

**DIREZIONE REGIONALE VALUTAZIONI AMBIENTALI E BONIFICHE
AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

Progetto	Intervento di demolizione e ricostruzione di un fabbricato con cambio di destinazione d'uso da industriale in commerciale e contestuale realizzazione di opere pubbliche di urbanizzazione.
Proponente	Società Pirani Group S.r.l.
Ubicazione	Provincia di Latina Comune di Aprilia Località Via Pontina km. 47,100

Registro elenco progetti n. 15/2017

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

ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA

<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>Arch. Demetrio Carini _____</p> <p>22/06/2017</p>
---	--

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

In data 14/02/2017 la Soc. Pirani Group S.r.l. ha depositato presso questa Autorità competente copia degli elaborati di progetto e dello studio contenente le informazioni relative agli aspetti ambientali di cui all'Allegato V del suindicato Decreto Legislativo e ha provveduto a pubblicare sul B.U.R.L. n. 13/2017 l'annuncio di avvenuto deposito.

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 15/2017 dell'elenco. A norma dell'art. 20, comma 3, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. nel termine di 45 giorni il progetto e lo studio non sono stati consultati dal pubblico, è pervenuta la seguente osservazione:

- Città di Aprilia, IV Settore Urbanistica e Ambiente, nota pervenuta tramite PEC ed acquisita con prot. n. 167532 del 31/03/2017.

Esaminati gli elaborati trasmessi elencati a seguire:

- Tav. VIA 01 Studio Preliminare Ambientale;
- Tav. VIA 02 Studio Inserimento Paesistico - Documentazione Fotografica;
- Tav. VIA 03 Studio Inserimento Paesistico - Planimetria Generale;
- Tav. VIA 04 Studio Inserimento Paesistico - Comparazione Ante e Post Operam – Viste Laterali;
- Tav. VIA 05 Studio Inserimento Paesistico - Comparazione Ante e Post Operam – Viste dall'alto;
- Scheda di sintesi;
- Relazione Geologica;
- Previsione di Impatto Acustico ai sensi della Legge n. 447/95 e L.R. 18/2001;
- Integrazione della relazione sulla mobilità – settembre 2016;
- Autocertificazione destinazione urbanistica;
- Tav. INQ 01 Inquadramento Territoriale ed Urbanistico;
- Tav. OE 01 Edificio Esistente – Planimetrie Prospetti e Sezioni;
- Tav. OE 02 Nuovo Edificio – Planimetrie e Tabelle - Parametri Urbanistici;
- Tav. OE 03 Nuovo Edificio – Prospetti e Sezioni;
- Tav. OU 01 Definizione Stralci Funzionali – Schema Planimetria Generale;
- Tav. OU 03 Stralcio Funzionale I - Collegamento tra Via Pontina e Fosso Carroceto;
- Tav. OU 04 Stralcio Funzionale 2 – Parcheggio Pubblico a margine Via Pontina;
- Tav. OU 05 Stralcio Funzionale 3 – Attraversamento Fosso Carroceto;
- Tav. OU 06 Stralcio Funzionale 4 – Rotatoria e Viabilità nelle aree ex depuratore;
- Tav. RT 01 Relazione Tecnica Illustrativa - Nuovo Edificio;
- Tav. RT 02 Norma Tecnica di Attuazione - Intervento ex Del. C.C. n. 36/2016;
- Tav. RT 03 Relazione Tecnica Illustrativa - Opere di Urbanizzazione;
- Tav. ST 00 Stima di massima intervento.

Con nota prot. n. 173886 del 04/04/2017, questa Autorità ha rilevato l'incompletezza della documentazione fornita ai sensi dell'Allegato V, parte II, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e pertanto ha richiesto integrazioni documentali alla Proponente.

Con nota del 27/05/2017, acquisita con prot. n. 276760 del 31/05/2017, la Soc. Pirani Group S.r.l. ha presentato la seguente documentazione integrativa:

- Deliberazione del Consiglio Comunale di Aprilia n. 3/2016;
- Deliberazione del Consiglio Comunale di Aprilia n. 36/2016;

- ❑ Deliberazione di Giunta Regionale n. 215/2014 – (Declassificazione Fosso Leschione – Carroceto);
- ❑ Città di Aprilia, IV Settore Urbanistica e Ambiente, nota prot. n. 49427 del 23/05/2017 (Attestazione comunale in materia di assenza di gravame di uso civico);
- ❑ Previsione di impatto acustico ai sensi della Legge n. 447/95 e L.R. 18/2001 – data 10/05/2017;
- ❑ Risultati dell'indagine ambientale eseguita ai sensi del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.;
- ❑ Tav. VIA 01a Integrazione rapporto preliminare ambientale;
- ❑ Tav. VIA 09 Impostazione cantiere – Demolizioni e scavi – Bilancio terre ed inerti da riciclo;
- ❑ Tav. VIA 10 Planimetria piantumazioni;
- ❑ Tav. UNICA Verifica condizioni accesso ed egresso.

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.

Descrizione sintetica dell'intervento

L'intervento in argomento riguarda [...] il progetto di demolizione e ricostruzione di un edificio industriale con cambio di destinazione d'uso in commerciale ai sensi degli artt. 14 e 28 del D.P.R. 380/2001 e di riqualificazione ambientale delle aree limitrofe.

La Pirani Group S.r.l., che rileva le aree ed i fabbricati dello stabilimento industriale della Ghira Cementi Armati Prefabbricati S.p.a., intende procedere alla demolizione del fabbricato esistente in avanzato stato di degrado e quindi fatiscente ed alla ricostruzione, senza aumenti di superficie, di un fabbricato da adibire a grande e media struttura di vendita.

Il progetto è ammesso in deroga alle destinazioni vigenti del P.R.G. con riferimento agli artt. 14 e 28 del D.P.R. 380/2001 in forza delle Deliberazioni del Consiglio Comunale di Aprilia N° 03 del 11.02.2016 e N° 36 del 04.08.2016 nonché di conseguente stipula di apposita convenzione avvenuta in data 12.10.2016 tra la Pirani Group S.r.l. ed il Comune di Aprilia.

L'intervento si colloca nell'ambito più ampio di un programma di riqualificazione urbana oggetto di una serie di azioni che il Comune di Aprilia ha programmato, attraverso proprie delibere di C.C. ed in coerenza con l'evoluzione del quadro normativo nazionale, per interventi tesi a facilitare il riuso e la rigenerazione del territorio.

In particolare le determinazioni dell'amministrazione comunale di interesse sono orientate a suggerire e disciplinare la definitiva conversione a nuovi usi di un esteso ambito industriale dismesso, ormai inglobato nel tessuto urbano cittadino e che nel tempo ha perso la sua originaria funzione dando luogo ad una serie di trasformazioni spontanee attraverso cui si sono insediati usi ed attività non coerenti con la disciplina urbanistica vigente.

Sia il sito di progetto sia l'ambito industriale a margine della Via Pontina in cui esso si colloca sono stati coinvolti da un processo di progressiva deindustrializzazione che ha investito l'intero territorio di Aprilia lasciando come esiti da un lato le inevitabili conseguenze sul piano sociale, economico ed occupazionale, dall'altro una condizione di destrutturazione di contesti nati con funzioni industriali e che sono oggi aree sfrangiate e degradate malamente assorbite dall'espansione del centro urbano nelle sue zone di margine.

Con queste premesse l'intervento edilizio in esame si prefigge due macro azioni fondamentali:

- *il riuso di un opificio dismesso e fatiscente quindi la reintroduzione di un'attività economica e la rifunzionalizzazione delle aree con nuove infrastrutture e percorrenze di collegamento;*
- *azioni di riqualificazione ambientale ed urbana delle aree a margine, in particolare di un'area pubblica attigua al sito di intervento in cui insistono i resti di un depuratore dismesso ed a ridosso del piccolo fosso nel seguito denominato Carroceto, anch'esso meritevole di interventi risanativi. Si osserva che il fosso in*

esame ha diverse denominazioni: Carroceto nella Carta Tecnica Regionale e Leschione nel P.T.P.R.

Il progetto sarà attuato senza aumento del carico urbanistico considerando sia la sensibile diminuzione delle superfici lorde edificate sia il fatto che l'originaria destinazione (industria pesante – cementificio) sarà soppiantata da un uso commerciale più coerente con la funzione di cinta urbana che l'area ha assunto.

Si prevede inoltre un netto aumento delle dotazioni di standard ed infrastrutture pubbliche in quanto tutte le opere previste sono nel complesso tese al conseguimento di una maggiore qualità urbana con riferimento sia al fabbricato oggetto di intervento sia delle aree attigue coinvolte nel progetto per la realizzazione di aree verdi e opere di urbanizzazione funzionali all'intervento e coerenti con le prescrizioni e gli indirizzi forniti dall'amministrazione.

L'intervento edilizio e le urbanizzazioni connesse

La Pirani Group S.r.l., nelle aree dell'ex stabilimento Ghira C.A.P. S.r.l., prevede l'abbattimento integrale di tutte le strutture edilizie esistenti. La demolizione e ricostruzione in questo caso corrisponde ad un'ipotesi di immediato rilancio in chiave commerciale del sito e sulla base di una soluzione edilizia ben delineata. Questa ipotesi configura la possibilità di insediare sul lotto due strutture commerciali, una da considerare "grande struttura di vendita" (> 2500 mq) ai sensi della L.R. Lazio 33/99 ed una invece classificabile come "media" (< 2500 mq).

L'intervento, calibrato appunto su un'ipotesi di realistico ed immediato sviluppo commerciale, comporta una demolizione e ricostruzione con diminuzione delle consistenze; la superficie lorda produttiva, infatti, per consentire il corretto insediamento di standard e servizi sul lotto di edificazione subirà una riduzione di circa 1250 mq.

Il minor peso urbanistico, inoltre, deriva inoltre anche dalla sostituzione delle attività precedenti, che in questo caso sono di tipo industriale e comportano un sensibile impatto ambientale. Le nuove attività commerciali sono senz'altro meglio armonizzabili con il contesto ed inducono un minore impatto, come peraltro gli obiettivi del programma di riqualificazione comunale indicano.

Le aree destinate al verde ed ai parcheggi ai sensi del D.M. 1444/68 sono ubicate a ridosso della complanare alla Via Pontina ed in contiguità con le aree di parcheggio pertinenziale. [...]

[...] La necessità che l'amministrazione comunale ha stigmatizzato con i suoi atti pianificatori d'indirizzo ed in particolare con la Del. CC. n. 54/2013 è quella di annessere queste aree alla città, di riqualificarle e di dotarle di nuove utili funzioni:

- potenziamento della viabilità locale;
- recupero di spazi urbani per standard di qualità con predilezione per il verde attrezzato a margine del fosso;
- recupero edilizio attraverso la ristrutturazione o la sostituzione del patrimonio esistente e senza aumenti di superfici produttive;
- ammissione dei cambi di destinazione d'uso per gli edifici a fronte del riconoscimento di un interesse pubblico degli interventi derivante dai benefici che essi possono indurre sul piano ambientale e della qualità urbana, sul piano socioeconomico ed occupazionale grazie al rilancio o all'introduzione di attività produttive e sul piano delle opere pubbliche possibili a scomputo e già programmate con atti di indirizzo comunale.

Il progetto è ovviamente coerente con questi indirizzi e quelli di maggiore dettaglio delineati dalla proposta progettuale che il Comune di Aprilia ha approvato con la Del. C.C. n. 36 del 04/08/2016.

In merito occorre evidenziare quanto segue sotto il profilo strettamente urbanistico:

- l'obiettivo prioritario della riqualificazione edilizia è garantito dall'integrale sostituzione dell'opificio fatiscente e pericoloso con un nuovo fabbricato, aggiornato sotto il profilo architettonico e della rispondenza alle norme di riferimento in materia di sicurezza sismica ed impiantistica e di sostenibilità ambientale. La ricostruzione peraltro avviene in questo caso non solo senza aumenti di superficie come prescritto ma con una sensibile riduzione della superficie produttiva;

- il progetto, in coerenza e nel rispetto della N.T.A. approvata con la delibera citata, prevede il cambio di destinazione d'uso del fabbricato da industriale a commerciale. Nel nuovo edificio si insedieranno due attività di vendita, quindi un nuovo uso che per quanto significativo comporta comunque un peso urbanistico ed ambientale nettamente inferiore a quello di un'industria del cemento;
- gli effetti di riqualificazione urbana vanno ben oltre quelli derivanti dall'aggiornamento del fabbricato in quanto l'intervento prevede una serie di opere di urbanizzazione primaria più o meno direttamente funzionali all'intervento e che da sole realizzano parte significativa di quegli obiettivi prescritti e/o suggeriti dalla programmazione comunale; in particolare:
 - la realizzazione di due nuovi collegamenti viari e di una rotatoria che nel loro complesso costituiscono una maglia viaria di nuovo accesso all'eco-centro comunale;
 - l'attraversamento del Fosso Carroceto che unitamente alle nuove infrastrutture viarie è un'opera strategica ai fini del successivo sviluppo della viabilità locale come delineata nella programmazione comunale;
 - il risanamento dell'alveo del fosso e la realizzazione di verde attrezzato sul suo margine. Si tratta di un primo ma significativo tratto del parco attrezzato che l'amministrazione ha immaginato a margine del Fosso Carroceto;
 - le opere di demolizione e bonifica presso il sito dell'ex depuratore comunale, quindi l'eliminazione di condizioni evidenti di degrado e pericolo e la conversione di queste aree a verde e viabilità pubblica.

A questi benefici d'ordine urbanistico si aggiungono le ricadute positive in termini sociali, economiche ed occupazionali che deriveranno dalla riattivazione del tessuto produttivo grazie all'introduzione di una nuova e significativa attività commerciale.

I caratteri costruttivi dell'edificio

Il nuovo edificio avrà i caratteri tipologici dell'edilizia produttiva e commerciale già presente nella fascia produttiva a ridosso della Pontina.

Nei punti in cui i vecchi fabbricati industriali sono già stati sostituiti con nuovi edifici destinati ad attività commerciali, artigianali, di tipo logistico o altro, la scelta tipologica è ricaduta sempre su edifici prefabbricati con struttura in c.a. e c.a.p., tamponatura perimetrale in pannelli cementizi e copertura in tegole di c.a.p. prefabbricati.

Questo tipo edilizio è peraltro lo stesso utilizzato anche in tutti gli ulteriori interventi di tipo commerciale sviluppati negli ultimi anni lungo la Via Pontina nel tratto a ovest dell'ambito di progetto.

Il nuovo fabbricato è costituito da un unico corpo di fabbrica con forma pressoché rettangolare sviluppato su un unico piano a meno di una ridotta porzione a due piani sul fronte principale. Al piano terra sono dislocate tutte le superfici di vendita e quelle delle annesse funzioni ausiliarie mentre al piano primo è presente una ridotta superficie riservata agli uffici ed ai servizi per il personale.

L'edificio si divide in due porzioni ben distinte e separate anche fisicamente dalla rampa carrabile di accesso all'area di parcheggio in copertura.

La porzione più estesa è costituita dall'edificio propriamente detto la cui cubatura è destinata ad ospitare una grande struttura di vendita, l'area magazzino, i servizi accessori ed il piano degli uffici e servizi per il personale.

La porzione minore, sul lato est, è costituita da un'estesa tettoia e da un'area esterna a cielo aperto che saranno adibite a media struttura di vendita.

Le due strutture di vendita, [...], sono dedicate entrambe alla commercializzazione di prodotti per l'edilizia sotto l'egida dello stesso marchio ed il controllo della stessa ditta, ma con riferimento a diverse categorie merceologiche e quindi in totale autonomia gestionale ed amministrativa.

Sempre sulla copertura sono riservati degli spazi ad alcune funzioni tecniche quali i vani macchine dei due ascensori, le unità di trattamento aria dell'impianto di climatizzazione, l'impianto fotovoltaico che integra

l'alimentazione elettrica dell'edificio.

Le caratteristiche di finitura dell'edificio saranno quelle di base necessarie a garantire sufficienti requisiti igienico sanitari ma considerata la natura dei prodotti commercializzati (materiali e componenti per edilizia) e le modalità di stoccaggio ed esposizione in grandi scaffalature ed in un unico vasto locale, l'assetto complessivo della superficie di vendita interna sarà quella di un grande magazzino dotato di tutti gli impianti ed i presidi necessari ma senza necessità di particolari finiture.

Le recinzioni esterne saranno realizzate con setti in c.a. gettato in opera integrate da grigliato metallico per un'altezza totale di 4,20 ml in corrispondenza delle aree esterne di vendita e stoccaggio merci al fine di garantire la sicurezza patrimoniale dell'attività.

Gli spazi pubblici o ad uso pubblico come il parcheggio esterno saranno invece delimitate da cordoli oppure da recinzioni con base in c.a. e grigliato sovrastante fino all'altezza massima di 2 ml complessivi.

Le pavimentazioni esterne saranno in prevalenza in asfalto essendo per lo più destinate a viabilità.

Per garantire la prescritta permeabilità delle superfici libere si ricorrerà ove necessario a soluzioni atte a garantire i necessari criteri di ecosostenibilità.

Al fine di ridurre l'effetto "isola di calore" le aree di parcheggio saranno corredate da alberature in misura non inferiore a quella prescritta dalla L. R. Lazio n. 33/99.

Nelle aree destinate a verde saranno piantumate alberature atte a mitigare la presenza dei manufatti e preferibilmente di specie autoctone nelle aree a verde attrezzato ai fini del ripristino in chiave naturalistica specie presso l'argine del fosso ora invaso da rovi e degrado.

In materia di sostenibilità ambientale ed in particolare con riferimento ai requisiti di cui agli artt. 4 e 5 della L.R. Lazio n.6/2008 l'intervento risponde ai criteri da questa dettati:

- *per quanto attiene al risparmio idrico l'intervento prevede:*
 - *il recupero e riutilizzo delle acque piovane. L'edificio sarà dotato di un sistema di recupero di acque piovane per usi compatibili quali ad esempio lavaggio e l'irrigazione;*
 - *l'uso di cassette con scarichi differenziati e rubinetteria con miscelazione acqua aria. Tutti i servizi saranno dotati di accessori di nuova generazione che contemplano i requisiti prescritti. La rubinetteria dei servizi pubblici o maggiormente frequentati sarà inoltre del tipo ad arresto automatico (es. pedale o pulsante) per contenere gli sprechi;*
 - *l'impiego di pavimentazione drenate qualora necessaria per garantire la permeabilità di almeno il 50% della superficie esterna per conservare la naturale permeabilità del suolo e mitigare l'effetto noto come isola di calore. Data la ridotta disponibilità di aree esterne e la necessità di adibirle a parcheggio l'uso diffuso di pavimentazioni drenanti potrebbe rivelarsi controproducente in quanto innesca l'infiltrazione diretta nel sottosuolo di acque inquinate da idrocarburi e residui di gomma. A tal fine il progetto preliminare allo stato disponibile prevede approfondimenti in merito a soluzioni alternative che prevedano il trattamento delle acque piovane in vasche di prima pioggia e disoleazione ed il loro smaltimento nell'attiguo fosso ove peraltro si riverserebbero comunque le acque di infiltrazione superficiali;*
- *per quanto attiene alle fonti energetiche rinnovabili l'intervento prevede il ricorso a fonti rinnovabili per i seguenti fabbisogni:*
 - *acqua calda in quota del 50% del fabbisogno che sarà garantito dall'installazione di un sistema a pompa di calore ad alto rendimento ed alimentato dall'impianto fotovoltaico con un surplus di potenza elettrica rispetto al minimo prescritto. In alternativa, all'esito del progetto esecutivo, si potrà prevedere un impianto costituito da pannelli solari termici e boiler di accumulo integralmente installato sulla copertura dell'edificio;*
 - *installazione sulla copertura di un impianto fotovoltaico per una potenza complessiva di circa 110 KW, ben superiore ai 5 KW prescritti dalla norma regionale ed in linea con le disposizioni del D.Lgvo 311/06. I pannelli fotovoltaici saranno installati sulla tettoia di protezione della zona tecnica riservata alle macchine degli impianti meccanici nonché su strutture frangisole a*

protezione di alcuni stalli di parcheggio.

Il progetto è inoltre conforme al D.Lgs. 192/05 ed al D.Lgs. 311/06 e s.m.i. in materia di contenimento energetico incluse le disposizioni del D.M. 26.06.2015.

La struttura e le funzioni in essa ubicate hanno caratteristiche prossime a quelle adibite ad usi industriale e/o artigianale, sono tuttavia adibite ad uso commerciale al dettaglio per cui rientrano nel campo di applicazione di questa norma e devono pertanto garantire sufficienti requisiti prestazionali in termini di comfort ambientale.

Si prevede che all'esito della progettazione esecutiva degli impianti e della realizzazione del fabbricato il progetto energetico già redatto in forma preliminare, venga integrato se necessario e venga redatta l'A.P.E. (Attestazione Prestazione Energetica) a cura di un professionista abilitato terzo rispetto al progetto ed alla realizzazione dell'edificio.

Ai fini dell'abbattimento delle barriere architettoniche l'edificio risponde a tutti i requisiti della norma quindi alle prescrizioni del D.M. n. 236 del 14 Giugno 1989.

L'accesso all'edificio avviene direttamente dal piano stradale per cui, a meno di punti singolari, non si prevedono nemmeno i dislivelli dei marciapiedi da compensare con rampe. Le pavimentazioni sono in genere complanari e gli eventuali i dislivelli, tra i vari tipi di pavimentazione nonché quelli tra superfici esterne ed interne, saranno contenuti entro i 2,5 cm e quindi superabili con sedia a ruote senza ausilio di rampa.

La pendenza delle pavimentazioni, interne ed esterne, è sempre quella necessaria al solo deflusso delle acque piovane o di lavaggio quindi largamente inferiore al 5 %, limite che impone accortezze quali zone di sosta non necessarie in questo caso.

Il dislivello tra il piano terra, il piano primo (uffici e servizi per il personale) ed il piano copertura (parcheggi pertinenziali) è compensato da due differenti corpi scala ed ascensori abilitati al sollevamento di carrelli con merce e quindi di dimensione superiore a quella strettamente necessaria all'accesso con sedia a ruote.

La distribuzione interna dei vari ambienti è tale da consentire sempre il pieno accesso, anche a chi si muove con sedia a ruote, ad ogni spazio di vendita, di relazione o di servizio accessibile al pubblico.

Sia al piano terra, sia la piano primo sono presenti servizi igienici, di idonee dimensioni e caratteristiche costruttive, riservati a disabili.

Tutti i percorsi ed i vani porta negli spazi di vendita, relazione e servizio aperto al pubblico sono configurati in modo coerente con le disposizioni in materia di barriere architettoniche e consentono quindi il transito e la manovra per disabili motori e sensoriali.

Gli stalli di parcheggi riservati a portatori d'handicap sono previsti in punti diversi del parcheggio a raso ed in prossimità dei corpi ascensori del parcheggio in copertura.

Il numero dei parcheggi con larghezza 3,2 ml riservati a disabili supera il rapporto di 1 parcheggio per disabili ogni 50 stalli come prescritto dalla richiamata norma.

Alla luce di quanto esposto l'edificio possiede il requisito di accessibilità come definita all'art. 2 lettera G) del D.M. n. 236 del 14/06/1989 : "... possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio e le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruire spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia".

Le opere di urbanizzazione

Le opere di urbanizzazione pubbliche contemplate dall'intervento in esame saranno realizzate prima del completamento dell'edificio.

Ai sensi della convenzione già in essere tra Comune di Aprilia e Pirani Group S.r.l. il rilascio dell'agibilità dell'edificio privato è infatti subordinato al completamento e consegna delle opere pubbliche.

Si tratta per lo più di infrastrutture viarie che saranno realizzate su aree già adibite a viabilità interna nei siti privati interessati nonché a sedime dei manufatti cementizi ed a viabilità interna nel sito dell'ex depuratore.

Solo una ridotta fascia di terreno libero sarà interessata dalla sede stradale del nuovo collegamento viario

con Viale Europa.

La realizzazione di queste infrastrutture non comporta quindi consumo di suolo libero ma per lo più la trasformazione di aree già occupate da infrastrutture dismesse ed in stato di abbandono e degrado. [...]

I dati quantitativi caratteristici dell'intervento

Si riepilogano nello schema sinottico che segue tutti i dati ed i parametri dimensionali caratteristici dell'intervento. [...]

Destinazione d'uso	<i>Commerciale per una grande ed una media struttura di vendita</i>	
Tipo intervento	<i>Demolizione e Ricostruzione con cambio di destinazione d'uso</i>	
Superficie Lotto Edificazione	25980 mq	
Sup. sito di intervento (incluso aree comunali)	35973,96 mq	
Sup. Lorda Produttiva	7208,16 mq	
Altezza Massima	10 ml	
Volume	69797,76 mc	
Sup. Grande Struttura di Vendita	5424,13 mq	
Sup. Media Struttura di Vendita	2494,03 mq	
Parcheggi Grande Struttura Vendita (L.33/99)	10993,80 mq	n. posti 257
Parcheggi Media Struttura Vendita (L.33/99)	2683,29 mq	n. posti 65
Parcheggi Totali ex L. 33/99	13677,09 mq	n. posti 322
Parcheggi Pubblici ex D.M. 1444/68	2897,00 mq	n. posti 105
Parcheggi Totali	16574,09 mq	n. posti 427
Parcheggi a raso ex L.33/99	6631,96 mq	
Alberature parcheggi a raso ex L.33/99	$122 > 6631,96 / 60 = 111$	
Parcheggi a raso ex D.M. 1444/68	2897,00 mq	
Alberature parcheggi a raso ex D.M. 1444/68	$51 > 2897,00 / 60 = 48$	

Depuratore dismesso

Per la verifica ed attestazione della condizione di dismissione del depuratore si rimanda alla competenza dell'ente comunale che al riguardo si è espresso con proprie osservazioni nell'ambito della procedura in esame. Si riporta a titolo riepilogativo stralcio del parere comunale riferito alla condizione del depuratore: " ... Questo impianto ristrutturato interamente nel 2005 a seguito dei lavori di rifacimento non ha mai ricevuto reflui fognari in quanto con l'avvento della gestione privatizzata del sistema integrato di acquedotto e fognatura, il nuovo gestore in forza di sue convenienze gestionali, ha optato per il potenziamento di altro depuratore esistente in luogo periferico invece di procedere al completamento di quello ormai raggiunto dall'edificato della città. All'interno dei manufatti in c. a. ad oggi è esclusivamente presente acqua piovana. Parte rilevante delle aree dell'eco-centro comunale sono quindi ora occupate dai manufatti in cemento (vasche e piccoli manufatti edilizi) in condizione di pesante degrado ed in alcuni casi soggetti a crolli. Il sottoutilizzo e degrado del sito e la sua ricorrente manutenzione per lo sfalcio di rovi infestanti e la disinfestazione, sono per l'amministrazione causa di pressanti rischi ed impegni economici

prodotti senza alcun beneficio per la collettività. L'Amministrazione di Aprilia, per quanto sopra ritiene di estrema utilità ed importanza procedere, attraverso il progetto in esame e gli obblighi convenzionali imposti all'operatore, all'eliminazione delle vasche dismesse ed alla contestuale realizzazione nelle stesse aree di opere di urbanizzazione utili quali la viabilità, il verde ed il nuovo accesso all'eco-centro ..

Fermo restando quanto asserito in merito alle effettive condizioni dell'ex depuratore resta comunque necessario che le trasformazioni da eseguire ed in particolare l'eventuale riutilizzo delle terre di escavo ed il recupero del materiale demolito sia conforme alle disposizioni vigenti ed in particolare siano rispettati i parametri di cui alla tabella dell'allegato 5 al Titolo V della Parte quarta del D. lgs. 152/2006, in breve i limiti previsti per aree a verde pubblico. ...”

Le ricognizioni compiute ai fini del progetto unitamente ai tecnici comunali hanno sempre confermato l'assenza di residui di fanghi o altri inquinanti.

Si aggiunge e precisa che alla data di presentazione del progetto risultavano analizzati solo campioni di terreno prelevati all'interno dell'area di intervento, successivamente in data Marzo 2017 è stato prelevato ed analizzato un ulteriore campione di terreno nell'area limitrofa del depuratore [...].

Tutte le analisi hanno evidenziato che nelle aree investigate i valori dei possibili contaminanti nel terreno sono tutti largamente inferiori alle soglie prescritte dall'apposita tabella I Allegato 5 Parte IV del D.Lgs. 152/06

In particolare nelle aree dell'ex depuratore, in quanto almeno in parte destinate a riqualificazione con verde pubblico, è stata verificata la rispondenza ai limiti più restrittivi della tabella I/A riferita a siti destinati a verde pubblico, privato e residenziale.

In conclusione le indagini ambientali, compiute ai sensi della Parte IV - Titolo V del D.Lgs. n. 152/2006, consentono di stabilire che le aree dell'ex depuratore di interesse per il progetto in esame non sono classificabili come sito contaminato e non necessitano quindi delle procedure prescritte dalla norma succitata.

Terre e rocce da scavo e materiali provenienti dalla demolizione.

L'elaborato “Risultati dell'indagine Ambientale” a firma dell'Ing. Carlo Gorla del Marzo 2017 riporta che il rifiuto proveniente dall'attività di demolizione, identificato con codice CER 17.09.04, sarà prima accatastato poi analizzato al fine di verificare la non pericolosità ai sensi della parte IV del D.Lgs. 152/06, condizione necessaria per conseguire l'autorizzazione a frantumare il materiale con un impianto mobile. Il materiale demolito e frantumato secondo il progetto, sarà riutilizzato per la realizzazione del sottofondo dei piazzali, degli strati di fondazione, per la realizzazione delle opere pubbliche di urbanizzazione e per i sottofondi stradali.

Sono state fatte prove prelevando ed analizzando n. 3 campioni dal corpo del fabbricato oggetto di demolizione, che sono risultati essere un rifiuto non pericoloso.

E' stata inoltre svolta una indagine ambientale mediante la realizzazione di n. 4 scavi esplorativi all'interno e all'esterno dell'area ex Ghira e con successiva analisi delle terre per verificare la presenza di minerali e sostanze pericolose. I risultati di tali analisi hanno permesso di verificare che non sono presenti valori superiori a quelli della tabella I/A del D.Lgs. 152/06.

Pertanto, l'Ing. Carlo Gorla nel capitolo 6 “Conclusioni” riporta che risulta accertata sia la compatibilità ambientale dell'area interna all'ex Ghira confrontandola con quella della Tabella I colonna B del D.Lgs 152/06 (destinazione commerciale/industriale) sia dell'area esterna con destinazione a verde pubblico attrezzato nel quale non si superano i valori della Tabella I colonna A del D.Lgs. 152/06 (destinazione verde/residenziale)

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Disciplina Urbanistica

[...] l'intervento ricade in zona di P.R.G. D2 – Industriale ma in forza degli atti deliberativi del Consiglio

Comunale di Aprilia con cui si ammette l'intervento in deroga al P.R.G. ai sensi dell'art. 14 comma 1 bis del D.P.R. 380/2001, assume come norma di riferimento le N.T.A. approvate con Del. CC. n. 36/2016 a corredo della proposta progettuale unitaria per la riqualificazione di diversi edifici approvata appunto ai sensi dell'art. 14 comma 1 bis e dell'art. 28 del D.P.R. 380/2016.

Si tratta quindi di intervento in deroga rispetto al P.R.G. e per il quale con la citata delibera è stata fissata una disciplina atta a garantire il rispetto di precisi criteri posti a base della deroga tra i quali in particolare:

- la realizzazione di interventi senza aumenti di superficie;
- il rispetto di dati dimensionali relativi ad altezze ed ingombri;
- il rispetto di norme generali sui distacchi
- riqualificazione delle aree limitrofe pubbliche e realizzazione di infrastrutture

Nello specifico il progetto prevede la demolizione e ricostruzione di edifici industriali ricadenti nel perimetro dell'ex stabilimento industriale della Ghira C.A.P. S.r.l. ormai dismessi e fatiscenti nonché le opere di urbanizzazione ad esso afferenti in coerenza con le prescrizioni della citata delibera.

In luogo degli edifici da demolire si prevede quindi la ricostruzione di un edificio con destinazione commerciale, di superficie minore a quelli demoliti, che ospiterà in particolare le seguenti funzioni di rilievo sotto il profilo urbanistico:

- area di vendita interna per 5424,13 mq
- area di vendita esterna di 2494,03 mq di cui circa 1033,42 mq coperti a tettoia
- parcheggi pertinenziali ed aree di carico e scarico a raso per circa 6631,96 mq
- parcheggi pertinenziali in copertura per 7045,13 mq
- parcheggio pubblico di 2897 mq.

Per il fabbisogno di standard, l'art. 9 delle N.T.A. di riferimento rimanda esplicitamente all'art. 5 del D.M. 1444/68 (parcheggi e verde pubblico) ed all'art. 19 della L.R. Lazio n. 33/99 (parcheggio pertinenziale).

Il progetto consegue il pieno soddisfacimento delle prescrizioni inerenti la dotazione di parcheggi sia pubblici sia pertinenziali.

Il solo standard non pienamente raggiungibile in ambito già densamente edificato è quello relativo al verde quindi, [...], il progetto, in coerenza con i contenuti già approvati con Del. C.C. n. 36 del 2016, prevede la possibilità di monetizzazione della porzione di verde non realizzato ai sensi della Delibera di Consiglio Comunale n. 58 del 19/12/2013. [...]

P.T.P.

L'area di intervento non risulta interessata da tutela.

Il progetto inoltrato inquadra il sito nel P.T.P.R. che come noto classifica le qualità del territorio con apposita zonizzazione e riassume le condizioni di vincolo che lo caratterizzano rilevando quindi anche l'assetto vincolistico previgente e derivante dal P.T.P. Ambito Territoriale N. 10 – Latina [...].

Il P.T.P. N. 10 classifica il sito in ambito urbanizzato e rileva come unico vincolo di possibile interesse la fascia di rispetto del corso d'acqua rappresentato dal Fosso Leschione (denominato Carroceto nella cartografia di base).

Tale vincolo, si rammenta, è stato rimosso attraverso la D.G.R. n. 215 del 08.04.2014 di declassificazione dei corsi d'acqua [...].

P.T.P.R.

L'area di intervento non risulta interessata da nessun bene paesaggistico, quindi l'intervento è pienamente conforme alle indicazioni del P.T.P.R. [...]

Dall'analisi emerge in sintesi che l'intervento è coerente al P.T.P.R. in quanto:

- tav A - sistemi ed ambiti del paesaggio – l'edificio ricade nel paesaggio degli insediamenti urbani nel cui ambito l'intervento edilizio di demolizione e ricostruzione è ammesso e coerente. Alcune opere di

urbanizzazione previste nell'intervento ricadono in area definita paesaggio agrario di continuità, quello in cui il P.T.P.R. classifica anche zone compromesse a margine dell'abitato in cui "... si possono realizzare infrastrutture, servizi e interventi utili alla riqualificazione dei tessuti urbani ...". Nel caso in esame si tratta di aree pesantemente compromesse dalle strutture di un depuratore abbandonato prima dell'entrata in servizio e nelle quali si prevede di realizzare un completamento di viabilità pubblica di P.R.G. ed opere a verde di riqualificazione;

- tav. B – beni paesaggistici – l'unico elemento censito al riguardo è il Fosso Carroceto (Leschione) classificato corso delle acque pubbliche e quindi affiancato da un vincolo di fascia di rispetto. Tale vincolo è stato successivamente rimosso con la declassificazione del fosso mediante la già citata delibera di giunta regionale [...];
- tav. C – beni del patrimonio culturale e naturale – elementi censiti sono due beni lineari dati dal Fosso Carroceto – Leschione, per il quale valgono le considerazioni già svolte, e dalla Via Pontina, infrastruttura primaria le cui relazioni con l'intervento sono state adeguatamente progettate e verificate;
- tavola D – inviluppo dei beni paesaggistici ed osservazioni – nella tavola si rinviene l'osservazione preliminare mossa dal comune e tesa alla declassificazione del fosso non più considerabile "corso principale delle acque pubbliche" e quindi alla rimozione della fascia di rispetto, osservazione definitivamente accolta con D.G.R. n. 215 del 08.04.2014.

S.I.C.

L'area di intervento non risulta interessata da tale vincolo.

Il sito S.I.C. più prossimo all'area in esame è il S.I.C. codice IT6030044 – Macchia della Spadellata e Fosso S. Anastasio situato nel territorio di Anzio a distanza di circa 6,4 km dal sito di intervento.

A distanze maggiori si trovano sempre nel territorio di Anzio gli ulteriori S.I.C. di maggiore prossimità: cod. IT6030045 – Lido dei Gigli e cod. IT6030046 Tor Caldara.

La distanza tra intervento e S.I.C. è tale da non prefigurare nessuna tipo di possibile influenza dell'intervento sulle esigenze di tutela di siti sensibili.

Z.P.S.

L'area di intervento non risulta interessata da tale vincolo.

La Z.P.S. più prossima all'area in esame è quella molto estesa indicata con codice IT6030043, denominata Z.P.S. - Monti Lepini ed il cui limite si trova a circa 21,3 Km dal sito di intervento.

A distanza analoga, 25 Km circa, si trova la Z.P.S. cod. IT6040015 – Parco del Circeo.

La distanza tra intervento Z.P.S. è tale da non prefigurare nessuna tipo di possibile influenza dell'intervento sulle esigenze di tutela di aree sensibili.

Vincolo idrogeologico

L'area d'intervento non è interessata da vincolo idrogeologico ex R.D. 30.12.1923 n. 3267.

P.A.I.

L'area d'intervento non è interessata da vincoli derivanti dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I. - 2011). Come illustrato [...] l'area non ricade né in aree sottoposte a tutela per pericolo d'inondazione né in aree sottoposte a tutela per pericolo di frana. Anche il P.A.I., la cui cartografia risale al 2011, individua il Fosso Leschione tra i "corsi d'acqua principali classificati pubblici con D.G.R. n. 452 del 01.04.05 (artt. 9 e 27)".

Tale classificazione è stata rimossa nel 2014 attraverso la D.G.R. n. 215 del 08.04.2014 di declassificazione dei corsi d'acqua [...].

Coerenza con le prescrizioni L.R. n. 33/99 artt. 18 e 19

L'area d'intervento, previa demolizione totale delle strutture ad oggi esistenti, ospiterà un edificio a destinazione commerciale, nel quale verranno attivati due esercizi commerciali: una grande struttura di

vendita (superficie di vendita > 2.500mq) ed una media struttura di vendita (superficie > 250 mq < 2.500 mq) secondo la classificazione introdotta dalla L.R. Lazio 33/99.

Il progetto quindi contempla la piena rispondenza a tutte le prescrizioni della richiamata norma ed in particolare quelli relative alla dotazione di parcheggi. [...]

Sotto il profilo qualitativo il progetto risponde alle prescrizioni di interesse degli articoli richiamati in quanto:

con riferimento all'art 18:

- trattandosi di due strutture di vendita separate si avrà la distinzione delle relative aree di parcheggio, come si legge all'art. 18, punto 1, comma 2) della L.R. 33/99: "... zone di parcheggio, eventualmente diversificate e indipendenti, insistenti sulla viabilità ...".
- il raccordo tra parcheggio di pertinenza destinato ai clienti e viabilità pubblica o comunque di accesso è indipendente e separato da ogni altro accesso e sarà segnalato con chiarezza dalla viabilità principale;
- il raccordo fra parcheggio e viabilità pubblica è sempre costituito da varchi carrabili con entrata ed uscita separate; ove è prevista la doppia corsia direzionale, l'entrata e l'uscita saranno affiancate ma divise e segnalate;
- i varchi carrabili a senso unico, separati, opportunamente distanziati e indipendenti tra loro, sono in numero superiore al limite minimo di due prescritto;
- come risulta dall'apposito studio del traffico allegato al progetto il flusso veicolare di picco è stato determinato con metodo di calcolo basato su simulazioni basate su dati recenti dei prevedibili flussi generati o attratti nelle ore di punta dalle strutture commerciali;
- con lo studio del traffico già prodotto e gli approfondimenti illustrati nel seguito è stata inoltre verificata, con riferimento al contesto territoriale di interesse, la compatibilità dei flussi analizzati con le densità veicolari ordinarie sulla viabilità esistente nonché l'efficacia delle soluzioni proposte per gli innesti a raso, per la viabilità secondaria e di raccordo.

con riferimento all'art 19:

- relativamente alla media struttura di vendita, i parcheggi sono dimensionati nella misura minima di mq 1 per ogni metro quadro di superficie di vendita sia coperta che scoperta. Non si prevedono ulteriori parcheggi, nella misura minima di mq.0,50 per ogni metro quadro, in quanto non sono presenti ulteriori spazi utili coperti, aperti al pubblico e destinati ad attività complementari;
- relativamente alla grande struttura di vendita i parcheggi sono dimensionati nella misura minima di mq. 2 per ogni metro quadro di superficie di vendita e sono previsti ulteriori parcheggi, nella misura minima di mq 1 per ogni metro quadro di ulteriori spazi utili coperti aperti al pubblico, destinati ad altre attività connesse;
- una quota delle aree parcheggio è destinata alle operazioni di carico e scarico delle merci, agli spazi di sosta per i portatori di handicap ed alla sosta di auto elettrica;
- le aree a parcheggio esterne al piano terreno sono dotate di alberature di alto fusto di specie tipiche locali in misura maggiore del limite minimo di un albero ogni mq. 60 di parcheggio;
- il numero di posti auto è individuato in relazione ad una superficie superiore alla minima prescritta di mq 20 per ciascun parcheggio. In particolare nel caso in esame si raggiungono mediamente circa 40 mq a stallo.

Fascia rispetto stradale

[...] Si riportano al riguardo le indicazioni di maggiore interesse ai fini dello studio in esame e che dimostrano come anche sotto questo profilo l'intervento rimuove criticità esistenti, migliora le condizioni di sicurezza stradale ed è conforme alle norme di riferimento.

Il distacco dell'edificio dal limite stradale è di 65 ml quindi largamente maggiore del limite di 40 ml imposto dall'articolo 26, comma 2, del DPR 495/92 per strade di categoria B, extraurbane principali, come la Via Pontina.

Si rileva invece che tra gli edifici preesistenti (realizzati ben prima dell'entrata in vigore del DPR 495/92) destinati a demolizione quello più prossimo alla strada si trova a circa 22 ml dal limite stradale quindi in difformità rispetto all'attuale regola. [...]

Classificazione sismica

[...] Sotto il profilo della classificazione sismica il territorio di Aprilia e quindi il sito di progetto ricadono nelle seguenti condizioni:

- zona sismica classificata 2B;
- media pericolosità geologica – Tipo B;
- classe di rischio geologico medio-alta.

Certificazione degli usi civici – L.R. n. 6/2005

Nelle aree di interesse non sussiste vincolo di usi civici.

La suddetta affermazione è supportata dalla nota prot. n. 49427 del 23/05/2017 della Città di Aprilia, IV Settore Urbanistica e Ambiente, avente ad oggetto l'Attestazione comunale in materia di assenza di gravame di uso civico.

Analisi di coerenza del progetto agli strumenti di pianificazione

Con riferimento ai temi di quadro programmatico complessivamente trattati, si riporta una sintesi tabellare che evidenzia la piena conformità dell'intervento agli strumenti di pianificazione di interesse.

Strumento Pianificazione	Esito verifica
PRG	Conformità attestata da delibera comunale
PTPR – Beni Paesaggistici	Nessuna tutela (*)
PTP	Nessuna tutela (*)
Vincolo Idrogeologico	Nessun vincolo
PAI	Nessuna tutela (*)
SIC - ZPS	Nessun vincolo
USI CIVICI	Nessun vincolo

Nota (*): In ordine ai beni paesaggistici rilevati in alcuni dei citati strumenti di pianificazione, si ribadisce che l'area era in passato interessata da "corsi delle acque pubbliche" (fascia di rispetto del Fosso Leschione). Tale bene ed il conseguente vincolo sono stati rimossi con la D.G.R. n. 215 del 08.04.2014 di declassificazione dei corsi d'acqua.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Effetti sulla mobilità

L'impatto delle opere in progetto sul traffico locale e sulla mobilità a più larga scala è stato oggetto del primo e più ampio approfondimento progettuale in quanto considerato uno dei pochi impatti, probabilmente l'unico, che poteva rivelare, quantomeno alla scala locale, un effetto negativo.

La variazione dei livelli di traffico peraltro è l'unico agente, [...], che può indurre nel caso in esame potenziali effetti sulla qualità dell'aria e sul clima acustico, [...].

Per tale ragione [...] lo "Studio sulla mobilità" eseguito per analizzare l'evoluzione del traffico veicolare sia alla scala locale sia a quella più ampia del territorio e con riferimento a tre diversi scenari:

- breve termine: considerando gli effetti della sola realizzazione dell'edificio in progetto e dei due nuovi collegamenti stradali previsti come urbanizzazioni ad esso afferenti;
- medio termine: considerando gli effetti della realizzazione di interventi di recupero e cambio degli usi

nelle aree immediatamente attigue a quelle di intervento (comparto n. 3 delle linee guida comunale e secondo l'ipotesi approvata con Del. CC. n. 36/2016);

- lungo termine: considerando l'integrale completamento delle trasformazioni prefigurate dalla programmazione comunale (Del. CC. n. 54/2013) quindi sia la diffusa introduzione di nuove funzioni ed usi nell'intero ambito di riferimento sia il completo adeguamento della rete stradale secondo le indicazioni delle linee guida del comune.

Gli esiti dello studio dimostrano in sintesi quanto segue:

- la mobilità, nel breve termine, generata dalla sola apertura della nuova struttura di vendita viene facilmente assorbita "senza conseguenze apprezzabili" dal sistema viario;
- anche nel medio periodo, un eventuale insediamento di altre attività commerciali nel comparto 3 indurrebbe variazioni non significative. In particolare lo studio evidenzia che il collegamento con Viale Europa, quindi la chiusura di una maglia viaria ora inesistente, induce effetti positivi sulla Via Pontina assorbendo parte dei flussi ora gravanti sulle sue complanari tra Viale Europa e Via Mascagni;
- giova sottolineare peraltro che i dati dello scenario di breve periodo alla scala locale sono stati comparati con i livelli di traffico attuali, riferibili quindi ad una condizione di dismissione totale del sito. La riattivazione del sito e delle sue attuali funzioni industriali comporterebbe comunque nuova mobilità presumibilmente dello stesso ordine di quella dovuta al progetto in esame;
- lo scenario di lungo termine, che contempla la realizzazione dell'intero collegamento parallelo al Fosso Carroceto, consentirebbe una redistribuzione dei flussi di traffico locale ed una riduzione del 30% dei carichi sulle complanari alla Via Pontina;
- nel lungo termine si rileva una criticità data dallo sviluppo del nuovo centro sociale comunale nel comparto I (uscita Via Pontina su Via Mascagni) con conseguenti concentrazioni di traffico sul tratto corrispondente della complanare nord della Pontina e sul nodo di Via Mascagni. Lo studio indica come correttivo risolutivo a tale criticità proprio il collegamento efficace di questo comparto al nuovo asse lungo il Fosso Carroceto;
- i grafici e le analisi dei flussi, illustrate nello studio, mostrano che sia nel breve sia nel lungo periodo lo sviluppo della rete viaria di interesse per il progetto in esame consente una redistribuzione del traffico alla scala cittadina con benefici apprezzabili negli ambiti urbani attigui ed in particolare su Via Mascagni e Via Toscanini;
- i livelli di traffico legati alla sola esecuzione delle opere sono d'ordine inferiore a quelli previsti a regime per cui non si prevedono impatti nella fase esecutiva sotto il profilo della mobilità.

[...] Giova sottolineare che il progetto, in coerenza con la programmazione comunale, include la formazione di percorsi pedociclabili nelle aree a bordo del Fosso Carroceto (Leschione) che, specie nel lungo termine con la loro estensione in direzione di Via Mascagni e l'allaccio quindi alla rete ciclabile esistente, contribuiranno significativamente all'offerta di mobilità alternativa peraltro già in fase di sviluppo nella città.

In conclusione la mobilità indotta dall'intervento in esame è facilmente assorbita dalla rete viaria esistente e le opere viarie previste come urbanizzazioni contribuiscono a migliorare le condizioni di traffico locale.

Analizzati inoltre gli effetti di cumulo derivanti da interventi analoghi nello stesso ambito, si conclude che la conseguente implementazione della rete viaria consente non solo di assorbire gli impatti previsti ma anche di offrire un contributo significativo al miglioramento del traffico locale come peraltro previsto ed auspicato dalla programmazione comunale.

Atmosfera – Bilancio carichi inquinanti

Il riferimento da considerare è il "Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria", adottato con delibera di Giunta regionale n. 448 del 23 giugno 2008 e pubblicata il 14 agosto 2008 sul Burl (il Bollettino Ufficiale Regione Lazio).

Con questo strumento la Regione da applicazione alla direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di

gestione della qualità dell'aria ambiente. Dai risultati discende una "classificazione" del territorio regionale in relazione all'inquinamento atmosferico in tre zone differenziate sulla base di diversi livelli di criticità dell'aria ambiente:

- la Zona A comprende i due agglomerati di Roma e Frosinone, dove sono state osservate le maggiori criticità sia per l'entità dei superamenti dei limiti di legge sia per la quantità di popolazione esposta;
- la Zona B comprende comuni dove è accertato l'effettivo superamento o l'elevato rischio di superamento del limite da parte di almeno un inquinante. Vengono quindi inclusi in questa Zona i comuni per i quali si è registrato un superamento degli standard della qualità dell'aria per almeno un inquinante oppure si è stimato un elevato rischio di superamento. In quest'area sono comprese alcune realtà pontine dove le principali sorgenti di inquinamento sono legate alla presenza di realtà industriali o a un elevato livello di urbanizzazione come Latina, Cisterna di Latina, Aprilia e Formia;
- la Zona C comprende 345 comuni del Lazio (75% del territorio regionale), nei quali si ritiene, nel complesso, poco probabile che si verifichino superamenti degli standard.

Aprilia ricade in zona B in ragione della notevole industrializzazione del suo territorio.

Proprio con riferimento agli impatti sulla qualità dell'aria dovuti agli usi industriali si rileva che l'intervento in esame prevede la dismissione definitiva dell'attuale fabbrica di manufatti in cemento armato e quindi la rimozione delle connesse fonti di inquinamento atmosferico date da:

- polveri sottili derivanti dalla lavorazione di cemento ed inerti (trasporto, frantumazione, betonaggio, movimentazione interna);
- considerevole traffico giornaliero di mezzi pesanti legato ad approvvigionamenti, spedizioni e movimentazioni interne con mezzi diesel (muletti);
- immissioni costanti in atmosfera dei prodotti di combustione delle grandi caldaie a gasolio di produzione del vapore per la stagionatura del c.l.s.

Il nuovo progetto prevede una destinazione commerciale con i seguenti benefici:

- l'apporto di traffico è costituito quasi esclusivamente da autoveicoli. L'accesso di mezzi pesanti è previsto solo in occasione del rifornimento delle strutture di vendita che avverrà peraltro in orario di chiusura della struttura quindi in assenza di altro tipo di traffico;
- lo studio della mobilità già prodotto ha evidenziato come sia nel breve che lungo termine le variazioni di traffico locale sono da considerare ininfluenti e compatibili con la capacità di traffico della rete viaria. Non si prevedono quindi fenomeni di congestione o intensificazione del traffico tali indurre un peggioramento della qualità dell'aria;
- anche le rilevazioni compiute ai soli fini acustici, [...], confermano che l'impatto dovuto al traffico veicolare non subirà variazioni significative rispetto a quello presente monitorato in modo analitico;
- tutti gli impianti presenti sono a funzionamento elettrico e non generano immissioni in atmosfera;
- sia nelle aree pertinenziali della struttura di vendita sia nel verde pubblico previsto come opera di urbanizzazione connessa all'intervento, si prevede la piantumazione, [...], di 277 alberi a fronte dei 25 ora presenti. Quest'abbondante incremento di alberature ridurrà l'effetto isola di calore e concorrerà certamente al miglioramento della qualità dell'aria.

Effetti sul clima acustico

Sia la richiesta di integrazioni regionale sia le osservazioni prodotte dal Comune di Aprilia con riferimento all'istanza in esame, richiedevano un approfondimento dello studio dell'impatto acustico. Si produce quindi [...] nuova ed aggiornata versione dell'elaborato "Previsione di Impatto Acustico" integrata con i dati richiesti e maggiori approfondimenti. Nelle conclusioni di tale elaborato si rileva in sintesi quanto segue: "Dalle analisi effettuate, l'area risulta idonea alla realizzazione del progetto; per le sorgenti sonore strade, all'interno della fascia territoriale di pertinenza acustica sono rispettati i limiti previsti dal D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 e dalla Deliberazione n° 93 del Consiglio Comunale in facciata e nell'area interessata alla realizzazione dei nuovi edifici. Il contributo del traffico autoveicolare indotto dal progetto nell'area limitrofa

in termini di flusso orario non comporterà variazioni significative sulla rumorosità del traffico autoveicolare urbano già monitorato e presente in zona. Per le altre sorgenti sonore presenti all'interno delle fasce di pertinenza, valgono i limiti stabiliti dalla classificazione acustica; analizzata la tipologia delle sorgenti sonore si può affermare che il livello globale di emissione degli impianti tecnologici a servizio delle attività rientreranno nei limiti di legge. ...”

Vegetazione

Flora esistente

Nel sito di intervento è presente solo un filare di 9 eucalipti sul fronte della Via Pontina a distanza mediamente di 4 – 5ml dal bordo stradale quindi a distanza non conforme al Codice della Strada. Si tratta di alberature da rimuovere necessariamente poiché data la loro notevole altezza rappresentano un elemento di grave pericolo in caso di caduta.

Presso le aree esterne dell'ex depuratore sono presenti 16 alberi della famiglia dei cipressi.

A ridosso dell'argine del fosso sono presenti esclusivamente specie di tipo arbustivo date per lo più da rovi ed erbe di tipo infestante. Alcune piante arbustive hanno assunto notevole altezza trovandosi sull'argine non raggiungibile del fosso a ridosso delle strutture dell'attiguo edificio.

Rimozione

Si prevede la rimozione del filare di 9 eucalipti sia per ragioni d'ordine progettuale sia per i motivi di sicurezza stradale già citati. Presso l'ex depuratore 9 delle 16 piante esistenti saranno rimosse per creare gli spazi necessari alla nuova intersezione stradale.

Complessivamente saranno rimosse 18 piante non appartenenti a specie soggette a particolari misure di protezione trattandosi di madrocarpe da siepe, cipressi ed eucalipti.

Nuove piantumazioni

A fronte delle 18 rimozioni, l'intervento prevede la messa a dimora di 277 alberi. Fermo restando che le previsioni del progetto preliminare possono essere suscettibili di lievi adeguamenti in fase di progetto esecutivo, in particolare si prevede:

- presso le aree di parcheggio pertinenziali dell'edificio in ottemperanza delle prescrizioni dell'art. 19 della L.R. 33/99 si prevede la piantumazione di:
 - n. 71 *ligustrum japonicum*;
 - n. 21 *prunus mirabolano*;
 - n. 30 *cercis siliquastrum*;
- presso l'area di parcheggio pubblico da cedere all'ente comunale si prevede la piantumazione di:
 - n. 31 *prunus mirabolano*;
 - n. 20 *cercis siliquastrum*;
- sul fronte della Via Pontina si prevedono piante di *ligustrum japonicum* potate in foggia di tipo arbustivo e che quindi potranno essere collocate anche a 3 ml dal margine stradale. Si piantumeranno precisamente:
 - n. 46 *ligustrum japonicum* (arbusto);
- sul bordo della nuova viabilità pubblica si prevede la piantumazione:
 - n. 38 *acer campestre*;
- nell'area verde a margine del fosso si prevede la piantumazione di:
 - n. 6 *cercis siliquastrum*;
 - n. 5 *quercus pubescens*;
 - n. 11 *fraxinus ornus*.

Nell'area verde margine del fosso, nell'isola spartitraffico della rotonda ed in genere ad integrazione delle aiuole si prevede la piantumazione di arbusti ed erbe perenni dei seguenti tipi: *Cytisus scoparius*, *Spartium*

Junceum, Crataegus monogyna, Cistus, Rosmarinus, Nerium, Salvia, Phlomis, Euphorbia, Graminacee, Ausonia. [...]

Componente geomorfologica ed idrogeologica

L'elaborato "Relazione Geologica" a firma del Geol. Enzo Massaro del dicembre 2013 descrive in modo buono lo stato dei luoghi.

L'area è stata indagata mediante un rilievo geologico di superficie sufficientemente esteso, indagini geologiche dirette mediante la realizzazione di n. 5 sondaggi a carotaggio continuo, quattro spinti fino a 15 m e uno spinto fino a 30 m, n. 15 prove in foro denominate SPT (standard Penetration Test), una prova DPSH (Dynamic Probing Super Heavy), una prova MASW (Multichannel analysis of surface waves), un Down Hole ed un'indagine di tecnica passiva HVSR (Horizontal to Vertical Spectral Ratio).

L'area risulta pianeggiante ed interessata da depositi di piroclastiti tufacee e pozzolaniche intecalate da orizzonti di paleosuoli. A ciascun terreno sono state associate delle caratteristiche geomeccaniche sulla base delle indagini realizzate.

In base alla futura destinazione d'uso è stato prodotto lo studio di risposta sismica locale scegliendo come Stato Limite Ultimo quello relativo alla Salvaguardia della Vita (SLV) e, come stato limite di esercizio, quello relativo al danno (SLD) per i quali sono stati ricostruiti gli spettri di risposta normalizzati.

Il capitolo "Conclusioni" della Relazione geologica a firma del Geol. Enzo Massaro fornisce una serie di indicazioni quali la portanza limite a rottura del terreno pari a 33 t/mq ed una portanza ammissibile, considerando un coefficiente di sicurezza pari a 3, di 11 t/mq, il calcolo dei cedimenti ammissibili sulla base del carico unitario.

Inoltre il geologo Massaro identifica il livello statico della falda che si rinviene a - 11 m p.c., ritiene che l'area risulta stabile senza possibilità di innesco di fenomeni di tipo gravitativo e prescrive di attrezzare qualsiasi fronte di scavo con opportune opere di contenimento opportunamente progettate valutando anche gli eventuali sovraccarichi al contorno in quanto per pareti sub verticali i terreni in situ sono potenzialmente instabili.

Effetti sulle componenti del paesaggio

In genere le problematiche di impatto sul paesaggio sono evidentemente dovute all'inserimento nel contesto paesaggistico di nuovo fabbricato che altera l'equilibrio ante operam ed impatta sulle componenti naturali o paesaggistiche di un'area in origine libera.

In questo caso si tratta invece della demolizione di un edificio dall'attuale rilevante e negativo impatto e della sua sostituzione con un manufatto meno esteso, di migliore qualità architettonica e corredato da una serie di opere di urbanizzazione ad esso complementari.

Con riferimento ai caratteri del paesaggio in cui si inseriscono le opere si osserva quanto segue:

- *l'intervento conseguirà pienamente il fine di migliorare la qualità complessiva del lotto di progetto sottraendolo all'attuale condizione di sito periferico sconnesso e degradato per conferirgli la dignità di vero paesaggio urbano che interagisce correttamente con il centro cittadino. L'intervento contribuisce quindi all'obiettivo indicato sia dalla programmazione comunale sia dal PTPR consistente nel ridefinire vocazioni e contorni di una zona di frangia urbana;*
- *altra positiva riduzione dell'impatto deriva dalla trasformazione degli usi. La dismissione dell'industria pesante non più compatibile con il tessuto residenziale attiguo consentirà l'insediamento di attività commerciali, con forme architettoniche e qualità tali da assecondare la vocazione che quell'ambito urbano ha ormai assunto da decenni;*
- *la regolare e legittima organizzazione di nuovi usi è uno degli strumenti con cui in questa zona di frangia fortemente degradata si consentirà lo sviluppo di nuove e vitali attività socio economiche e quindi si otterrà il consolidamento e miglioramento del paesaggio urbano;*

- *il Fosso Carroceto (Leschione) nella sua condizione attuale ha perso ogni significato e valenza sotto il profilo naturalistico. Gli interventi ipotizzati gli consentono di recuperare una funzione in chiave ambientale che certamente non potrà essere quella originaria, ormai sacrificata all'intensa antropizzazione subita dal territorio, ma che comporterà comunque una condizione decisamente migliore rispetto all'attuale stato di pesante degrado. La rinaturalizzazione degli argini e la creazione di un verde accessibile e fruibile lungo il corso d'acqua è da considerare uno dei più benefici effetti del progetto;*
- *il risanamento di almeno parte delle aree dell'ex depuratore favorisce, [...], l'eliminazione di evidenti criticità ambientali e l'insediamento di nuove e qualificate funzioni urbane quali i nuovi collegamenti ed il verde pubblico attrezzato. Il PTPR classifica quest'area in quei paesaggi agrari di continuità che possono includere aree residuali e compromesse da altri usi e da utilizzare per interventi di ricucitura con il tessuto urbano. L'intervento consegue proprio questo risultato utilizzando questo sito degradato come nuovo snodo del paesaggio urbano peraltro arricchito di valenza ambientale grazie all'abbondante verde ed alle alberature.*

* * *

ESITO ISTRUTTORIO

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, di cui il tecnico Dott. Ing. Ivano Bernardone, 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;
- la presente pronuncia riguarda il progetto così come completato attraverso le documentazioni integrative pervenute;
- sono state acquisite, nell'ambito istruttorio:
 - ✓ la nota pervenuta tramite PEC ed assunta al prot. n. 167532 del 31/03/2017, della Città di Aprilia, IV Settore Urbanistica e Ambiente, con la quale si formulano delle osservazioni che schematicamente riguardano i seguenti aspetti progettuali: la conformità urbanistica dell'opera, l'interesse pubblico (priorità assoluta di risanamenti e opere di urbanizzazione), le opere viarie, le aree dell'ex depuratore, il Fosso Carroceto anche denominato Fosso Leschione e l'impatto acustico. In detta nota non vengono segnalate criticità derivanti dall'attuazione del progetto;
 - ✓ la nota prot. n. 61217/2017 del 21/06/2017, pervenuta tramite PEC ed acquisita con prot. n. 316394 del 21/06/2017, del Comune di Aprilia, IV Settore Urbanistica e Ambiente, con la quale si ritiene, sulla scorta delle valutazioni previsionali effettuate, che l'impatto acustico dell'intervento è compatibile con la zonizzazione acustica adottata dal Comune di Aprilia con Delibera C.C. n. 56 del 14/07/2008;
 - ✓ la relazione tecnica endoprocedimentale del 14/06/2017 del Dott. Alberto Orazi, in forza nell'Area V.I.A., nella quale viene espresso parere positivo relativo agli aspetti di carattere geomorfologico e idrogeologico dell'area interessata dall'opera in progetto;
- l'analisi condotta sulle componenti ambientali, desumibile dalla documentazione agli atti, ha evidenziato che la realizzazione del progetto non comporta impatti negativi e significativi sull'ambiente;
- 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 20, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., in relazione all'entità degli interventi ed alle situazioni ambientali e territoriali descritte, si ritiene di dover **escludere le opere dal procedimento di V.I.A.** individuando, ai sensi del comma 5 del medesimo articolo, le seguenti prescrizioni:

- La realizzazione delle opere di urbanizzazione previste dall'intervento in argomento, dovrà avvenire prima o almeno contestualmente a quelle private, con particolare riguardo alle infrastrutture stradali di connessione con il sistema della viabilità esistente e comunque le stesse opere dovranno essere completate prima dell'entrata in attività della struttura commerciale. Relativamente alla 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. I, commi 358 e 359, della legge 27 dicembre 2006, n. 296", pubblicato sulla Gazzetta ufficiale n. 47 del 26/2/07.

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

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

- 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;
 - 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.
- Particolare cura si dovrà adottare nella realizzazione degli interventi previsti sul Fosso Carroceto (o Leschione). Allo scopo di evitare discontinuità nel trasporto solido, erosioni e/o sedimentazioni localizzate, in fase di cantierizzazione si dovranno evitare interventi, seppur temporanei, di ostruzione ai deflussi. Allo scopo di rinaturalizzare e tutelare l'ambito interessato dai lavori si dovranno eseguire opere di compensazione ambientale basate sull'applicazione delle migliori tecniche di ingegneria naturalistica.
- Per quanto attiene gli aspetti di carattere geomorfologico ed idrogeologico dell'area interessata dall'opera in progetto, dovranno essere adottate le seguenti indicazioni:
 - sia rispettata ogni vigente regolamentazione dal punto di vista igienico-sanitario in ordine al trattamento e smaltimento di eventuali acque reflue ed in particolare che non ci sia nessuna infiltrazione di queste nel terreno. In considerazione della vulnerabilità della falda acquifera e pertanto sia prestata massima attenzione all'impermeabilizzazione del fondo mediante la posa in opera, oltre che del materiale frantumato, di uno o più strati impermeabili, che impediscano il filtraggio di eventuali liquidi o materiali inquinanti verso strati di terreno più profondi;
 - qualsiasi intervento edificatorio, di ristrutturazione o riqualificazione sia preceduto da indagini geognostiche e geotecniche mediante esecuzione di un numero sufficiente di sondaggi meccanici intesi ad accertare e verificare le caratteristiche litologiche, giaciture e stratigrafiche dei terreni e di quelli interessati dalle fondazioni delle singole opere, corredando lo studio con analisi geotecniche derivante da prove di laboratorio effettuate su campioni prelevati in situ;
 - l'abbattimento, la ristrutturazione ed il rifacimento di opere già presenti sull'area di intervento e la realizzazione di qualsiasi nuova opera dovrà essere eseguita nel più assoluto rispetto delle norme tecniche vigenti in materia di costruzioni in zona sismica, con particolare attenzione a zone dove sono possibili amplificazioni sismiche ed in considerazione della D.G.R. Lazio n 387 del 22/05/2009 con la quale è stato riclassificato sismicamente il territorio della Regione Lazio, della D.G.R.L. n. 835 del 03.I 1.2009 con la quale è stata rettificata, per alcuni comuni del Lazio, la classificazione sismica precedentemente adottata con la DGR 387109 e tenuto conto che il territorio del Comune di Aprilia (LT) è attualmente classificato in Zona Sismica "2B" per le DGR 387109 e 835109:
 - D.M. Min. LL.PP. 11/3/1988 "Norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione" con particolare riguardo alla

verifica di stabilità in condizioni statiche e dinamiche per tutti gli interventi su pendio;

- D.G.R.L n. 2649 del 18/05/1999;
 - D.M. Infrastrutture 14/01/2008 e circolare applicativa del 2 febbraio 2009;
 - DGR Lazio 387/09 e DGR 835/09
- il piano di posa delle fondazioni sia posizionato su litotipi omogenei e insista su un unico litotipo e laddove è presente un terreno di riporto, di alterazione o sono presenti coperture vegetali, argillose o di altro materiale, esse devono essere completamente asportate.
- La gestione dei rifiuti provenienti dalle attività di costruzione e demolizione dovrà essere effettuata in conformità a quanto disposto dalla D.G.R. n. 34/2012 avente ad oggetto *“Approvazione delle Prime linee guida per la gestione della filiera di riciclaggio, recupero e smaltimento dei rifiuti inerti nella Regione Lazio”*.
 - Per quanto attiene le demolizioni e l’eventuale recupero dei materiali mediante l’utilizzo di un impianto mobile di frantumazione, lo stesso dovrà essere sottoposto alla procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. a norma del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. qualora presenti le caratteristiche di cui all’Allegato IV, punto 7, lettera z.b) del suddetto decreto.
 - Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quale il rumore, il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili della vigente normativa nonché attraverso l’attuazione di azioni idonee che attuano la mitigazione degli effetti e al ripristino delle condizioni ante-operam (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). Inoltre sempre riferito alla fase di cantierizzazione:
 - l’abbancamento del rifiuto proveniente dalla demolizione del fabbricato esistente dovrà essere fatto con precise e accurate analisi di stabilità evitando il rotolamento di materiali lungo le sponde e il cedimento o il collasso dell’acatastamento del materiale stesso;
 - il materiale proveniente dalla frantumazione dovrà essere sempre protetto, evitando che possa dilavare a causa della pioggia o essere portato nell’atmosfera dall’azione del vento;
 - si impermeabilizzino tutte le parti del suolo che potrebbero, nel corso delle operazioni di demolizione e ricostruzione, essere sede di sversamenti di materiali inquinanti ed in particolare si rendano assolutamente impermeabili le aree per lo stoccaggio ed il deposito temporaneo;
 - qualsiasi fronte di scavo sia attrezzato con opportune ed adeguate opere di contenimento opportunamente progettate valutando anche gli eventuali sovraccarichi al contorno, in quanto per pareti sub verticali i terreni in situ sono potenzialmente instabili.
 - L’eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell’ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.

Il presente documento è costituito da n. 22 pagine esclusa la copertina.

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