Piano Regolatore - PRG - approvato con DPR 16/12/1965 destinava l'area dove attualmente è presente il Comprensorio Universitario di Tor Vergata ad "Attrezzature per la didattica e la ricerca"; tale destinazione fu confermata dalla Variante Generale del 1971 che introduceva una nuova denominazione "Area per insediamenti universitari" - sottozona M4: a) Complesso di Tor Vergata.

Preso atto delle controdeduzioni a chiarimento delle osservazioni pervenute, trasmesse dalla Proponente e di seguito sinteticamente richiamate:

I. Documentazione grafica

Contenuto dell'osservazione:

"Stante anche le caratteristiche della documentazione prodotta (files in formato pdf), è necessario che gli elaborati grafici, in particolare le planimetrie ante e post operam, siano dettagliati con l'indicazione delle dimensioni, delle sezioni del piano carrabile e dei marciapiedi, al fine di fornire ogni informazione utile alla comprensione degli aspetti che attengono alla viabilità, all'accessibilità e alla sosta; dovranno quindi essere esplicitate anche le distanze che intercorrono tra i diversi varchi carrabili, tra questi e le intersezioni nonché con le fermate del T.P.L.. Quanto sopra al fine di verificare funzionalità e sicurezza della mobilità nel suo

complesso”

Si chiarisce quanto segue:

come noto, la rete viaria esistente, quella di progetto e le relative caratteristiche geometriche e d'asse, secondo il vigente PRG approvato con DCC n. 18 del 12 febbraio 2008, ricadono nell'ambito del Comprensorio universitario di Tor Vergata. Tale Comprensorio è classificato come Sistema Insediativo, componente: Progetti strutturanti; Centralità Metropolitane e Urbane a pianificazione definita. La suddetta classificazione di Centralità è disciplinata dal c.4 dell'art. 65 delle Norme Tecniche di Attuazione dello stesso PRG che, ai fini attuativi rinvia alla disciplina stabilita dai relativi strumenti urbanistici esecutivi vigenti. Nel caso in argomento lo strumento urbanistico esecutivo vigente è il Piano Particolareggiato del Comprensorio universitario di Tor Vergata approvato con Ordinanza del Sindaco n. 196 del 2 agosto 2005 a seguito di Accordo di Programma sottoscritto il 31 marzo 2005, e successive varianti (DCC 44/2007, D.C.D n. 4051/RM2009 del 11 novembre 2008 e D.C.D. n. 6198/RM2009 del 30 giugno 2009).

2. Studio di traffico

2.1 *“Si evidenzia che le analisi e valutazioni contenute nello "Studio Preliminare Ambientale", in relazione agli impatti prodotti dall'intervento in oggetto sul sistema della mobilità, necessitano di essere approfondite stante alcune incongruenze tra i flussi di traffico relativi allo scenario attuale e quello futuro; i carichi che definiscono il primo, infatti, dovrebbero comunque essere rintracciati anche nel secondo”*

Si chiarisce quanto segue:

I flussi di traffico stimati per lo scenario post-operam sono stati stimati a partire da quelli attuali, considerando sia il traffico indotto dall'opera di progetto sia i cambiamenti dovuti al riassetto del sistema viario nella sua area di influenza.

Per ciò che riguarda la componente di traffico indotto si rimanda a quanto descritto nel par.7.3.2. dello Studio preliminare ambientale che, per comodità, di seguito si riporta:

“7.3.2 Analisi delle prestazioni della rete viaria nello scenario futuro – post operam.

La verifica nello scenario post-operam (progetto) è stata effettuata a partire dallo scenario ante operam (attuale), considerando il traffico indotto dalla presenza del nuovo plesso e delle principali attività che esso è chiamato a svolgere sia nel giorno feriale medio che nei giorni in cui si svolgono eventi sportivi. In particolare, per il giorno feriale medio si è fatto riferimento ad una presenza media di circa 1'000 studenti, che si traduce in un traffico indotto di 334 veic.eq./h che impegnano l'intersezione 1. Tale trasformazione è stata effettuata considerando la ripartizione modale attuale ed il coefficiente medio di riempimento dei veicoli desunti dalle ultime indagini di mobilità condotte su di un campione di studenti universitari a Tor Vergata. Per quanto riguarda l'accesso al centro sportivo (intersezione 2), si ipotizza un traffico indotto di 100 veic/h.

In considerazione dell'assetto futuro previsto per l'intero sistema viario nell'area di Tor Vergata, si prevede che il traffico indotto, sommandosi all'attuale, concorra alla distribuzione dei flussi che impegnano le intersezioni 1 e 2 così come riportato in Figura 7.3.4.

Sulla base delle previsioni di traffico sopra descritte, si è proceduto all'analisi delle prestazioni delle Intersezioni 1 e 2 nell'ora punta mattutina (7:30-8:30) del giorno feriale medio utilizzando la metodologia dell'HCM.

I risultati dell'analisi sono sinteticamente riportati in termini di Livello di Servizio nella Figura 7.3.5. Focalizzando l'attenzione sull'intersezione 1 nell'ora di punta mattutina del giorno feriale medio, il carico aggiuntivo previsto per la presenza dell'opera di progetto porta un decadimento delle prestazioni degli accessi di Via Cracovia e V.le dell'Archiginnasio, che dall'attuale LdS B passano a C. Ciò è principalmente dovuto al fatto che buona parte del traffico indotto proveniente da nord (Via Gismondi) impegna l'intersezione con una manovra di svolta a sinistra verso l'ingresso dell'opera di progetto; questa manovra interferisce con il flusso di immissione dagli altri accessi, che devono dare precedenza e che quindi subiscono un decadimento delle prestazioni. In ogni

caso i LdS C stimati risultano essere accettabili, pur essendo ai limiti degli standard di verifica per la progettazione. L'effetto di questa rottura di carico si manifesta maggiormente per l'accesso di V.le dell'Archiginnasio, che è quello che presenta globalmente i flussi maggiori (1111 veic.eq./h) e che è quello che presenta valori di ritardo medio per veicolo ai limiti del LdS C. Anche l'intersezione nel suo complesso, benchè al limite dei valori massimi ammissibili, supera le verifiche (circa 98%).

Per quanto concerne l'intersezione 2, la presenza dell'accesso alla nuova opera non presenta alcuna criticità. Il LdS è A per tutti gli accessi e le prestazioni dell'intersezione nel suo complesso risultano essere ottime e ben al di sotto dei limiti di accettabilità. Il tasso d'uso complessivo dell'intersezione è di circa il 67%, che è ben lontano dal massimo ammesso.

Per quanto concerne la verifica del sistema di mobilità in concomitanza di un evento sportivo nel periodo prefestivo serale, si è previsto un incremento del traffico attuale di 650 veic./h, tutti gravitanti sul nuovo accesso all'opera di progetto che insiste sull'intersezione 1. Anche in questo caso, per l'accesso al centro sportivo (intersezione 2), si prevede un traffico indotto di 100 veic/h.

Ai fini della valutazione delle prestazioni del sistema viario, si assume che il traffico indotto si sommi all'attuale e si distribuisca globalmente così come riportato in Figura 7.3.6.

Anche in questo caso, l'analisi delle prestazioni delle intersezioni 1 e 2 nell'ora serale (17:00-18:00) del giorno prefestivo feriale medio è stata effettuata utilizzando la metodologia dell'HCM sulla base delle previsioni di traffico sopra riportate. In Figura 7.3.7 sono sintetizzati i risultati dell'analisi in termini di Livello di Servizio per singolo accesso e tasso d'uso per l'intera intersezione.

Intersezione 1 (Livello di Servizio) intersezione 2 (Livello di Servizio) Figura 7.3.7 – Analisi delle prestazioni post operam nell'ora serale (17:00-18:00) di un giorno prefestivo

Dall'analisi dei risultati ottenuti si evidenzia come entrambe le intersezioni abbiano un funzionamento migliore di quelli che vengono considerati i limiti di accettabilità. Anche per effetto dei minori livelli di traffico che si registrano nel Prefestivo rispetto ad un giorno lavorativo, la presenza del traffico indotto dall'evento sportivo viene assorbita dal sistema di mobilità senza particolari problemi. Tutti gli accessi presentano LdS A, ad eccezione di V.le dell'Archiginnasio nell'intersezione 1 (principale accesso all'opera di progetto) in cui si registra un livello leggermente inferiore (LdS B) che è pur sempre maggiore della soglia limite di progetto (LdS C).

I tassi globali di utilizzo, che presentano valori di circa il 73% e 48% rispettivamente per le intersezioni 1 e 2, risultano essere ben lontani dalla soglia di criticità.

In conclusione, le stime sulle prestazioni effettuate per lo scenario post operam consentono di affermare che, benchè l'intersezione 1 presenti un tasso d'uso globale ai limiti della soglia di attenzione nell'ora di punta mattutina del giorno feriale medio, nel complesso tutto il sistema viario non registra prestazioni superiori al limite di accettabilità previsto per opere di questo tipo (LdS C). Ciò vale sia per l'ora di punta mattutina del giorno feriale medio che per l'ora serale del giorno prefestivo”

Per gli effetti dovuti al riassetto della viabilità nell'area, occorre evidenziare che il traffico che attualmente impegna la viabilità nell'area di progetto include una importante componente di attraversamento riferibile agli spostamenti sull'asse Frascati/Vermicino/Banca d'Italia da/per Roma/AI Milano-Napoli, che è dovuta ad alcune modifiche alla viabilità (chiusure temporanee) indotte dal cantiere della Città dello Sport e dai lavori per il nuovo svincolo di Torrenova. Pertanto, al completamento del sistema viario in corso di realizzazione ed alle conseguenti modifiche nell'accessibilità all'area (accesso diretto Frascati-Vermicino-Banca d'Italia con svincolo Torrenova e complanari di accesso al GRA), si prevede un alleggerimento del traffico che attualmente insiste sui nodi di progetto valutabile nell'ordine del 20%.

2.2 “Si fa presente che dalle analisi riportate nello studio in argomento la rotatoria di via Gismondil/via

dell'Archiginnasio — attraverso la quale si svolge la gran parte degli accessi alla struttura in questione - nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale medio, avrà un livello funzionale pari a 97,8%; tale livello manifesta una condizione di criticità che occorre superare. Al riguardo si segnala la necessità di risolvere tale problematica ripensando il sistema di accessibilità alla struttura e prevedendo un varco carrabile di entrata/uscita, alla stessa dedicato, da localizzare non già sulla rotatoria in questione ma — in accordo con il Municipio territorialmente competente (Del. A.C. n. 21/2015) - su via dell'Archiginnasio. Si sottolinea che tale varco dovrà essere definito e caratterizzato secondo quanto formato dal C.d.S. ed indicato dal P.G.T.U. di Roma Capitale, tenuto conto della classificazione funzionale che il citato piano assegna alla viabilità in questione”.

Si chiarisce quanto segue:

Ai fini delle verifiche di capacità, in considerazione dell’aleatorietà delle variabili che caratterizzano il fenomeno oggetto di analisi, l’indicatore globale di funzionamento dell’intersezione sopra citato va inteso come una misura di distanza rispetto al livello massimo ammissibile fissato per un deflusso in condizioni stazionarie. In questo quadro, un valore inferiore al 100% indica una misura che descrive condizioni di deflusso che, pur essendo al limite, possono ritenersi accettabili.

Ad ulteriore conferma, si noti come il LdS stimato per singolo accesso al nodo in questione (intersezione I) registri valori massimi pari a C (massimo ammissibile in progettazione), con due accessi su quattro che presentano LdS A (migliore possibile).

Tenuto conto anche che, in via cautelativa, sono stati adottati adeguati fattori di sicurezza nei coefficienti che sono alla base delle previsioni di traffico nello scenario post-operam, e che, quindi, il traffico utilizzato per le verifiche di capacità è volutamente maggiore di quello che si ritiene impegnerà il nodo nella realtà, si ritiene che questa osservazione non debba dare luogo ad alcuna modifica degli elaborati progettuali.

2.3 “Si richiedono approfondimenti dello studio degli impatti prodotti sul sistema della mobilità in relazione alle attività commerciali previste all'interno del lotto "T2”.

Si chiarisce quanto segue:

In relazione alle cubature assegnate (10.000 mc) nel progetto urbanistico edilizio unitario in conformità al Piano Particolareggiato vigente, le attività commerciali, come previsto dalle norme del PP si traducono in circa 10 negozi funzionali alle attività universitarie e sportive di superficie non superiore a 250 mq ciascuno. Oltre alle caratteristiche degli spazi commerciali tenuto conto del fatto che gli orari delle attività commerciali non si sovrapporranno temporalmente ai periodi di punta considerati nelle analisi di traffico, gli impatti di queste attività sul sistema della mobilità sono ritenuti trascurabili.

3. Viabilità

3.1 “Premesso che il progetto dell’intervento in oggetto include la realizzazione di una nuova rotatoria su via dell'Archiginnasio e un tratto della viabilità di collegamento tra detta intersezione e il P.T.U. di Fontana Candida (entrambe le opere sono previste dal P.R.G.), si evidenzia che dette infrastrutture dovranno essere realizzate anche in esito al sopra nominato Programma Urbanistico, il cui procedimento è attualmente in itinere all'interno del Dipartimento P.A.U. (nota Assessorato all'Urbanistica prot. QI 402/2019 e Risoluzione C.M. Roma VI n. 871/2018). Al riguardo si segnala che occorrerà acquisire, da parte del sopra citato Dipartimento, le necessarie indicazioni di merito nonché verificare la coerenza della soluzione proposta.

Si chiarisce quanto segue:

Per quanto riguarda la nuova rotatoria su via dell'Archiginnasio prevista dal Piano Particolareggiato vigente, si rinvia a quanto riportato al punto I relativamente alla rete viaria esistente e di progetto. Per quanto riguarda la viabilità di collegamento tra detta intersezione e il P.T.U. di Fontana Candida si prende atto che detta infrastruttura dovrà “essere realizzata anche in esito al Programma Urbanistico”, e di conseguenza la progettazione e realizzazione complessiva della

stessa opera sarà curata dai competenti uffici di Roma Capitale.

La porzione di tale strada che verrà realizzata con il progetto in argomento tiene conto delle esigenze dei frontisti in tale tratto ed, in quanto tale, non costituisce alcun condizionamento per il progetto di completamento della futura infrastruttura viaria.

3.2“*Con riferimento alla sezione stradale delle viabilità pubbliche di progetto, si rammenta che dovranno avere corsie di ampiezza pari a m. 3,50 oltre banchine di m. 0,50”.*

Si chiarisce quanto segue:

Si rinvia a quanto controdedotto al punto I assicurando il rispetto di tale indicazione come evidenziato anche nell'elaborato integrativo.

4. Parcheggio PVA5

4.1“*Premesso che il parcheggio ha una superficie pari a 7.100 mq. e talvolta nelle planimetrie viene invece rappresentato con un'estensione ridotta (3.300 mq.)”*

Si chiarisce quanto segue:

Per quanto riguarda l'estensione del parcheggio PVA5 l'estensione prevista dal Piano Particolareggiato è di mq 7.700 di cui, per soddisfare le esigenze del progetto che costituisce la prima fase di attuazione del Comparto, vengono realizzati mq 3.300.

4.2“*si rappresenta la necessità di allontanare il varco carrabile di accesso allo stesso dalla rotatoria di progetto, tenuto conto anche di quanto sopra riportato, circa le previsioni di P.R.G. e dei P.U., in relazione alla nuova viabilità di collegamento tra il P.T.U. Fontana Candida e Tor Vergata.”*

Si controdeduce quanto segue:

Il varco di accesso al parcheggio è posizionato a 33 metri di distanza dall'intersezione. In merito alla nuova viabilità di collegamento si rinvia a quanto controdedotto al punto 3.1.

4.3 – “*Tale attenzione dovrà essere posta anche per quanto concerne la distanza del passo carrabile in argomento dalle fermate del T.P.L. che, nelle planimetrie redatte, vengono localizzate sulla nuova viabilità in prossimità dei varchi di accesso ai parcheggi PVA5 e Pp3. Si rammenta che l'ubicazione dei passi carrabili e delle fermate del T.P.L. — unitamente alle loro caratteristiche geometriche -dovrà essere determinata nel rispetto di quanto normato dal C.d.S. e delle indicazioni contenute nel P.G.T.U. di Roma Capitale, a tale riguardo”.* Si chiarisce che l'area di progetto non è servita da linee di T.P.L.

Per quanto riguarda il golfo di fermata ubicato sulla nuova viabilità di collegamento si rinvia a quanto controdedotto al punto 3.1.

5. Attività commerciali

“*Considerato che, come indicato nella "Relazione Illustrativa", il lotto "T2" verrà destinato, in parte (mc 10.000) ad attrezzature commerciali, si rammenta quanto normato dalla Legge Regionale n. 33/1999 in relazione all'accessibilità, alla viabilità e alla sostenibilità trasportistica.*

Come evidenziato al punto 2.3 le attività commerciali previste nel Comparto VA5, in attuazione al PP vigente, si configurano come negozi funzionali alle attività universitarie e sportive - circa 10 – di superficie non superiore a 250 mq ciascuno e tengono conto della Legge Regionale n. 33/1999; si precisa che la prima fase di attuazione del Comparto, l'attuale progetto edilizio, non prevede attività commerciali.

Considerato che, come riportato nelle relazioni, l'Università di Tor Vergata, potrebbe diventare il polo di riferimento per tutte le categorie sopra indicate, trasformando gli spazi universitari in luoghi di aggregazione e integrazione sociale senza precedenti.

Considerato che il complesso, aperto a tutti i cittadini con particolare riguardo a quelli del Municipio VI, proporrà l'attività motoria nella sua più ampia accezione, potendo offrire strutture caratterizzate, sia dalla facoltà di poter fare sport liberamente, che dalla possibilità di usufruire delle professionalità connesse ai vari ordinamenti universitari.

L'intervento in argomento si propone il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- fornitura di servizi altamente qualificati alla popolazione universitaria ed a tutte le aree circostanti;
- attrazione dei flussi di utenti, con particolare riferimento ai residenti nell'area di Tor Vergata;
- potenziamento della ricettività sportiva di Tor Vergata;
- ricerca e sviluppo nel settore dello Sport, sia dal punto di vista delle Scienze Motorie che dal punto di vista dell'impatto ambientale delle strutture e dei campi da gioco;
- fornitura di servizi a beneficio di utenti diversamente abili;
- fornitura di servizi alle imprese presenti nel Campus Universitario, in considerazione del cospicuo numero di addetti e tenuto conto dello sviluppo del mercato inerente il benessere fisico;
- fornitura di servizi alle scuole del quartiere di Tor Vergata e delle zone limitrofe.

Visto che l'Università degli Studi di Roma Tor Vergata ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche di attivare la procedura di indizione di una Conferenza di Servizi.

Il Ministero trattandosi di opera di interesse statale con nota del 18/10/2018 prot.n°43164/591 ha indetto una Conferenza di Servizi Decisoria sul progetto in argomento, pertanto L'Università di Tor Vergata su richiesta della scrivente Area ha attivato istanza di verifica di assoggettabilità al procedimento Via.

Visto che, come si evince dalle relazioni allegate al progetto, in aderenza al proprio programma di sviluppo edilizio, e con l'obiettivo di potenziare l'offerta sportiva a disposizione della popolazione studentesca, l'Università intende dotarsi di un impianto sportivo polivalente, in grado di rispondere anche alle esigenze didattiche afferenti al corso di laurea in Scienze Motorie.

L'intervento, come previsto dal Piano Particolareggiato del comprensorio universitario, è stato ubicato nel comparto VA5 e, nell'auspicata ipotesi di incremento della popolazione studentesca, usufruisce di una porzione di territorio lungo la quale è stata individuata anche un'ulteriore direttrice di sviluppo, per accogliere eventuali future espansioni.

Premesso che come si evince dalla relazione il 19/12/2000, il Comune di Roma, Dipartimento VI Politiche del territorio U.O. n.3 Progetti Urbani Servizio Complesso Università e Aree Militari Dismesse ha presentato istanza alla Regione Lazio per la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi del DPR 12/4/1996, conclusasi con esito positivo; il PP del Comprensorio Universitario di Tor Vergata è stato adottato con D.C.C. n. 105/03; nell'ambito della Conferenza dei Servizi del 27/10/2003 sono state introdotte alcune modifiche per le quali l'Area Valutazione impatto ambientale della Regione Lazio ha reiterato l'esclusione dalla procedura di VIA.

Avendo considerato che l'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, a firma del professionista Arch. Franca Fabrizi, che ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio ai sensi del D.P.R. 28/12/2000 n°445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura.

TUTTO CIO' PREMESSO

Effettuata la procedura di Verifica ai sensi dell'art 19, parte II del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., l'Autorità Competente sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte II del presente Decreto, e delle risultanze dei diversi pareri pervenuti ha ritenuto, in relazione all'entità degli interventi ed alle situazioni ambientali e territoriali descritte, che l'opera possa essere esclusa dal procedimento di V.I.A. individuando, ai sensi del comma 8 dell'art 19 del citato Decreto, le seguenti condizioni:

- I Il progetto esecutivo dovrà recepire integralmente le indicazioni contenute nella relazione di verifica e successive integrazioni relativamente alla realizzazione degli interventi di



mitigazione e compensazione ambientale;

- 2 Il proponente dovrà garantire e rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati indicati nella documentazione presentata, nonché dai piani di emergenza approvati dalle autorità competenti;
- 3 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). Altresì si dovranno collocare eventuali aree temporaneamente adibite alla gestione del cantiere (deposito veicoli, ricovero attrezzi, ecc.) lontano dalle aree vincolate.
- 4 per quanto attiene la realizzazione di parcheggi:
 - 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, per singola area destinata a parcheggio;
 - 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.
 - dovranno essere adottate pavimentazioni impermeabili oppure in alternativa la parte sottostante la pavimentazione superficiale di progetto, se prevista di tipo permeabile, dovrà essere impermeabilizzata;
 - le aree a parcheggio dovranno essere asservite da idonei impianti di illuminazione notturna e in relazione alla superficie e alla visibilità dovranno essere previsti presidi antistupro;
 - la transitabilità all'interno delle aree di sosta dovrà essere 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.
- 5 Il proponente dovrà adottare tutti gli idonei accorgimenti al fine di migliorare la gestione dei rifiuti, soprattutto attraverso la promozione della raccolta differenziata e l'individuazione di punti di raccolta rifiuti, nonché idonee modalità di smaltimento, anche in relazione alle disponibilità del bacino di produzione rifiuti in cui si inserisce l'intervento e incentivando con idonee tecnologie il risparmio idrico (D.G.R. 13 aprile 2012, n. 162 Approvazione Linee Guida per la gestione delle Raccolte Differenziate dei rifiuti urbani nella Regione Lazio).
- 6 Al fine 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.Lgsn.192/2005, come modificato dal D.Lgsn.311/2006, e dalla Legge Regionale n. 6/2008 relativa all'architettura sostenibile e alla



REGIONE
LAZIO

bioedilizia.

- 7 Dovrà essere garantito il rispetto delle fasce stradali come da specifica normativa vigente in materia.
- 8 Dovranno essere acquisite tutte le autorizzazioni, concessioni, intese, licenze, pareri, nullaosta e assensi comunque denominati preordinati alla realizzazione del progetto, con particolare riferimento alle disposizioni di cui al D.Lgs.n° 152/2006, e s.m.i.;
- 9 Eventuali modifiche o estensioni riguardanti l'impianto in argomento e non specificatamente previste nel presente progetto, dovranno seguire l'iter procedimentale di cui al Dlgsn.152/2006 e s.m.i., conformemente a quanto disposto dall'allegato IV, punto 8, lettera t) del citato decreto.

Il presente documento è costituito da n.13 pagine inclusa la copertina.

La presente istruttoria tecnico-amministrativa è redatta in conformità della parte II del D.Lgs.n.152/06, come previsto dall'art. 23, comma 2 del D.Lgs. n.104/2017.