

COMUNE DI VALMONTONE

PROVINCIA DI ROMA

PROGETTO PER CENTRO COMMERCIALE INTERSETTORIALE IN VIA DELLA PACE S.N.C.

DITTA: VALMONTONE PARK S.R.L.

VALMONTONE PARK SRL  
*L'Amministratore*

## C) SINTESI NON TECNICA

Pietro  
IACONI  
N. 84  
Sed. A/2  
Architetto

<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
1.1. GENERALITÀ – ARTICOLAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO DI CUI ALLA DELIBERA DI GIUNTA REGIONALE 7 AGOSTO 2010, N. 366 E SUCCESSIVA VARIANTE PLANO VOLUMETRICA ADOTTATA, AI SENSI DELL'ART. 1 DELLA L.R. 36/87 E S.M.I., CON DELIBERA DI CONSIGLIO COMUNALE N. 66 DEL 30.11.2011 .....	6
1.2. CONFRONTO PARAMETRI URBANISTICI .....	9
<b>2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO .....</b>	<b>10</b>
2.1. PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE (PTPR) .....	11
2.2. PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE GENERALE (PTPG) .....	12
2.3. VINCOLO IDROGEOLOGICO – R.D. 3267/1923 .....	13
2.4. ALTRI VINCOLI SOVRACOMUNALI .....	13
2.5. PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE .....	14
2.6. CRONOLOGIA DELL'ITER AUTORIZZATIVO .....	14
2.7. ULTERIORI ATTI AMMINISTRATIVI E PARERI ENTI COMPETENTI .....	15
<b>3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE .....</b>	<b>16</b>
3.1. DESCRIZIONE DEL PROGETTO .....	17
3.2. CRITERI DI PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA .....	19
3.3. SCELTA DELLA TIPOLOGIA COMMERCIALE .....	21
3.4. IL SISTEMA DELLA VIABILITÀ .....	23
3.5. OPERE DI ADEGUAMENTO DELLA VIABILITÀ PUBBLICA .....	27
3.6. IL SISTEMA DEI PARCHEGGI PUBBLICI (DM 1444/68) E DI PERTINENZA (L.R. 33/99 E S.M.I.) .....	28
3.7. IL SISTEMA DEL VERDE PUBBLICO E PRIVATO .....	30
3.8. INTUBAMENTO DEL FOSSO ESISTENTE .....	33
3.9. DATI DIMENSIONALI .....	34
<b>4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE E TERRITORIALE .....</b>	<b>36</b>
<b>5. VALUTAZIONE DELLA COERENZA INTERNA .....</b>	<b>37</b>
<b>6. MISURE DI COMPENSAZIONE DEGLI EFFETTI NEGATIVI .....</b>	<b>38</b>
6.1. ATMOSFERA .....	38
6.2. RUMORE E VIBRAZIONI .....	39
6.3. AMBIENTE IDRICO .....	40
6.4. SUOLO E SOTTOSUOLO .....	40
<b>ELABORATI GRAFICI ALLEGATI: .....</b>	<b>42</b>

## 1. PREMESSA

La Società **Valmontone Park S.r.l.**, intende procedere all'attuazione degli interventi edilizi previsti dal Piano Particolareggiato, di cui alla Delibera di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366, secondo il progetto di "variante planovolumetrica" adottato ai sensi dell'Art. 1 della L.R. 2 luglio 1987 n. 36 e s.m.i. con Delibera di Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011.

La Società Valmontone Park S.r.l., proponente gli interventi edilizi privati, ha commissionato i vari studi, indagini e progetti finalizzati all'ottenimento del permesso di costruire e delle autorizzazioni commerciali essendo l'unico soggetto attuatore dell'iniziativa immobiliare.

Nel progetto come rappresentato negli elaborati allegati al presente studio, oltre alle costruzioni private, sono rappresentate le opere di urbanizzazione primaria, quali parcheggio pubblico e verde pubblico con relativo arredo urbano, oltre alle opere di viabilità pubblica costituito da un innesto a rotatoria per l'accesso ai lotti fondiari privati.

Le modifiche previste nel progetto di "variante planovolumetrica" adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011, rispetto alle previsioni planovolumetriche del Piano Particolareggiato di cui alla Delibera di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366 lasciano inalterate dal punto di vista quantitativo le superfici destinate a soddisfare lo standard urbanistico, nonché tutti i parametri edilizi e le destinazioni d'uso consentite. In merito all'assoggettabilità a VAS di tale variante, come previsto dall'Art. 6 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 così come modificato dall'Art. 2 comma 3 del D.Lgs. n. 128 del 2010, *"... le modifiche ai piani e programmi elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli conseguenti a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi, ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la valutazione ambientale strategica non è necessaria per la localizzazione delle singole opere ..."*.

Il progetto edilizio di cui la Valmontone Park S.r.l. è società proponente, prevede la realizzazione di una struttura commerciale e ricettiva denominata "Città della Musica" che come grande struttura di vendita che si configura, ai sensi dell'Art. 24 lettera c) punto 4 della L.R. 33/99 e s.m.i. come un "centro commerciale intersettoriale" con una superficie complessiva di vendita, intesa come l'area destinata alla vendita compresa quella occupata da banchi, scaffalature e simili, di mq 14.939 di cui mq 12.117 nel settore merceologico "non alimentare" e mq 2.822 nel settore alimentare. Nella struttura oltre alla parte commerciale sono presenti spazi per il tempo libero, il fitness, scuola di musica con sala di registrazione, e ristorazione.

Tale struttura commerciale per quanto sopra rientra tra i progetti di cui all'**Allegato IV Punto 7 lettera b) del D.Lgs n. 4 del 16.01.2008** **"... costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 «Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59»** Pertanto la Società Valmontone Park s.r.l. in qualità di proponente sottopone il progetto edilizio privato, comprensivo di tutte le opere di urbanizzazione, direttamente alla procedura di Valutazione di Impatto

Ambientale (V.I.A.). All'interno del procedimento di V.I.A. verranno pertanto rimessi, come previsto a norma dell'Art. 26, comma 4, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. i pareri di altri enti competenti nonché l'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'Art. 146 del D.Lgs. 42/2004.

La presente **"sintesi non tecnica"** è il documento divulgativo dei contenuti dello Studio Impatto Ambientale. Il suo obiettivo è di rendere più facilmente comprensibile, anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, il processo di valutazione di impatto ambientale al quale viene sottoposto il progetto in esame. È, inoltre, un documento che deve poter essere letto in modo autonomo dal corpo dello Studio Impatto Ambientale, decisamente più "pesante" e quindi di lettura più impegnativa.

Lo Studio di Impatto Ambientale è stato redatto ai sensi e con i contenuti di cui al D.P.C.M. 27 Dicembre 1988 e dell'Allegato VII del Decreto Legislativo 16 Gennaio 2008 n. 4 e s.m.i., è ha l'obiettivo di individuare, descrivere e valutare, in modo esaustivo ed appropriato per l'Autorità competente della Regione Lazio, gli effetti diretti ed indiretti, positivi o negativi del progetto rispetto alle seguenti componenti ambientali e di costituire lo strumento attraverso il quale poter formulare il giudizio di compatibilità ambientale, necessario per il procedimento di autorizzazione:

1. l'uomo, la flora, la fauna;
2. il suolo, l'acqua, l'aria, il clima, il paesaggio;
3. beni ambientali e patrimonio culturale;
4. interazione tra i fattori dei punti precedenti;

Nello S.I.A. sono state valutate ed analizzate tutte le criticità già esaminate dagli Enti coinvolti nella precedente fase di approvazione urbanistica del Piano Particolareggiato e riportate nei pareri di competenza allegati alla Deliberazione della Giunta Regionale del 7 agosto 2010, n. 366", per la verifica di ottemperanza e di congruenza interna del progetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Sono stati inoltre aggiornati tutti gli indicatori per la valutazione dei possibili "effetto cumulo" determinati dalle altre strutture commerciali già realizzate o in corso di realizzazione.

Le informazioni riportate nello studio, coerenti e coordinate tra loro, si articolano in sezioni o quadri specifici:

#### *Quadro di riferimento programmatico*

In esso sono stati analizzati, supportati da adeguata cartografia, i rapporti fra il progetto e:

- i piani urbanistici, paesistici, territoriali e di settore di interesse sovracomunale, pur evidenziando la conformità dell'intervento proposto con le Norme Tecniche del Piano Particolareggiato;



- eventuali vincoli paesaggistici (vincoli ai sensi della L. 1497/39, della L. 431/85, ambito P.R.P. e relativa zonizzazione), archeologici, demaniali, idrogeologici, uso del suolo, rischio idraulico, presenza di reti tecnologiche, presenza di siti S.I.C. e Z.P.S. o di aree naturali protette così come definite dalla L. 394/91;

#### *Quadro di riferimento progettuale*

Il quadro descrive l'intervento edilizio privato con relative opere di urbanizzazione e gli obiettivi di sostenibilità tenendo conto in particolare:

- dell'identificazione del sito di intervento allo stato attuale, dell'inquadramento fisico e dei dati topografici, evidenziando eventuali criticità;
- descrizione delle reti tecnologiche esistenti e di progetto;
- bilancio preventivo dei rifiuti;

#### *Quadro di riferimento ambientale e territoriale*

Il quadro descrive lo stato iniziale dell'ambiente, attraverso la descrizione effettuata su un'area tale da comprendere la potenzialità produttiva dell'opera e sufficientemente dettagliata, tanto da poter valutare gli impatti ambientali diretti ed indiretti di:

- componenti ambientali (clima e aria, acqua e risorse idriche, geologia, suolo, uso del suolo, ecologia, rumori e vibrazioni);
- componente paesaggistica;
- componente culturale;
- vie di collegamento presenti nell'area di intervento e di progetto, comunque interessate dall'intervento;

Gli impatti sono stati analizzati sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, evidenziandone di volta in volta la valenza positiva o negativa.

Al termine di questa fase sarà costruita una matrice di impatti - tipologie di azioni per sintetizzare le valutazioni emerse dalle analisi sviluppate in precedenza, evidenziando eventuali opere di mitigazione e ricomposizione rispetto alle componenti ambientali.

**1.1. GENERALITÀ – ARTICOLAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO DI CUI ALLA DELIBERA DI GIUNTA REGIONALE 7 AGOSTO 2010, N. 366 E SUCCESSIVA VARIANTE PLANOVOLUMETRICA ADOTTATA, AI SENSI DELL'ART. 1 DELLA L.R. 36/87 E S.M.I., CON DELIBERA DI CONSIGLIO COMUNALE N. 66 DEL 30.11.2011**

Come riportato in premessa, la società Valmontone Park S.r.l. intende procedere all'attuazione degli interventi edilizi previsti dal Piano Particolareggiato, di cui alla Delibera di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366, secondo il progetto di "variante planovolumetrica" come previsto dall'Art. 1 della L.R. 2 luglio 1987 n. 366 e s.m.i., adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011.

L'area oggetto di intervento, ricompresa all'interno del perimetro del succitato Piano Particolareggiato, è ubicata nel territorio comunale di Valmontone (RM) ed è individuabile catastalmente:

Foglio n. 33 p.lla 14 mq 6.610

Foglio n. 33 p.lla 31 mq 45.489

Foglio n. 33 p.lla 190 mq 14.234

Foglio n. 33 p.lla 188 mq 19.998 (da frazionare)

Le aree suddette, tutte nella piena disponibilità della società proponente, esprimono una Superficie Territoriale pari a mq 86.331.

Il progetto di "variante planovolumetrica del Piano Particolareggiato", approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011, non apporta modifiche al perimetro del piano, lasciando pertanto inalterata la Superficie Territoriale già assentita.

Il Piano Particolareggiato come approvato con Deliberazione della Giunta Regionale del 7 agosto 2010, n. 366, prevedeva una superficie complessiva destinata a soddisfare lo standard urbanistico, di cui all'Art. 5 del DM 1444/68 ovvero "... 80 mq di superficie per ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento di cui almeno la metà a parcheggio ...", pari a complessivi mq 21.495.

Tale superficie, di concerto con l'Amministrazione Comunale, era stata così ripartita:

- *Parcheggio pubblico* = mq 13.795 (> 50%)
- *Verde pubblico* = mq 2.700
- *Attrezzature di interesse collettivo* = mq 5.000

La destinazione di una parte dello standard urbanistico di cui al DM 1444/68, pari a mq 5.000, ad "Attrezzature di interesse collettivo" era finalizzata alla successiva realizzazione di una Caserma dei Vigili del Fuoco secondo le previsioni dell'Amministrazione Comunale, che nel 2008 con

Delibera di Consiglio Comunale n. 111 ha adottato il Piano Particolareggiato in variante al P.R.G., ai sensi dell'Art. 4 della L.R. n. 36/87.

Preso atto della volontà dell'attuale Amministrazione Comunale di realizzare in altra località un polo per la Protezione Civile comprensivo di Caserma per i Vigili del Fuoco, nel progetto di "variante planovolumetrica" è stata quindi prevista "una diversa utilizzazione sempre ai fini pubblici" della suddetta superficie di mq 5.000.

Nella individuazione della diversa utilizzazione per tale superficie, sempre di concerto con l'Amministrazione Comunale, si è tenuto conto sia di quanto riportato nelle *"Prescrizioni urbanistiche"* contenute nel parere dell'Area 2B.05 della Direzione Regionale Territorio ed Urbanistica reso con relazione n. 85834/2009 del 29.03.2010 ed allegato alla Deliberazione della Giunta Regionale del 7 agosto 2010, n. 366, ovvero di *"... salvaguardare le fasce di rispetto autostradale"* sia del verbale della Riunione Tecnica del 07.09.2011 tenutasi ai sensi della L.R. 33/99 e s.m.i. e dell'allegato parere dell'Area Infrastrutture della Regione Lazio, che sottolinea di valutare le eventuali criticità generate dal nuovo carico urbanistico e relativi flussi di traffico connessi alle nuove attività, sulla Strada comunale Via della Pace.

E' stato quindi ritenuto opportuno, anche in conformità all'Art. 5 del DM 1444/68, di destinare circa il 75% di tale area per potenziare le dotazioni di parcheggi pubblici al fine di soddisfare ampiamente la massima domanda di traffico stimata, con la contemporanea verifica dei parametri di insediabilità urbanistica prescritti dalla L.R. 33/99 e s.m.i., mentre il restante 25% viene destinato ad incrementare le dotazioni di verde pubblico al fine di creare una quinta arborea lungo Via della Pace per un'opportuna mitigazione dell'intervento a fini paesaggistici, come riportato al punto 1 delle *"Prescrizioni paesaggistiche"* contenute nel parere dell'Area 2B.05 della Direzione Regionale Territorio ed Urbanistica reso con relazione n. 85834/2009 del 29.03.2010 ed allegato alla Deliberazione della Giunta Regionale del 7 agosto 2010, n. 366 ovvero *"... devono essere messe a dimora con l'obbligo dell'attecchimento, le alberature d'alto fusto di essenza tipica della zona, oltre che nell'area destinata a verde, nel perimetro del piano, nella quantità sufficiente a costituire una quinta arborea per un'opportuna mitigazione dello stesso, tenendo in debito conto la tutela del percorso panoramico dell'Autostrada del Sole che presenta continui coni visuali rivolti verso i Monti Prenestini ..."*. Sempre a tal fine, si è proceduto ad ubicare lungo Via della Pace anche l'area a verde precedentemente ubicata nell'angolo sud-est del Piano Particolareggiato.

Le suddette modifiche lasciano quindi inalterate le dotazioni complessive delle superfici a standard urbanistico, prevedendo solo una diversa utilizzazione della superficie precedentemente destinata ad *"attrezzature ed interessi collettivi"* ripartita come sopra descritto ed un adeguamento funzionale per il rispetto delle prescrizioni riportate nei pareri citati.

Il progetto, inoltre, riporta l'aggiornamento dello "stato di fatto" di Via della Pace, a seguito delle recenti opere di adeguamento eseguite dal Comune di Valmontone, con la precisazione del tracciato per il corretto inserimento dello svincolo a rotatoria previsto nelle opere di

urbanizzazione, con la definizione della relativa area di sedime, non quantificata invece in fase urbanistica. Le modifiche apportate sono di modesta entità e comunque contemplate dal Art. 1 comma "a" della L.R. 2 luglio 1987, n. 36, come modificato dall'art. 26, comma 1, della L.R. 13 agosto 2011, n. 10. A seguito della definizione dell'area di sedime dello svincolo a rotatoria si è proceduto a ridurre la superficie fondiaria.

Inoltre al solo fine la flessibilità della gestione del piano di commercializzazione degli spazi, si è proceduto a dividere la Superficie Fondiaria in due lotti funzionali, come di seguito descritto, lasciando inalterata la superficie a standard urbanistico e restando comunque unitario l'intervento promosso dalla sola Valmontone Park S.r.l.:

- Lotto Urbanistico "A" di mq 62.016 e destinato ad ospitare la struttura commerciale e ricettiva denominata "Città della Musica";
- Lotto Urbanistico "B" di mq 2.800 è destinato ad ospitare una struttura per la somministrazione di alimenti e bevande comunque parte integrante della "Città della Musica";

Per quanto concerne invece le modifiche planovolumetriche apportate agli edifici di progetto, queste sono state dettate sia da un adeguamento alle mutate esigenze commerciali e funzionali sopravvenute in fase di commercializzazione degli spazi sia da valutazioni in merito alla moderazione dell'impatto sulla componente ambientale "suolo" e sulle visuali paesaggistiche.

La nuova disposizione planimetrica consente da un lato di ridurre in parte le quantità complessive di scavi e riporti da effettuare e dall'altro di ottimizzare le strutture di fondazione, come prescritto nel Parere del Dipartimento Territorio – Direzione Regionale Ambiente – Area Difesa del Suolo del 24.04.2008 n. 226664/2s/05 riportato nella Deliberazione della Giunta Regionale del 7 agosto 2010, n. 366, evitando il più possibile la realizzazione di edifici sul tracciato del fosso naturale attualmente esistente, che attraversa in senso ovest/est l'area di intervento, caratterizzato da una stratigrafia geologica di materiali limosi/argillosi deformabili. Inoltre ai fini paesaggistici si sono concentrate le strutture edilizie nell'area la cui visuale dal tracciato autostradale risulta schermata dalla collinetta esistente, senza quindi penalizzare le visuali ad ampio raggio. Tali modifiche, sono riconducibili a quanto previsto dall'Art. 1 comma "f" della L.R. 2 luglio 1987, n. 36, come modificato dall'art. 26 comma 1, della L.R. 13 agosto 2011, n. 10, e lasciano inalterate la superficie degli standard urbanistici e i parametri edilizi posti a base del Piano Particolareggiato.

**1.2. CONFRONTO PARAMETRI URBANISTICI**

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa di confronto di tutti i parametri urbanistici e delle superfici a standard di cui al citato DM. 1444/68, sia del Piano Particolareggiato di cui alla Delibera di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366 che del successivo progetto di "variante planovolumetrica" adottata ai sensi dell'Art. 1 della L.R. 2 luglio 1987 e s.m.i. con Delibera di Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011. Il progetto sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, i cui effetti vengono valutati nel presente Studio di Impatto Ambientale è conforme alla suddetta variante planovolumetrica.

RIEPILOGO PARAMETRI URBANISTICI			
	PIANO PARTICOLAREGGIATO di cui alla Delibera di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366	PIANO PARTICOLAREGGIATO come da progetto di "variante planovolumetrica" di cui alla Delibera di Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011	PROGETTO
SUPERFICIE TERRITORIALE	mq. 86.331	mq. 86.331	mq. 86.331
SUPERFICIE A STANDARD	mq. 21.495 di cui  PARCHEGGIO PUBBLICO = mq. 13.795  VERDE PUBBLICO = mq. 2.700  ATTREZZATURE DI INTERESSE COLLETTIVO = mq. 5.000	mq. 21.495 di cui  PARCHEGGIO PUBBLICO = mq. 13.795  VERDE PUBBLICO = mq. 2.700	mq. 21.515 di cui  PARCHEGGIO PUBBLICO = mq. 16.805  VERDE PUBBLICO = mq. 2.540  CESSIONE PER VIABILITA' = mq. 2.170
AREE PER OPERE DI VIABILITA' PUBBLICA	NON SPECIFICATA	mq. 865	mq. 2.170
SUPERFICIE FONDIARIA	mq. 64.836	mq. 63.971 di cui:  Lotto "A" = mq. 61.171  Lotto "B" = mq. 2.800	mq. 64.816 di cui:  Lotto "A" = mq. 62.016  Lotto "B" = mq. 2.800
INDICE TERRITORIALE (It)	2 mc/mq	2 mc/mq	2 mc/mq
INDICE DI UTILIZZAZIONE FONDIARIA (Uf)	0,45 mq/mq	0,45 mq/mq	0,45 mq/mq
VOLUME MASSIMO REALIZZABILE	mc. 172.662	mc. 172.662	mc. 172.662
SUPERFICIE UTILE LORDA REALIZZABILE	mq. 29.176	mq. 28.786	mq. 29.167
ALTEZZA MASSIMA	ml. 10,00	ml. 10,00	ml. 10,00
PARCHEGGI PRIVATI	come previsti dall'Art. 19 della L.R. 33/99 e s.m.i.: - 2 mq per ogni mq di Superficie Utile di Vendita - 1 mq per ogni mq di ulteriori spazi utili coperti aperti al pubblico, destinati ad altre attività connesse	come previsti dall'Art. 19 della L.R. 33/99 e s.m.i.: - 2 mq per ogni mq di Superficie Utile di Vendita - 1 mq per ogni mq di ulteriori spazi utili coperti aperti al pubblico, destinati ad altre attività connesse	come previsti dall'Art. 19 della L.R. 33/99 e s.m.i.: - 2 mq per ogni mq di Superficie Utile di Vendita - 1 mq per ogni mq di ulteriori spazi utili coperti aperti al pubblico, destinati ad altre attività connesse
SUPERFICIE UTILE DI VENDITA	NON SPECIFICATA	mq. 14.939	mq. 14.939

## 2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Nell'elaborazione del progetto sono stati esaminati gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale per la verifica del grado di coerenza degli interventi con gli stessi piani nonché per la verifica del rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici.

Il progetto, come riportato in premessa, prevede l'attuazione del Piano Particolareggiato di cui alla Delibera di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366 e del successivo progetto di "variante planovolumetrica" di cui alla Delibera di Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011, pertanto nell'esame della coerenza e della verifica di ottemperanza verranno esaminati solo i piani che hanno una effettiva attinenza con il Piano in questione.

Di seguito si riporta l'elenco dei piani e programmi analizzati. Inoltre si riepiloga l'iter di approvazione del Piano Particolareggiato e i precedenti pareri già espressi dagli enti coinvolti.

<b>Piani e Programmi di livello sovracomunale</b>	<b>Piani e Programmi di livello comunale</b>
Piano Territoriale Paesistico (P.T.P.)	Piano Regolatore Generale (P.R.G.)
Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.R.P.)	Piano Generale del Traffico Urbano
Piano Territoriale Provinciale generale (P.T.P.G)	Piano di zonizzazione acustica
Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.);	
Piano Regionale per il Risanamento della Qualità dell'Aria	
Piano di Tutela delle Acque	
Carta dell'Uso del Suolo	



## 2.1. PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE (PTPR)

L'area interessata dall'intervento, come evidenziato dal *P.T.P. Ambito n. 8 – Subiaco, Fiuggi, Colferro*, per la parte che costeggia l'autostrada Roma-Napoli, presenta un vincolo paesaggistico, in quanto nella *tavola serie E/3.3* è riportata un'area di rispetto classificata "*R3 – Rispetto delle infrastrutture e dei trasporti*". Nell'ambito del predetto PTP, la zona in argomento, ai fini della tutela, è classificata "*Zona R di rispetto*" ed è disciplinata dall'Art. 23 del testo coordinato delle norme tecniche di attuazione, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 4480 del 30.07.1999.

Relativamente al Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) redatto secondo i contenuti della Legge Regionale n. 24 del 06.07.1998 "*Pianificazione paesistica e tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesistico*" si ha la seguente disciplina:

per quanto concerne la **Tavola A30 Foglio 388 - "Sistemi ed ambiti di paesaggio"** – che contiene l'individuazione territoriale degli ambiti di paesaggio, le fasce di rispetto dei beni paesaggistico, le aree e punti di visuale, gli ambiti di recupero e valorizzazione del paesaggio, l'area del Piano Particolareggiato ricade nel Sistema del Paesaggio Agrario e precisamente in "*Paesaggio agrario di valore*" senza particolari discipline di tutela.

Per quanto concerne la **Tavola B30 Foglio 388 – " Beni Paesaggistici"** – contenente la individuazione e la descrizione dei beni paesaggistici, evidenzia che l'area del Piano Particolareggiato ricade solo marginalmente in "*beni lineari, testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici con relativa fascia di rispetto di 100 m*" quindi con un vincolo ricognitivo, ai sensi dell'art. 134 comma 1 lettera c) del D.Lgs. 42/2004, individuato con il seguente codice:

- TI 0307 – Via Le Mura

La Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, già in fase di approvazione del Piano Particolareggiato, con nota Prot. 8037 del 22.08.2007 ha formulato il proprio parere favorevole di massima, prescrivendo una ricognizione archeologica preliminare del sito.

In merito a quest'ultimo punto, la società Valmontone Park S.r.l. ha commissionato uno studio archeologico con relativa campagna di saggi archeologici eseguiti nel gennaio 2011, ai fini dell'individuazione, di concerto con la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Roma, di eventuali aree da salvaguardare. Lo studio condotto dalla Dott.ssa Archeologa Maria Cristina Recco mediante la realizzazione di saggi riporta che "*... il terreno non risulta ad alto rischio archeologico, consigliando comunque in fase di realizzazione del progetto la presenza di controllo archeologico ...*". Alla luce di tali risultati è stato acquisito il parere positivo della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, **Prot. MBAC-SBA-LAZ n. 1566 dell'08.02.2011**, che subordina i lavori di scavo, in corso d'opera, alla presenza di un archeologo professionista.

Nelle vicinanze del lato est del Piano Particolareggiato è presente una zona ricadente in *g) aree boscate*, disciplinata dall'art. 38 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRTP.



Nel territorio circostante, non sono presenti aree naturali protette che possono subire impatti diretti o indiretti dalla realizzazione dell'intervento.

Per quanto concerne la **Tavola C30 Foglio 388 – “ Beni del Patrimonio naturale e culturale”** che individua gli ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale, segnala per l'area del Piano Particolareggiato sia “*area a conservazione specifica – Parchi archeologici e culturali*” collegato alla possibile presenza di reperti archeologici, sia “*visuali*” rappresentata da beni lineari.

In merito alle norme di tutela paesaggistica, contenute sia nel P.T.P. che nel P.T.P.R. riferite alle porzioni di terreno interessate dai vincoli sopra citati, come esplicitamente riportato nel parere Prot. 85834/2009 del 29.03.2010 della Direzione Regionale Territorio e Urbanistica allegato alla Delibera di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366, l'intervento è stato ritenuto compatibile in quanto le visuali paesaggistiche dell'autostrada Roma-Napoli risultano garantite, essendo il tratto autostradale posto ad una quota più alta del piano di imposta degli edifici di progetto e nel medesimo tratto autostradale che costeggia l'area di intervento è presente anche una scarpata tale da coprire la quasi totalità dell'intervento.

## **2.2. PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE GENERALE (PTPG)**

Il Piano Territoriale Provinciale Generale di recente approvazione, che persegue i seguenti obiettivi per il territorio provinciale:

- *più relazioni efficienti stabili*, materiali ed immateriali per lavoro, servizi e tempo libero tra area centrale e sistemi locali di comuni, tra questi ultimi al di fuori dell'area centrale, tra la provincia e la regione, privilegiando il trasporto collettivo;
- *più sviluppo e valorizzazione* delle risorse e dei modelli produttivi e insediativi che caratterizzano i sistemi ed i subsistemi funzionali locali in cui si articola il territorio provinciale e, nel contempo, valorizzazione del sistema provincia nella sua unità, attraverso lo sviluppo e l'integrazione di funzioni moderne e di relazioni strategiche competitive;

evidenza nella **Tav. TP2 ambito 06** - che l'area oggetto di intervento è in diretta connessione con l'area “*PL 1 – Polo Turistico Integrato del tempo libero e del commercio di Valmontone*” che ospita già l'Outlet Fascion District e il parco tematico Rainbow Magicland.

Dal punto di vista della tutela ambientale le aree identificate sono le medesime disciplinate dal Piano Territoriale Paesistico Regionale.

### 2.3. VINCOLO IDROGEOLOGICO – R.D. 3267/1923

La verifica della cartografia evidenzia che l'area in oggetto non ricade in area sottoposta a Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D. 3267 del 30.12.1923. L'area del Piano Particolareggiato e le zone circostanti presentano pendenze moderate, quindi non si possono verificare disequilibri. Il processo erosivo è modesto ed attualmente è legato alla condizione agricola dei terreni. Data la pendenza della collina e la permeabilità dei terreni in sito non sono possibili fenomeni di impaludamento o ristagno.

### 2.4. ALTRI VINCOLI SOVRACOMUNALI

Come già evidenziato, l'area di intervento è ubicata nel comune di Valmontone, lungo il tratto autostradale della Roma-Napoli Km 587 + 800. Nella disposizione planimetrica si è tenuto conto della relativa fascia di rispetto, determinata secondo quanto disposto dal DM 1 aprile 1968 e dall'Art. 9 della L. 729/1961, con i fabbricati posizionati a distanza superiore a 30 m dalla proprietà autostradale, lasciando a verde la fascia di rispetto autostradale, in conformità al parere favorevole rilasciato dalla società Autostrade per l'Italia S.p.a. in sede di Conferenza dei servizi (ai sensi del D.P.R. 447/98) nella seduta del 16.04.2008.

Ulteriori prescrizioni saranno eventualmente eseguite a seguito dell'acquisizione dello specifico "nulla osta" da parte dell'ente gestore.

Un ulteriore vincolo, presente sull'area di intervento è costituito da:

- Elettrodotto dell'alta tensione "150 kV Colleferro – Valmontone" con relativo vincolo e fascia di rispetto ai sensi del DPCM 23.04.1992. In particolare sull'area di intervento è ubicato il pilone di sostegno n. 17 di tale elettrodotto con cavidotto aereo di collegamento con il successivo pilone n. 18 ubicato a nord-est, fuori dell'area di intervento.

Rispetto a tale vincolo, la Valmontone Park S.r.l., ha già richiesto in data 06.10.2010 alla Telat S.r.l., Gruppo Terna, l'elaborazione di un progetto di interrimento dell'elettrodotto, mediante la demolizione del pilone n. 17 e la realizzazione di due nuovi piloni denominati rispettivamente 17A e 17B con cavidotto interrato.

La nuova disposizione planimetrica tiene conto di tale progetto e relativo studio di fattibilità ed in particolare della posizione dei piloni 17A e 17B, nonché del tracciato del cavidotto interrato. La società Valmontone Park S.r.l. sosterrà interamente le spese di tale intervento.

Sulla base delle Linee Guida Enel per la definizione della "Distanza di prima approssimazione (DPA) da linee e cabine elettriche" redatte in applicazione dell'Allegato al DM 29.05.2008 "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto degli elettrodotti" sono state definite le fasce di rispetto.

## 2.5. PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

Il Comune di Valmontone è attualmente dotato di Piano Regolatore Generale approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 5.806 del 29.10.1980. Come riportato nell'attestazione del Ufficio Tecnico – Servizio Prot. n. 005369 del 23.03.2011 l'area distinta in catasto al Foglio n. 33 Particelle n. 14, 31, 188 e 190 (in parte) rientrano all'interno del Piano Particolareggiato per la "realizzazione di una struttura commerciale e ricettiva denominata "Città della Musica" adottato con atto di Delibera di Consiglio Comunale n. 111 del 22/12/2008 ed approvato ai sensi dell'Art. 4 della L.R. 36/87 e s.m.i., approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 366 del 07.08.2010 pubblicata sul BURL del 07.10.2010 n. 7 (S.O. n. 172).

Le P.lle n. 14 (in parte), 31 (in parte), e 188 (in parte) risultano ricadere all'interno della Fascia di rispetto della viabilità dell'Autostrada A1 (Roma-Napoli).

Le P.lle n. 188 (in parte), 190 (in parte) risultano ricadere all'interno della fascia di rispetto della viabilità della Strada comunale di Via della Pace.

L'area come sopra descritta non risulta ricadere nel demanio collettivo di uso civico.

Il progetto di variante planovolumetrica del Piano Particolareggiato è stato adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 66, del 30.11.2011 secondo quanto previsto dall'Art. 1 della L.R. 2 luglio 1987 e s.m.i.

## 2.6. CRONOLOGIA DELL'ITER AUTORIZZATIVO

- Regione Lazio – Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Area 2B.05 Parere Prot. n. 145154/2008 del 23.09.2008;
- Deliberazione di Giunta Comunale n. 469 del 10.11.2008, *"Progetto Città della Musica – Presa d'atto delle risultanze della Conferenza dei Servizi del 07.05.2008 e della R.L. del 23.09.2008 prot. n. 145154/08"*
- Deliberazione del Consiglio Comunale n. 111 del 22.12.2008, *"Adozione Piano Particolareggiato ai sensi dell'Art. 4 della L.R. n. 36/87 – Realizzazione di una struttura commerciale e ricettiva denominata "Città della Musica";"*
- Deliberazione del Consiglio Comunale n. 66 del 30.04.2009, *"Presa d'atto pubblicazione ed eventuali osservazioni Piano Attuativo in variante di PRG vigente, denominato "Città della Musica";"*
- Regione Lazio – Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Area 05 Parere Prot. n. 85834/2009 del 29.03.2010;

- Deliberazione di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366 *"Piano Particolareggiato per la realizzazione di una struttura commerciale e ricettiva denominata Città della Musica, in Località Colle delle Mura, in variante al vigente Piano Regolatore Generale. Delibera di Consiglio Comunale n. 111 del 22 dicembre 2008. Approvazione"*
- Supplemento ordinario n. 172 al Bollettino Ufficiale n. 37 del 07.10.2010 – Pubblicazione della Deliberazione di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366;
- Deliberazione del Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011, "Adozione Variante planovolumetrica al Piano Particolareggiato ai sensi dell'Art. 1 della L.R. n. 36/87 – per la Realizzazione di una struttura commerciale e ricettiva denominata "Città della Musica";

## **2.7. ULTERIORI ATTI AMMINISTRATIVI E PARERI ENTI COMPETENTI**

- Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, Parere Prot. n. MBAC-SBA-LAZ 8037 del 22.08.2007;
- Azienda Sanitaria Locale Roma G. – Dipartimento di Prevenzione – Area Igiene Pubblica e Ambiente – Colleferro, Parere Prot. n. 4063 del 06.09.2007;
- Autostrade per L'Italia S.p.A. Parere reso in conferenza dei Servizi, seduta del 16.04.2008;
- Dipartimento Territorio – direzione Regionale ambiente e Cooperazione tra i Popoli – Area Difesa del Suolo, Parere Prot. n. 226664/2S/05 del 24.04.2008 ai sensi dell'Art. 89 del D.P.R. n. 380 del 06.06.2001;
- Comune di Valmontone, Sportello Unico per l'Edilizia, Verbale del 02.12.2008 "Chiusura della Conferenza dei servizi indetta ai sensi dell'Art. 2 del DPR 447/98;
- Autorità di Bacino dei Fiumi Liri, Garigliano e Volturno, Parere Prot. n. 5894 del 29.07.2009;
- Comune di Valmontone, Parere Prot. 15792 del 05.08.2009 Attestazione di assenza di Usi Civici;
- Telat, Gruppo Terna, Parere Prot. Telat/p20090002843 del 06.08.2009;
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, Parere Prot. MBAC-SBA-LAZ n. 1566 dell'8/02/2011;
- Comune di Valmontone, Ufficio Tecnico Servizio Urbanistica, Prot. n. 005369 del 23.03.2011, Attestazione destinazione Urbanistica e assenza usi civici;

- Valmontone Park S.r.l., Richiesta Autorizzazione Amministrativa per l'apertura di una grande struttura di vendita ai sensi della L.R. 33/99 e s.m.i, presentata il 01.06.2011;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Attività Produttive e Rifiuti – Area politiche per il Commercio, verbale Riunione Tecnica del 07.09.2011, L.R. 33/99 e s.m.i.;

### 3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

L'area di intervento per la realizzazione sia degli interventi privati che delle opere di urbanizzazione previste nel progetto di "variante planovolumetrica" del Piano Particolareggiato, di cui alla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011, è nella piena disponibilità della società Valmontone Park S.r.l.

L'area confina a nord con il tracciato della strada comunale di Via della Pace, su tale lato allo stato attuale non è presente il marciapiede, ad est con terreno agricolo di altra ditta sul quale è presente un fabbricato rurale adibito a civile abitazione, a sud con il tracciato dell'Autostrada A1 Roma-Napoli Km 587+800, che corre per la maggior parte in trincea, ad ovest con un'area di proprietà comunale attualmente adibito a piazzale per mercatino rionale.

Allo stato attuale l'area di intervento si presenta incolta in quanto ormai non più sfruttata a fini agricoli, con presenza di vegetazione arbustiva ed erbacea spontanea di recente formazione, priva di essenze arboree di rilievo paesaggistico in quanto precedentemente destinata alla sola coltura di cereali o foraggio. Parte dell'area d'intervento, lato ovest, ovvero circa mq 2.900 è occupata dal piazzale asfaltato adibito provvisoriamente dall'Amministrazione Comunale a mercato rionale. Tale piazzale sarà oggetto di demolizione per la realizzazione delle opere previste dal piano.

Dal punto di vista altimetrico, come evidenziato nello specifico piano quotato dello stato di fatto, l'area presenta un dislivello variabile da quota + 0,00 (posizionata nell'angolo nord-est del lotto) a quota + 14,50 m (nella parte centrale del lato sud del lotto), con una quota media rispetto al livello del mare di circa + 270 m. La strada comunale Via della Pace che costeggia il lato nord dell'area presenta un andamento planoaltimetrico variabile da quota + 0,00 (in corrispondenza dell'innesto a rotatoria previsto nel progetto) a quota + 6,00 m in corrispondenza della rotatoria già esistente in corrispondenza del sottopasso autostradale. Tale viabilità, come precedentemente menzionato, è stata di recente oggetto di lavori di adeguamento ai nuovi flussi di traffico generati dalle strutture commerciali e turistiche realizzate ultimamente.

Il tracciato dell'autostrada Roma – Napoli che costeggia il lato sud del lotto presenta un andamento plano-altimetrico variabile da quota di + 5,50 m in corrispondenza dell'angolo sud-est del lotto dove corre in trincea, a quota + 11,20 in corrispondenza dell'angolo sud-ovest. Da ciò si evince che il lotto è visibile solo marginalmente dal tracciato autostradale, in particolare solo la parte ovest del lotto.



All'interno dell'area di intervento è presente un canale di scolo naturale che lo attraversa in senso ovest-est e che raccoglie le acque piovane della fascia autostradale e del versante della collinetta soprastante. Tale canale è già stato in parte intubato per il tratto al di sotto del piazzale asfaltato utilizzato periodicamente per il mercatino rionale, mentre risulta a vista nella restante parte che attraversa il lotto, con sezione naturale di forma trapezoidale e pendenza di circa 1,5% con quota variabile da + 2,10 m a quota - 1,30 m. Tale canale successivamente confluisce nel Fosso di Vallerella e dal Fosso Vallerella al Fiume Sacco.

Sempre all'interno dell'area di intervento, come evidenziato nell'analisi dei vincoli esistenti è presente l'elettrodotto dell'alta tensione "150 kV Colleferro - Valmontone". In particolare sull'area di intervento è ubicato il pilone di sostegno n. 17 e cavidotto aereo di collegamento con il pilone n. 18 ubicato a nord/est fuori dell'area di intervento.

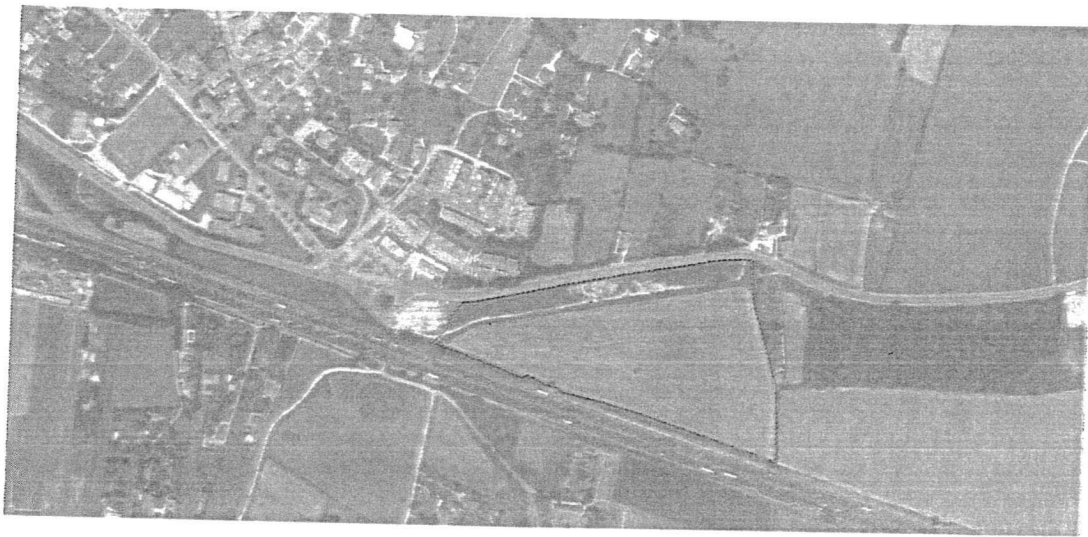


Figura 1 - Area di intervento

### 3.1. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

La variante planovolumetrica, adottata ai sensi dall'Art. 1 della L.R. 2 luglio 1987, n. 36, come modificato dall'art. 26, comma 1, della L.R. 13 agosto 2011, n. 10, non comporta variante allo strumento generale, ad eccezioni di modifiche disciplinate dai commi a) e f) del suddetto articolo, nonché una diversa utilizzazione, sempre ai fini pubblici degli spazi destinati a servizi.

Il progetto prevede infatti, oltre alle costruzioni private, la realizzazione delle opere occorrenti per

- Viabilità pubblica: è prevista infatti la realizzazione di un innesto a rotatoria sulla strada comunale Via della Pace per l'accesso ai due lotti fondiari privati e la realizzazione del marciapiede lungo il tratto di Via della Pace confinante con l'area di intervento di cui al DM 1444/68 per una superficie complessiva di mq 2.170.
- Parcheggio pubblico, di cui al DM 1444/68 per una superficie complessiva di mq 16.845, raccordato direttamente alla strada comunale Via della Pace mediante due varchi carrabili a senso unico opportunamente separati e distanziati, dotati di idonee corsie di accumulo esterne alla

carreggiata esistente e senza intersezione dei flussi di traffico. Inoltre tale parcheggio sul lato ovest confina con un'area di proprietà comunale rispetto alla quale comunica mediante l'esistente servitù di passaggio, destinata a costituire un ulteriore varco di accesso a senso unico di marcia raccordato alla rotatoria esistente in corrispondenza del sottopasso autostradale.

- Verde pubblico attrezzato, di cui al DM 1444/68, per una superficie complessiva di mq 2.540;
- Reti tecnologiche, che comprendono la rete di raccolta e smaltimento delle "acque bianche" e l'impianto di irrigazione delle aree verdi;
- Intubamento del canale, che attualmente attraversa l'area di intervento;
- Illuminazione pubblica, necessaria per l'innesto a rotatoria, per il parcheggio pubblico e per il verde pubblico attrezzato;
- Segnaletica orizzontale e verticale, necessaria ai sensi del vigente codice della strada per l'innesto a rotatoria, per il parcheggio pubblico, comprensiva anche dei relativi percorsi pedonali protetti;

Le opere private si articolano su due lotti fondiari di cui il principale è il Lotto Urbanistico "A" e l'altro molto più piccolo è il Lotto Urbanistico "B".

Il Lotto Urbanistico "A" presenta una Superficie Fondiaria di mq 61.171 ed è destinato ad ospitare la struttura commerciale e ricettiva denominata "Città della Musica". Questa si configura come una grande struttura di vendita della tipologia "retail park", destinata ad ospitare 39 negozi per la vendita al dettaglio. La superficie complessiva di vendita, intesa come l'area destinata alla vendita compresa quella occupata da banchi, scaffalature e simili, è pari a mq 14.939 di cui mq 12.117 nel settore merceologico "non alimentare" e mq 2.822 nel settore alimentare. Come stabilito dalla Legge Regionale n. 33/99 e s.m.i. "Disciplina relativa al settore commercio" – Art. 24 lettera "C" punto 4, la struttura si configura come "centro commerciale intersettoriale" in quanto costituito da oltre dodici negozi e con superficie di vendita minore di mq 15.000. Data la particolare tipologia commerciale, rappresentata dal "retail park", oltre il 30% della superficie di vendita è destinata ad esercizi commerciali di piccolo taglio che si configurano come esercizi di vicinato, ciò anche in conformità a quanto prescritto dalla L.R. 33/99 per tale tipologia di intervento. La società Valmontone Park S.r.l. in data 01.06.2011 ha presentato istanza ai sensi della L.R. 33/99 e s.m.i. per il rilascio dell'autorizzazione amministrativa all'apertura della grande struttura di vendita.

La disposizione planimetrica dell'intervento previsto nel Lotto Urbanistico "A", è stata elaborata tenendo conto di tutte le prescrizioni riportate nella Delibera di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366 e nei relativi pareri dei vari enti coinvolti nella fase urbanistica e ad essa allegati.

La struttura commerciale presenta una forma piuttosto regolare ed unitaria riconducibile pressappoco ad una "L". Tale planimetria permette la maggiore integrazione della struttura con i



piazzali riservati ai parcheggi, sia pubblici che di pertinenza, dai quali risulta direttamente accessibile.

Il Lotto Urbanistico "B" presenta una Superficie Fondiaria di mq 2.800 ed è destinato ad ospitare una struttura per la somministrazione di alimenti e bevande. Tale struttura, di forma rettangolare, risulta planimetricamente integrata con i piazzali adibiti a parcheggio e direttamente accessibile dall'innesto della rotatoria previsto su via della Pace.

### 3.2 CRITERI DI PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA

La proposta progettuale è complessivamente segnata da scelte architettoniche, materiali e tecniche costruttive appropriate rispetto agli obiettivi di salvaguardia ambientale dell'area di intervento, le scelte plano-volumetriche generali tendono all'integrazione delle costruzioni con il verde e lo spazio agricolo circostante, secondo quanto previsto nel Piano Particolareggiato, al fine di un più agevole rapporto integrativo con la campagna circostante. Il criterio di guida è quello della massima integrazione con la morfologia del luogo ricavando suggerimenti progettuali sia dagli elementi naturali che da quelli artificiali.

La struttura commerciale principale, Lotto Urbanistico "A", si configura, quindi, come un naturale aggregato urbano che cerca di coniugare le esigenze meramente commerciali con la qualità architettonica dei manufatti.

Infatti, al fine di evitare la realizzazione di un unico contenitore, secondo lo schema classico di un centro commerciale con galleria-mall coperta e climatizzata, si è proceduto ad un accurato studio delle tipologie architettoniche commerciali scegliendo di articolare i corpi di fabbrica attorno ad un percorso pedonale esterno, solo in parte coperto, che si configura come una vera e propria "strada" commerciale vitalizzata dall'accurato disegno urbanistico, caratterizzato da una pluralità di scorci architettonici e dal razionale arredo urbano e nella disposizione degli ingressi principali per la effettiva connessione degli spazi pubblici previsti, al fine di garantire comunque l'unità compositiva.

Quindi, pur nell'articolazione planimetrica unitaria riconducibile pressappoco alla forma di una "L", solo ai fini descrittivi, i diversi corpi di fabbrica sono stati contrassegnati come "blocchi" "A", "B", "C", "D", "E", "F", "G".

Il lato maggiore della "L", orientato secondo l'asse ovest-est, quindi, parallelo al tracciato autostradale, è costituito dai blocchi "A" e "B". Esso risulta articolato in un solo livello commerciale che ospita otto locali commerciali e un blocco servizi igienici per il pubblico e locali tecnologici. Tutti

gli otto locali commerciali hanno i propri relativi spazi funzionali, quali magazzini e servizi igienici per il personale e sono in diretta connessione con i parcheggi a raso dai quali risultano accessibili. Tali due blocchi "A" e "B" presentano la copertura piana carrabile che è riservata ad ospitare parte dei parcheggi privati di pertinenza, accessibili tramite due rampe carrabili, una per la salita e l'altra per discesa, delle quali quella in discesa è ubicata a nord tra i locali 6 e 7 e quella in salita sul prospetto est del blocco "B". Il tetto carrabile è raggiungibile pedonalmente tramite due blocchi scale con ascensore posti, uno sul fronte sud del blocco "A" e l'altro sul fronte sud del blocco "B". Inoltre, all'angolo sud-ovest è un altro corpo scale con ascensore esterni e diverse scale di sicurezza poste a distanza necessaria.

Il lato minore della "L", invece, orientato secondo l'asse sud-nord è, quindi, perpendicolare sia al tracciato autostradale che alla strada comunale via della Pace ed è costituito dai blocchi "C", "D", "E", "F", "G" e risulta interamente articolato un livello al cui piano terra ospita ventisei locali a destinazione commerciale con relativi spazi funzionali, accessibili tutti dal percorso pedonale. Tali blocchi presentano la copertura piana destinata ad ospitare l'impianto fotovoltaico per la produzione di energia elettrica nonché ad ospitare le macchine dell'impianto di condizionamento di ciascun locale.

Per quanto concerne la definizione dei prospetti, grande cura è stata riservata allo studio delle facciate, al fine di creare, pur nella varietà dei tagli dei diversi negozi, l'unità tipologica prefissata, dando maggior risalto alle facciate prospicienti Via della Pace. Essendo inoltre la struttura visibile da tutti i lati, anche le facciate delle aree riservate al carico/scarico delle merci sono state studiate in modo da garantire la migliore integrazione con il paesaggio circostante.

Nella definizione delle facciate si è tenuto conto delle *"prescrizioni paesaggistiche"* riportate nel Parere Prot. 85834/2009 del 29.03.2010 dell'Area 05 della Direzione Regionale Territorio e Urbanistica allegato alla Delibera di Giunta Regionale n. 366 del 7 agosto 2010, ed in particolare quanto riportato al punto 3: *"... le pareti esterne dei fabbricati salvo che per le parti trattate con materiali in pietra, in cotto o pannelli di cemento, devono essere rifinite ad intonaco tradizionale con esclusione di materiali plastici o simili, le relative tinteggiature devono essere realizzate con i colori della gamma delle terre naturali ..."*. A tal fine si è scelto di coniugare le esigenze di una moderna struttura commerciale con le indicazioni sopra riportate, scegliendo le seguenti finiture:

- pannelli prefabbricati a vista con finitura liscia di colore grigio scuro;
- pannelli prefabbricati a vista di colore grigio chiaro con finitura a matrice rigata orizzontale;
- Parete ventilata con finitura in gres fine porcellanato "tipo pietra lavica" color tufo grigio;
- Lamiera microforata color terra naturale.

La combinazione di tali materiali consente la realizzazione di prospetti che si caratterizzano per la loro semplice razionalità rispettosa del contesto naturale.

Gli ingressi al percorso pedonale di distribuzione, in tutto sei di cui tre sul prospetto ovest e tre sul prospetto est, sono posti in diretta connessione con i parcheggi e con gli spazi pubblici previsti nel Piano Particolareggiato. A questi si aggiunge l'accesso che dal parcheggio in copertura conduce direttamente al piano terra, convogliando gli utenti nella piazza "A". Il percorso interno è tutto completamente pedonale, con pavimentazione in gres porcellanato "tipo porfido", con doppie altezze per una corretta illuminazione naturale e verde attrezzato costituito da grandi fioriere di essenze tipiche, al fine di garantire migliori condizioni d'uso ai visitatori anche in situazioni climatiche sfavorevoli. L'occasione della copertura di alcuni tratti del percorso diviene momento di integrazione degli spazi pubblici previsti al piano terra con quelli previsti al piano primo. Il sistema dei percorsi coperti, gli spazi attrezzati, le piazze, le terrazze panoramiche dei punti ristoro, garantiscono al visitatore sia la qualità della sosta che una sua integrazione tra le finalità della commercializzazione dei prodotti esposti e quella di un'occasione, anche familiare di svago indipendentemente dal momento dell'acquisto.

### **3.3. SCELTA DELLA TIPOLOGIA COMMERCIALE**

Nell'ambito delle strutture commerciali è stata scelta la tipologia del retail park in base alle seguenti considerazioni:

- Esame delle altre strutture commerciali esistenti e programmate;
- Necessità di realizzare una struttura commerciale avente nell'ambito territoriale di riferimento un livello di complementarietà dell'offerta commerciale;
- Possibilità di creare occupazione soprattutto giovanile.

Storicamente il concetto di retail park rimane abbinato alla presenza nelle immediate vicinanze di strutture commerciali che attraggono utenti su un bacino di vasto raggio e alla presenza di capacità ricettiva.

La zona oggetto di studio è situata a sud-est di Roma nel comune di Valmontone a circa 2 km dal centro del paese ed a 1 km dal casello dell'Autostrada A1 Roma-Napoli.

Le principali strade di accesso primario della zona sono:

- Autostrada del Sole A1 Roma-Napoli (uscita Valmontone e uscita Colleferro)
- Via Artena (S.S. 600)
- Via Casilina (S.S. 6)

La viabilità secondaria è composta essenzialmente da Via Della Pace, che corre in modo pressoché parallelo all'Autostrada A1 e che collega Via Artena ed il Casello autostradale A1 "Valmontone" a Via Casilina ed al Casello autostradale A1 "Colleferro".

Nelle immediate vicinanze, a circa 1 km più ad est, è presente il Polo Turistico Integrato di Valmontone che attualmente è composto da:

- Outlet Fashion District di Valmontone ormai a pieno regime, che è una grande struttura di vendita della tipologia "outlet village", quindi con un banino d'utenza di livello interregionale, con un'offerta commerciale indirizzata nel campo dell'abbigliamento, delle calzature e pelletteria.
- Parco a tema Rainbow Magicland inaugurato nel maggio 2011, che è una grande struttura per il divertimento ed il tempo libero, quindi con un banino d'utenza di livello interregionale, con un'offerta indirizzata soprattutto al turismo familiare.

Oltre alle strutture sopra citate, sono in previsione la realizzazione di:

- un polo ricettivo per oltre mille posti letto, con annesso centro congressi e zona residenziale;
- un centro sportivo;

Il progetto "Città della Musica" si inserisce quindi in un polo commerciale e turistico di grande attrazione ed in corso di ulteriore potenziamento. La struttura proposta mira ad inserirsi in tale contesto, con un orizzonte temporale di fine 2013, presentando un'offerta commerciale alle suddette strutture.

Dagli studi sviluppati dalla società di commercializzazione degli spazi previsti nel progetto "Città della Musica", emerge come l'utente designato per l'utilizzo del nuovo centro, sia quello che si trova in un bacino di utenza di corto o medio raggio. Inoltre, il complesso commerciale Città della Musica in progetto si prefigge l'obiettivo di "catturare" ed attirare l'utente di passaggio verso l'Outlet Fashion District, ormai a pieno regime, e dal Parco a Tema Rainbow Magicland in fase di completa apertura, che sono le principali fonti di attrazione e di utilizzo del Polo Turistico Integrato di Valmontone.

Pertanto ci si prefigge l'obiettivo di insediare delle attività "complementari" in grado di offrire un servizio aggiuntivo non presente nel Polo e di essere utilizzato dagli utenti di passaggio, soprattutto all'uscita nel pomeriggio dal Parco a Tema.

Coniugando tutte le fasi di analisi si è arrivati alla determinazione che l'ubicazione dell'area porta prioritariamente a pensare di realizzare un parco commerciale della tipologia "retail park".

L'intera struttura ospiterà quindi funzioni diversificate, comunque connesse alla funzione commerciale, infatti insieme ai negozi troveranno spazio attività per il tempo libero, per il fitness,

e spazi per scuola di musica con sala di registrazione oltre ai necessari servizi di ristorazione e la presenza di spazi attrezzati per il gioco dei bambini.

Si può quindi prevedere che:

- la concentrazione in un unico luogo facilmente accessibile, di diversi operatori locali specializzati, costituisce un importante massa critica per il successo del progetto;
- una struttura di questo tipo è in grado di beneficiare dell'attrazione generata durante tutto l'arco dell'anno dalle strutture già esistenti nel polo Turistico, contribuendo in parte alla destagionalizzazione dei flussi turistici;
- incremento dei flussi turistici legati all'ampia attrattività che un polo di questo tipo è in grado di generare, potrebbe portare anche alla necessità di un incremento della capacità ricettiva, con indubbe ripercussioni positive sugli altri interventi programmati sul territorio;
- incremento dell'occupazione giovanile ed in particolare femminile. In media un centro di questa tipologia è in grado di assorbire almeno 400 unità lavorative.

### 3.4. IL SISTEMA DELLA VIABILITÀ

Il progetto proposto si concretizza anche mediante la realizzazione delle opere di viabilità inserite in fase di progettazione urbanistica del Piano Particolareggiato approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 366/2010.

A seguito della prima Riunione Tecnica del 07.09.2011 tenutasi ai sensi della L.R. 33/99 e s.m.i. presso la Regione Lazio, Direzione Regionale Attività Produttive e Rifiuti – Area politiche per il Commercio, finalizzata alla chiusura della preventiva intesa propedeutica alla conferenza dei servizi per il rilascio delle autorizzazioni commerciali e del relativo verbale che richiede al Comune di Valmontone di valutare *"... i flussi di traffico connesse alle nuove attività che si stanno sviluppando lungo Via della Pace ..."*. La Valmontone Park S.r.l. ha commissionato uno specifico studio trasportistico per la verifica dell'impatto dell'esercizio sulla viabilità della zona. Tale studio, redatto dall'Ing. Gianni Primavera, viene allegato al presente S.I.A.

La zona oggetto di studio è situata a sud di Roma nel comune di Valmontone a circa 2 km dal centro del paese ed a 1 km dal casello dell'Autostrada A1 Roma-Napoli.

Le principali strade di accesso primario della zona sono:

- Autostrada del Sole A1 Roma-Napoli (uscita Valmontone e uscita Colleferro)
- Via Artena (S.S. 600)

- **Via Casilina (S.S. 6)**

La viabilità secondaria è composta essenzialmente da Via Della Pace, che corre in modo pressoché parallelo all'Autostrada A1 e che collega Via Artena ed il Casello autostradale A1 "Valmontone" a Via Casilina ed al Casello autostradale A1 "Colleferro".

Pertanto, l'area in esame e quindi il Polo Turistico, è raggiungibile:

- da Nord, utilizzando l'Autostrada A1 Roma-Napoli uscendo dal casello di Valmontone in direzione Valmontone percorrendo Via Artena e successivamente attraverso la rotatoria imboccando Via Della Pace in direzione Est;
- da Sud, utilizzando l'Autostrada A1 Roma-Napoli uscendo dal casello di Colleferro in direzione di Valmontone e percorrendo Via Casilina, imboccando per Via Della Pace in direzione Ovest;
- da Valmontone utilizzando Via Artena in direzione Sud e successivamente Via Della Pace, mentre in direzione opposta, come percorso alternativo potrebbe essere utilizzato anche Via Antonio Gramsci.

L'analisi dei flussi di traffico attuali e futuri evidenzia come percorso primario di accesso quello costituito dal Casello di Valmontone, percorrendo successivamente la Strada Statale SS600 "Via Artena" fino all'innesto con Via della Pace. Un percorso secondario è costituito dal Casello Autostradale di Colleferro, percorrendo la Strada Statale SS6 "Via Casilina" fino all'innesto con Via della Pace.

Attualmente i principali flussi di traffico sono determinati dalle seguenti strutture commerciali e di intrattenimento presenti nelle immediate vicinanze dell'area d'intervento:

- Fashion District Outlet di Valmontone, attivo dal 2003, è una grande struttura di vendita della tipologia outlet con circa 170 negozi ed un parcheggio di circa 3000 posti auto. Tale struttura presenta dei dati di affluenza con un numero di visitatori anno complessivi superiore a 5.000.000, con punte nei periodi di massimo afflusso di circa 55.000 visitatori giorno e con numero di autovetture equivalenti giorno superiore a 18.000.
- Rainbow MagicLand, un parco a tema per il quale, considerando analoghe strutture, si possono stimare circa 2.000.000 di visitatori anno, con punte nei periodi di massimo afflusso, di circa 25.000 visitatori giorno e con un numero di autovetture equivalenti giorno superiore a 8.000.

Data la diversa tipologia delle suddette strutture si può stimare, nel periodo di massimo afflusso, comunque un numero di visitatori complessivo di circa 60.000 visitatori giorno. La viabilità primaria sopra descritta, è stata già oggetto di potenziamento mediante interventi specifici per rendere compatibile tali infrastrutture ai flussi di traffico sopra indicati.



La "Città della Musica", si inserisce in tale contesto a fine 2013, con un'offerta commerciale complementare alle suddette strutture. La principale direttrice viaria di accesso è costituita proprio dal sistema viario già oggetto di potenziamento. Inoltre il progetto prevede la realizzazione di una ulteriore rotatoria su Via della Pace per la creazione di un idoneo accesso all'area di intervento, in grado di impedire la creazione di code ed intasamenti del traffico.

Al fine di far fronte agli incrementi di traffico previsti, e di incrementare il deflusso veicolare, sono stati effettuati importanti interventi di potenziamento e di miglioramento delle infrastrutture esistenti.

Gli interventi già eseguiti sono i seguenti:

- Autostrade per l'Italia ha provveduto a potenziare il casello A1 di Valmontone che adesso dispone complessivamente di 10 piste, tra cui due esclusive dedicate ai clienti Telepass, alcune delle quali utilizzabili alternativamente in entrata od in uscita a seconda dei flussi di traffico. Tale potenziamento ha portato ad una capacità massima in uscita dal casello autostradale di circa 1500 veicoli/h;
- All'uscita del Casello dell'Autostrada A1 Valmontone, si è realizzata una bretella con doppia corsia esclusiva per i veicoli provenienti dall'Autostrada A1 che permette l'immissione direttamente su Via Della Pace senza dover percorrere la rotatoria di Via Artena, limitando quindi il traffico sulla rotatoria stessa;
- La viabilità su Via Della Pace è stata potenziata con la realizzazione di due corsie di 3,5 mt più banchina di circa 1,8 mt in direzione est (rotatoria Via Artena – Polo Turistico) con una capacità di 3400 veicoli/h mentre in direzione ovest è rimasta una sola corsia di 3,5 mt con banchina di circa 0,5 mt in direzione ovest (Polo Turistico - rotatoria Via Artena) con una capacità di 1700 veicoli/h;
- Realizzazione di piazzole di soste ed emergenza su Via Della Pace al fine di evitare blocchi o rallentamenti del traffico in caso di incidenti o di veicolo in panne;
- Modifica della geometria della rotatoria esistente su Via Della Pace in corrispondenza dell'intersezione di Via Antonio Gramsci e Via Le Mura al fine di migliorare il deflusso veicolare. Infatti ora i veicoli provenienti da Via Antonio Gramsci possono effettuare solo la svolta a destra verso la rotatoria di Via Artena, mentre è possibile effettuare l'ingresso nella strada per i veicoli che provengono dal Polo Turistico o provenienti da Via Artena mediante l'inversione di marcia nella rotatoria. Pertanto i veicoli che da via Antonio Gramsci e via Francisco Sanchis Baltasar intendono procedere in direzione del polo Turistico, devono effettuare la svolta a destra e percorrendo Via Della Pace in direzione ovest, devono raggiungere la rotatoria in via Artena per effettuare di nuovo l'immissione su via Della Pace in direzione est.

Oltre al potenziamento delle infrastrutture già effettuato, successivamente alla completa entrata in funzione del Parco a Tema, è previsto il potenziamento del casello Autostradale A1 uscita



Colleferro con l'aumento dei caselli per l'ingresso e l'uscita dall'Autostrada e sarà migliorata la connessione con la rete locale.

Al fine di valutare correttamente i flussi presenti nella nostra zona di studio, è stata effettuata una campagna di rilevamenti per determinare le tendenze e le abitudini degli utilizzatori del Polo Turistico, oltre che del traffico generato dai residenti che potrebbe coincidere anche con i potenziali utilizzatori della Città della Musica. Tale campagna di rilevamenti è stata condotta nel primo sabato di settembre (03/09/2011) nelle ore del giorno coincidenti con quelle stimate di maggior traffico, cioè la mattina tra le 10:30 e le 11:30 e alla sera tra le 16:30 e le 17:30. In particolare sono stati rilevati i flussi veicolari sulla rotatoria di Via Artena, su Via Della Pace e sulla rotatoria tra Via Della Pace, Via Gramsci e Via Le Mura.

Dalla campagna di rilevamenti dei flussi effettuati nei nodi più cruciali della viabilità di interesse e nell'area di progetto, si è constatato che sostanzialmente circa il 60% del traffico generato dal Polo Turistico Integrato, percorre via Della Pace in direzione Est al mattino ed in direzione ovest alla sera. Il restante traffico veicolare si svolge in direzione Via Casilina – Uscita Autostradale A1 Colleferro.

Il traffico veicolare locale, generato dai residenti nella zona di studio, è quello che principalmente si svolge su Via Artena mentre risulta modesto quello da Via Antonio Gramsci e scarso quello che da Via Le Mura si immette su Via Della Pace.

Sulla base ai dati rilevati, si è constatato anche che il traffico dell'ora di punta serale su Via Della Pace, risulta essere meno intenso di quello previsto.

Pertanto, al fine di valutare correttamente i massimi volumi di traffico veicolare, si è formulato un modello che tenga in debito conto i flussi stimati per il Polo Turistico di Valmontone in funzione dei volumi di traffico effettivamente rilevati. In particolare tale studio ha inteso valutare:

- Il livello di servizio delle infrastrutture esistenti allo stato attuale;
- Il livello di servizio delle infrastrutture a seguito della realizzazione della "Città della Musica" e relative opere di viabilità;

Lo studio trasportistico dell'Ing. G. Primavera, al quale si rimanda per una maggiore definizione, conclude che:

*"...Dai rilievi effettuati, emerge come allo stato attuale, la principale arteria interessata alla realizzazione della Città della Musica, la strada comunale Via della Pace, garantisce un buon Livello di Servizio, così come il Casello autostradale A1 Valmontone, grazie al recente potenziamento, risulta idoneo a smaltire il flusso in ingresso-uscita. La rotatoria di Via Artena, riesce a smaltire il traffico da e per Via Della Pace in modo soddisfacente mentre accusa qualche problema per l'intenso traffico di punta al mattino nella direzione Artena – Valmontone e alla sera nella direzione Valmontone - Artena.*

*A seguito della realizzazione ed entrata in esercizio della Città della Musica in progetto, in base alle previsioni di traffico e alle simulazioni effettuate, tenendo anche conto che:*

- Il periodo di massima affluenza previsto per la Città della Musica si stima essere il mese di luglio e in parte quello di gennaio mentre il periodo di massima affluenza per il Polo Turistico rilevato è quello di agosto. In tale periodo per la Città della Musica si stima una affluenza di circa il 40 % inferiore a quella di picco.*
- L'ora di massima affluenza stimata per la Città della Musica è quella che va dalle 18 alle 19, mentre per quell'ora, il traffico generato dal Polo Turistico risulta essere ridotto.*
- La Città della Musica in progetto si prefigge l'obiettivo di "catturare" ed attirare l'utente di passaggio verso il Polo Turistico Integrato di Valmontone, insediando delle attività "complementari" in grado di offrire un servizio aggiuntivo non presente nel Polo e di essere utilizzato dagli utenti di passaggio, soprattutto all'uscita nel pomeriggio.*
- La presenza di tre accessi al parco commerciale e due uscite distribuiti lungo Via Della Pace, porterà l'utente a scegliere ed utilizzare quella più libera e/o più vicina alla destinazione prefissata.*
- La presenza di corsie di accelerazione/decelerazione con ampie zone di accumulo dei veicoli in coda per l'ingresso e l'uscita dal Parco fanno in modo che su Via Della Pace non si vengano a formare code di attesa che possano rallentare il flusso veicolare circolante.*

*Sulla base di quanto sopra esposto e in base alle simulazioni effettuate, è corretto ipotizzare che la realizzazione della Città della Musica in progetto, non porterà una variazione significativa dei volumi di traffico già presenti con un conseguente abbassamento del Livello di Servizio delle infrastrutture esistenti, ma tutt'al più provocherà una migliore distribuzione nel tempo del traffico serale di rientro dal Polo Turistico verso Via Artena – Valmontone - Autostrada A1.*

*Al massimo si potrà registrare un trascurabile incremento di flusso veicolare su Via Della Pace nel tratto che va da via Artena verso la Città della Musica durante l'ora serale che va dalle 18 alle 19, periodo però nel quale l'arteria risulta essere meno caricata in tale direzione conservando sempre un alto Livello di Servizio.*

### **3.5. OPERE DI ADEGUAMENTO DELLA VIABILITÀ PUBBLICA**

Lo studio trasportistico ha verificato anche l'idoneità dell'innesto a rotatoria previsto nel progetto delle opere di urbanizzazione.

L'accessibilità ai lotti fondiari privati avverrà infatti mediante la realizzazione di un innesto a rotatoria da realizzarsi sulla strada comunale Via della Pace. Il progetto, tiene conto delle opere di adeguamento già realizzate su tale asse, nonché della fattibilità di realizzare l'innesto riducendo al minimo i lavori sulla carreggiata esistente, al fine di limitare le interferenze con il traffico.

La strada comunale Via Della Pace allo stato attuale è costituita da due corsie di 3,5 m più banchina di circa 1,8 m in direzione est (rotatoria Via Artena – PoloTuristico) e una sola corsia di 3,5 mt con banchina di circa 0,5 mt in direzione ovest (Polo Turistico - rotatoria Via Artena). Lungo tale viabilità è stato realizzato un marciapiede, protetto con guard-rail, solo sul lato nord, mentre sul lato confinante con l'area di intervento è presente solo un cordolo in cls e i pali della pubblica illuminazione.

La rotatoria di progetto verrà posizionata disassata rispetto all'asse dell'attuale carreggiata e senza modifica delle quote altimetriche. In definitiva la rotatoria presenterà un raggio esterno di m 18,50, idoneo a sostenere i flussi di traffico stimati nello specifico studio trasportistico.

È prevista inoltre la realizzazione del marciapiede lungo Via della Pace sul lato confinante con l'area di intervento, di larghezza finita di m 1,85 in modo da ricomprendere i pali dell'illuminazione stradale esistenti.

### **3.6. IL SISTEMA DEI PARCHEGGI PUBBLICI (DM 1444/68) E DI PERTINENZA (L.R. 33/99 E S.M.I.)**

Lo studio dei flussi di traffico, come analizzato nel succitato studio trasportistico, tiene conto che la struttura si inserirà in un'area già urbanizzata ed in corso di ulteriore sviluppo, e pertanto è stata progettata al fine di assicurare la ottimale accessibilità da parte dell'utenza, riducendo la necessità di mobilità interna, creando le necessarie connessioni con le infrastrutture di livello locale e primario. Nel progetto è quindi prevista la realizzazione di:

- Parceggio pubblico ai sensi del DM 1444/68 quale quota parte dello standard urbanistico;
- Parceggi privati di pertinenza quantificati secondo quanto previsto dalla L.R. 33/99 e s.m.i.;

Il raccordo dei parcheggi pubblici e di pertinenza con la viabilità pubblica è costituito da più varchi carrabili a senso unico separati, opportunamente distanziati ed indipendenti tra loro, anche quando insistono sullo stesso asse viario.

Nel progetto di variante planovolumetrica, adottata ai sensi dell'Art. 1 della L.R. 2 luglio 1987, n.36 e s.m.i. è stata incrementata la dotazione di parcheggi pubblici. Il Piano Particolareggiato come approvato con Deliberazione della Giunta Regionale del 7 agosto 2010, n. 366, prevedeva la destinazione di una parte dello standard urbanistico di cui al DM 1444/68, pari a mq 5.000, ad "Attrezzature di interesse collettivo" per la realizzazione di una Caserma dei Vigili del Fuoco.

Preso atto della volontà dell'Amministrazione Comunale di realizzare in altra località un polo per la Protezione Civile comprensivo di Caserma per i Vigili del Fuoco, è stata prevista "una diversa utilizzazione sempre ai fini pubblici" della suddetta superficie di mq 5.000.

Nella individuazione della diversa utilizzazione, nonché nella valutazione di scelte alternative, si è tenuto conto sia di quanto riportato nelle "Prescrizioni urbanistiche" contenute nel parere dell'Area 2B.05 della Direzione Regionale Territorio ed Urbanistica reso con relazione n.

85834/2009 del 29.03.2010 ed allegato alla Deliberazione della Giunta Regionale del 7 agosto 2010, n. 366, ovvero di "salvaguardare le fasce di rispetto autostradale" sia del verbale della Riunione Tecnica del 07.09.2011 tenutasi ai sensi della L.R. 33/99 e s.m.i. e dell'allegato parere dell'Area Infrastrutture della Regione Lazio, che sottolinea di valutare le eventuali criticità generate dal nuovo carico urbanistico e relativi flussi di traffico connessi alle nuove attività, sulla Strada comunale Via della Pace.

E' stato quindi ritenuto opportuno, anche in conformità all'Art. 5 del DM 1444/68, di destinare circa il 75% di tale area per potenziare le dotazioni di parcheggi pubblici al fine di soddisfare ampiamente la massima domanda di traffico stimata, rimodulando il parcheggio pubblico per la verifica dei parametri di insediabilità urbanistica prescritti dalla L.R. 33/99 e s.m.i.

Il parcheggio pubblico di cui al DM. 1444/68 presenta una superficie complessiva di mq 16.805, è ubicato in diretta connessione con la strada comunale Via della Pace mediante due varchi carrabili a senso unico di marcia opportunamente distanziati con relative corsie di accumulo al di fuori della carreggiata attuale. Inoltre è dotato di un ulteriore varco a senso unico di solo accesso dalla rotonda esistente in corrispondenza del sottopasso autostradale, che attraverso l'area di proprietà comunale sfruttando l'attuale servitù di passaggio.

I parcheggi di pertinenza calcolati secondo l'Art. 19 comma h, punto 1 della L.R. 33/99 e s.m.i. "... i parcheggi siano dimensionati nella misura minima di mq 2 per ogni metro quadro di superficie di vendita prevedendo ulteriori parcheggi, nella misura minima di 1 mq per ogni metro quadrato di ulteriori spazi utili coperti aperti al pubblico, destinati ad altre attività connesse, riservando una quota di tale area alle operazioni di carico/scarico delle merci, ove non sia diversamente organizzato, ed agli spazi per i portatori di handicap ..." presentano una superficie complessiva di mq 25.292 di cui mq 14.122 realizzati in esterno a raso e mq 11.170 realizzati in copertura ai Blocchi "A" e "B".

I parcheggi a raso sia pubblici che privati sono stati elaborati in modo da assecondare l'andamento planimetrico dell'area di intervento, al fine di ridurre le quantità di scavo e riporti di terreno nonché in modo da raccordarsi con gli interventi privati e i relative percorsi pedonali. Per omogeneità sia i parcheggi pubblici che privati presentano le stesse finiture ed arredo urbano.

Gli stalli per la sosta degli autoveicoli, complessivi tra quelli del parcheggio pubblico (DM 1444/68) e quelli dei parcheggi di pertinenza (L.R. 33/99 e s.m.i.) sono di varie tipologie e così ripartiti:

- **n. 1.380 stalli ordinari (n. 556 previsti nel parcheggio pubblico e n. 824 nei parcheggi di pertinenza)**
- **n. 33 stalli riservati a portatori di handicap (n. 9 previsti nel parcheggio pubblico e n. 24 nei parcheggi di pertinenza);**
- **n. 7 stalli "posti rosa"**

- **n. 21 stalli "motoveicoli"**

E' stata prevista, inoltre, una rete di percorsi pedonali protetti in modo da ridurre i conflitti con i veicoli. Tali percorsi costituiti parte da marciapiedi e parte da corsie riservate con idonea segnaletica orizzontale e verticale permettono la riduzione dei fattori di rischio per i pedoni e la riduzione dei tempi di percorrenza dei veicoli in cerca di sosta. Si è optato per la soluzione con percorsi pedonali realizzati con segnaletica orizzontale distribuiti sulla corsia di accesso in quanto è presente un locale adibito ad ospitare una media superficie di vendita nel settore alimentare e pertanto è previsto l'utilizzo di carrelli da parte dell'utenza.

Per quanto concerne il verde previsto nelle aree adibite a parcheggio, ha lo scopo principale di valorizzare tali spazi con delle essenze arboree ed arbustive che integrino i parcheggi, con l'ambiente circostante offrendo contemporaneamente ombra alle autovetture in sosta. Sono pertanto previste delle aiuole centrali in ogni fila di parcheggi, con la disposizione delle alberature secondo filari intervallati da arbusti. La distanza tra le piante di uno stesso filare sarà di circa m 5, permettendo a due piante attigue di crescere in maniera ottimale senza risentire dell'ombreggiamento della pianta vicina che potrebbe causare un accrescimento in altezza eccessivo della chioma. Oltre alle aree destinate a verde pubblico di cui al DM 1444/68, pertanto sono previste ulteriori aree a verde affinché il rapporto tra la superficie totale destinata a piantumazione superi il 30% di quella complessiva degli stalli a raso.

### **3.7. IL SISTEMA DEL VERDE PUBBLICO E PRIVATO**

Allo stato attuale l'area di intervento si presenta incolta in quanto ormai non più sfruttata a fini agricoli, con presenza di vegetazione arbustiva ed erbacea spontanea, priva di essenze arboree di rilievo paesaggistico in quanto precedentemente destinata alla sola coltura di cereali o foraggio.

Nel progetto è prevista la realizzazione sia di:

- aree a verde pubblico di cui al DM 1444/68 quale quota parte dello standard urbanistico;
- aree a verde privato, ovvero aiuole e spazi verdi sia nei parcheggi pubblici che privati;

Nel progetto di variante planovolumetrica, adottato ai sensi dell'Art. 1 della L.R. 2 luglio 1987, n. 36 e s.m.i. è stata incrementata la dotazione di verde pubblico. Il Piano Particolareggiato come approvato con Deliberazione della Giunta Regionale del 7 agosto 2010, n. 366, prevedeva la destinazione di una parte dello standard urbanistico di cui al DM 1444/68, pari a mq 5.000, ad "Attrezzature di interesse collettivo" per la realizzazione di una Caserma dei Vigili del Fuoco.

Preso atto della volontà dell'Amministrazione Comunale di realizzare in altra località un polo per la Protezione Civile comprensivo di Caserma per i Vigili del Fuoco, è stata prevista "una diversa utilizzazione sempre ai fini pubblici" della suddetta superficie di mq 5.000. Nella individuazione della diversa utilizzazione, il 25% di tale superficie è stata destinata ad incrementare le dotazioni di



verde pubblico al fine di creare una quinta arborea lungo Via della Pace per un'opportuna mitigazione dell'intervento a fini paesaggistici, come riportato al punto 1 delle Prescrizioni paesaggistiche" contenute nel parere dell'Area 2B.05 della Direzione Regionale Territorio ed Urbanistica reso con relazione n. 85834/2009 del 29.03.2010 ed allegato alla Deliberazione della Giunta Regionale del 7 agosto 2010, n. 366. Sempre a tal fine, si è proceduto ad ubicare lungo Via della Pace anche l'area a verde precedentemente ubicata nell'angolo sud-est del Piano Particolareggiato.

Il verde pubblico di cui al DM 1444/68 quindi si compone di due aree di verde pubblico attrezzato denominate "V1" e "V2" per complessivi mq 2.540, poste in diretta connessione tra loro e con gli altri spazi pubblici quali parcheggi e relativi percorsi pedonali, nonché accessibili direttamente dalla strada comunale di Via della Pace.

Le aree a verde pubblico attrezzato denominata "V1" ubicata a ridosso dei fabbricati viene a costituire una vera e propria "piazza verde" dove oltre alla piantumazione di essenze arboree di specie autoctone già sufficientemente sviluppati, sarà in parte pavimentata in materiale antiscivolo, con aiuole rialzate a costituire delle sedute, con la messa a dimora di essenze arbustive, nonché spazi ricreativi con panchine.

L'area a verde pubblico attrezzato denominata "V2" costituisce una vera e propria "schermatura verde" al fine di mitigare l'impatto visivo del nuovo intervento. Nell'area è prevista la realizzazione di un percorso pedonale per la connessione del nuovo intervento con i caseggiati esistenti sul lato opposto di Via della Pace.

Nella progettazione del sistema del verde si è cercato di concentrare le masse arboree lungo la viabilità con maggiori volumi di traffico, al fine di sfruttare le proprietà della vegetazione di attutire i rumori, con particolare riferimento alle basse frequenze, tipiche del traffico veicolare. Al contempo tale disposizione tende anche a mitigare in parte gli effetti dannosi dell'inquinamento provocato dagli autoveicoli.

In tutte le aree a verde saranno messe a dimora essenze arboree ed arbustive tipiche dell'area di intervento.

Di seguito si riporta il numero di ciascuna delle essenze arboree ed arbustive previste nel progetto:

Aree a verde pubblico (DM 1444/68) =

Essenza arborea	Quantità
<i>Quercus cerris</i>	9
<i>Quercus pubescens</i>	19
<i>Carpinus betulus</i>	5
<b>Totale</b>	<b>33</b>

<b>Essenza arborbustiva</b>	<b>Quantità</b>
<i>Ruscus Aculeatus</i>	40
<i>Salvia pratensis</i>	171
<i>Rosa canina</i>	125
<i>Nerium oleander</i>	71
<b>Totale</b>	<b>407</b>

Aree a verde nel parcheggio pubblico =

<b>Essenza arborea</b>	<b>Quantità</b>
<i>Quercus cerris</i>	186
<i>Quercus pubescens</i>	3
<b>Totale</b>	<b>189</b>

<b>Essenza arborbustiva</b>	<b>Quantità</b>
<i>Salvia pratensis</i>	1.180
<i>Rosa canina</i>	740
<i>Nerium oleander</i>	380
<b>Totale</b>	<b>2.300</b>

## Aree a verde privato (aiuole dei parcheggi di pertinenza e scarpate) =

<b>Essenza arborea</b>	<b>Quantità</b>
<i>Quercus cerris</i>	346
<b>Totale</b>	<b>346</b>

<b>Essenza arbustiva</b>	<b>Quantità</b>
<i>Salvia pratensis</i>	1.282
<i>Rosa canina</i>	1.032
<i>Nerium oleander</i>	182
<i>Spartium junceum L.</i>	700
<i>Laurus nobilis:</i>	115
<b>Totale</b>	<b>3.311</b>

La parte di area verde non occupata dalle essenze arboree e arbustive sopra descritte, sarà ricoperta con manto erboso, realizzato con la stolonizzazione di specie macroterme che dimostrano avere le caratteristiche ecologiche migliori per l'area climatica di cui trattasi.

Tali quantità verificano ampiamente le prescrizioni delle Norme Tecniche del Piano Particolareggiato e della L.R. n. 33/99 e s.m.i.



Inoltre, al fine di schermare dal punto di vista paesaggistico la copertura destinata a parcheggio di pertinenza è prevista la realizzazione di fioriere pensili su tutto il perimetro. In tali fioriere saranno messe a dimora, al fine di costituire una barriera verde, piante di Laurus nobilis in forma arbustiva.

Essenza arbustiva	Quantità
<i>Laurus nobilis</i> :	784
<b>Totale</b>	<b>784</b>

### 3.8. INTUBAMENTO DEL FOSSO ESISTENTE

All'interno dell'area di intervento è presente un canale di scolo naturale che lo attraversa in senso ovest-est e che raccoglie le acque piovane della fascia autostradale e del versante della collinetta soprastante.

Tale canale è già in parte intubato, al di sotto del piazzale asfaltato utilizzato periodicamente per il mercatino rionale, mentre risulta a vista nella restante parte che attraversa il lotto, con sezione naturale di forma trapezoidale e pendenza di circa 1,5% con quota variabile da + 2,10 m a quota - 1,30 m. Tale canale successivamente confluisce nel Fosso di Vallerella e dal Fosso Vallerella al Fiume Sacco. Tale canale a monte dei terreni ricompresi nel Piano Particolareggiato, raccoglie parte delle acque provenienti dalla scarpata adiacente al tracciato autostradale ed è costituito da una tubazione DN 600 parzialmente interrata e raccordata su un pozzetto posto al limite del lotto di interesse. Parte del canale, è già stato interrato al di sotto del piazzale asfaltato ed adibito dal comune a mercato rionale. A valle di tale piazzale e per tutta la lunghezza del lotto, il canale scorre a cielo aperto all'interno di un alveo in terra con sezione trapezoidale, di larghezza pari a 4 m, profondità 1,5 m, larghezza di base 0,5 m. A valle dell'area ricompresa all'interno del Piano Particolareggiato, in corrispondenza di una strada privata a servizio di un'abitazione rurale, il canale attraversa uno scatolare in cls di 0,7 m x 0,7 m, che di fatto rappresenta un restringimento dell'alveo, per poi ritornare a costituire la sezione originaria sempre a cielo aperto.

Nel progetto delle opere di urbanizzazione è quindi previsto che tale fosso verrà regimentato, per tutto il tratto che attraversa le aree ricomprese nel Piano Particolareggiato secondo un tracciato in parte deviato rispetto all'attuale, per ridurre al minimo le interferenze con le opere edilizie private. Tale condotta sarà realizzata mediante un tubo circolare DN 1200 prefabbricato in calcestruzzo vibrocompresso a sezione circolare armata, classe di resistenza minima 90 KN, con base piana d'appoggio e bicchiere esterno, con incastro a bicchiere e guarnizione di tenuta in gomma sintetica con profilo tipo DENSO CRET-BM, incorporata nel giunto e saldamente ancorata durante la produzione, conforme alla norma UNI EN 681, atta a garantire la tenuta idraulica ad una pressione interna di esercizio  $\geq 0,5$  atmosfere. Le tubazioni saranno armate con gabbia rigida in acciaio, costituita ciascuna da spirale continua elettrosaldata a filanti longitudinali con passo e diametro idonei a resistere ai carichi di rottura previsti in progetto.

### 3.9. DATI DIMENSIONALI

Come riportato in premessa, l'intervento edilizio prevede l'attivazione del Piano Particolareggiato di cui alla Deliberazione di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366 e successiva variante planovolumetrica adottata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011. Di seguito si riepilogano i dati dimensionali del progetto:

- **Superficie Territoriale** = mq 86.331
- **Superficie Parcheggio Pubblico "P1"** (DM 1444/68) come da zonizzazione adottata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011 = **mq 16.805**  
Numero dei posti auto ordinari del parcheggio pubblico = **n. 556 p.a.**  
Numero dei posti auto riservati a portatori di handicap del parcheggio pubblico = **n. 9 p.a.**  
Numero totale di essenze arboree da impiantare nelle aree del parcheggio pubblico = **n. 189**  
Numero totale di arbusti da impiantare nelle aree del parcheggio pubblico = **n. 2.300**
- **Superficie Verde Pubblico "V1 e V2"** (DM 1444/68) come da zonizzazione adottata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011 = **mq 2.540**  
Numero totale di essenze arboree da impiantare nelle aree a verde pubblico = **n. 33**  
Numero totale di essenze arbustive da impiantare nelle aree a verde pubblico = **n. 407**
- **Superficie da cedere per opere di viabilità pubblica** (innesto a rotatoria su Via della Pace) come da zonizzazione adottata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011 = **mq 2.170**
- **Superficie Fondiaria** = (ST – Parcheggio Pubblico – Verde Pubblico – Viabilità pubblica) =  
mq 86.331 – mq 17.545 – mq 3.950 – mq 865 = **mq 64.816** (ripartita in due lotti urbanistici)  
Superficie Fondiaria del Lotto Urbanistico "A" = **mq 62.016**  
Superficie Fondiaria del Lotto Urbanistico "B" = **mq 2.800**
- **Indice Territoriale (It)** = 2 mc/mq
- **Indice di Utilizzazione Fondiaria (Uf)** = 0,45 mq/mq
- **Altezza massima** = m 10
- **Volume massimo realizzabile** = (ST x It) = mc 172.662
- **Superficie Utile Lorda massima realizzabile** = (Sf x Uf) = mq 29.167  
Superficie Utile Lorda realizzabile sul Lotto Urbanistico "A" = mq 27.907  
Superficie Utile Lorda realizzabile sul Lotto Urbanistico "B" = mq 1.260
- **Superficie Utile Lorda complessiva di progetto** = mq 20.599 < mq 29.167  
Superficie Utile Lorda di progetto sul Lotto Urbanistico "A" = mq 20.199 < mq 27.907  
Superficie Utile Lorda di progetto sul Lotto Urbanistico "B" = mq 400 < mq 1.260

- **Volume complessivo progetto = mc 113.295 < mc 172.662**  
 Volume di progetto sul Lotto Urbanistico "A" = mc 111.095  
 Volume di progetto sul Lotto Urbanistico "B" = mc 2.200
- **Superficie Utile di Vendita complessiva ( L.R. 33/99 e s.m.i.) = mq 14.939**  
 Superficie utile di vendita nel settore "non alimentare" = mq 12.117  
 Superficie Utile di Vendita nel settore "alimentare" = mq 2.822
- **Superficie parcheggi di pertinenza** (ai sensi della L.R. 33/99 e s.m.i. Art. 19 comma h, punti 1 e 3 ovvero *"mq 2 per ogni mq di superficie di vendita, prevedendo ulteriori parcheggi, nella misura minima di mq 1 per ogni mq di ulteriori spazi utili coperti aperti al pubblico, destinati ad altre attività connesse, riservando una quota di tale area alle operazioni di carico/scarico delle merci =*

#### **Superficie parcheggi di pertinenza del Lotto Urbanistico "A"**

Superficie Utile di Vendita x 2 mq = mq 16.173 x mq 2 = mq 32.346

Superficie necessaria parcheggi di pertinenza per il Lotto Urbanistico "A" = mq 32.346

Superficie di progetto parcheggi di pertinenza per il Lotto Urbanistico "A" = parcheggi esterni al piano terra + parcheggi in copertura) = mq 20.306 + mq 14.530 = mq 34.836 > mq 32.346 necessari

Numero dei posti auto ordinari dei parcheggi di pertinenza = n. 819 p.a.

Numero dei posti auto riservati a portatori di handicap nei parcheggi di pertinenza = n. 23

Numero dei posti per motoveicoli = n. 21

#### **Superficie parcheggi di pertinenza del Lotto Urbanistico "B"**

Superficie utile aperta al pubblico = mq 400 x mq 1,00 = mq 400

Superficie necessaria parcheggi di pertinenza per il Lotto Urbanistico "B" = mq 400

Superficie di progetto parcheggi di pertinenza su Lotto Urbanistico "B" = mq 443 > mq 400

Numero dei posti auto ordinari dei parcheggi di pertinenza = n. 5 p.a.

Numero dei posti auto riservati a portatori di handicap nei parcheggi di pertinenza = n. 1

**Dotazione minima di alberature per parcheggi di pertinenza** (ai sensi della L.R. 33/99 e s.m.i. Art. 19 comma h, punto 2) *"... le aree a parcheggio esterne localizzate al piano terra saranno dotate di alberature ad alto fusto di specie tipiche locali in misura maggiore ad 1 albero ogni 60 mq di parcheggio..."*

Superficie parcheggi di pertinenza esterne al piano terra = mq 25.292

Numero di alberature necessarie = mq 20.749/60 = n. 422

Numero di alberature previste in progetto su aree verdi private di pertinenza = n. 422

Numero di arbusti previsti in progetto su aree verdi private di pertinenza = n. 3.311

Numero di arbusti previsti in progetto per schermare i parcheggi privati di pertinenza ubicati in copertura = n. 784

#### 4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

Per definire un quadro interpretativo dello stato ambientale dell'ambito territoriale di intervento viene effettuata una distinzione degli elementi maggiormente rappresentativi in due differenti categorie principali:

- **Sensibilità:** ovvero elementi (areali, lineari e puntuali) a cui può essere attribuito un significativo valore intrinseco sotto il profilo ambientale, o che possono essere esposti a rischi di compromissione qualora si producano determinati fattori di pressione effettivamente o potenzialmente presenti nell'ambito di intervento;
- **Pressioni:** ovvero elementi (areali, lineari e puntuali) a cui può essere attribuito un livello più o meno significativo di indesiderabilità per la presenza di situazioni di degrado attuale, rappresentanti l'insieme delle interferenze prodotte direttamente o indirettamente dal complesso delle opere e delle attività umane;

Si precisa che tale ricognizione non ha lo scopo di fornire un quadro esauriente della situazione ambientale, ma mira a definire i punti di attenzione ambientale prioritari per lo sviluppo dell'intervento e per le successive valutazioni, affinché si evidenzino:

- quali sono gli attuali elementi di valore e di criticità;
- come tali fattori possono orientare e guidare lo sviluppo dell'intervento proposto;
- come l'intervento proposto, per quanto di competenza, cerca di risolvere le criticità attuali;
- quali sono gli eventuali elementi ambientali che potranno essere coinvolti dalle azioni previste dallo sviluppo dell'intervento.

Nell'analisi delle pressioni generate dall'attuazione dell'intero Piano Particolareggiato n.4, per gli altri lotti urbanistici sono confermate le quantità e le destinazioni di piano già esaminate nel precedente iter di valutazione ambientale.

Emerge chiaramente l'estrema complessità del paesaggio, che deve essere letto come unione inscindibile di molteplici aspetti: naturali, antropico-culturali, percettivi:

*"La caratterizzazione di un paesaggio è determinata oltre che dagli elementi in sé (climatico-fisico-morfologici, biologici, storico-formali) dalla loro reciproca correlazione nel tempo e nello spazio, ossia dal fattore ecologico. Il paesaggio risulta quindi dalla interazione tra fattori fisico-biologici e attività umane, viste come parte integrante del processo di costruzione storica dell'ambiente e può essere definito la complessa combinazione di oggetti e fenomeni legati tra loro da mutui rapporti funzionali, oltre che da posizioni, sì da costituire un'unità organica"*

E' quindi indispensabile un'approfondita conoscenza e lettura del contesto e delle caratteristiche paesaggistiche specifiche dei luoghi interessati dall'intervento, attraverso le differenti componenti fisico-naturali, storico-culturali, umane, percettive. Un'esauritiva interpretazione del paesaggio permette quindi di individuare gli elementi di valore, vulnerabilità e rischio e di valutare in maniera corretta le trasformazioni conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

#### 5. VALUTAZIONE DELLA COERENZA INTERNA

Il territorio comunale di Valmontone, ed in particolare del settore in questione, si caratterizza per la qualità del sistema ambientale da un lato e per l'importante sistema di infrastrutture di livello sovraregionale, quali Autostrada Roma-Napoli e Polo turistico-commerciale già in parte realizzato ed in corso di ulteriore potenziamento.

Tale scenario si presenta come un ambito di area vasta ideale per promuovere iniziative di sviluppo sia pubbliche che private, attenti alla conservazione e valorizzazione delle componenti paesaggistico-ambientali.

L'approvazione del Piano Particolareggiato di cui alla Deliberazione di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366 ha di fatto concretizzato la vocazione sopra esposta, delineando l'identità del sistema territoriale come luogo di interscambi e flussi.

La proposta di sviluppo della naturale vocazione delle area subito a ridosso dei caselli autostradali della Roma-Napoli (Valmontone a nord e Colleferro a sud), ad oggi già in corso di realizzazione, mira a configurare uno scenario entro il quale sviluppare opere finalizzate alla realizzazione di un Parco Urbano con funzioni di area vasta.

Per quanto riguarda la specifica destinazione commerciale prevista dal Piano Particolareggiato di cui trattasi sono in corso di svolgimento le procedure previste dalla vigente legislazione in materia ed in particolare quanto previsto dalla Legge Regionale 33/99 e s.m.i. e risulta coerente con gli obiettivi posti a base delle valutazioni urbanistico che hanno portato al giudizio di compatibilità urbanistica riportato nella Deliberazione di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366.

La tipologia commerciale del retail park proposto dalla Valmontone Park S.r.l. rimane abbinato e complementare all'attività del Polo turistico-commerciale e alla presenza di capacità ricettiva. Tale scelta risulta pienamente coerente con le finalità espresse dalla Legge Regionale n. 33/99 e s.m.i. per quanto riguarda:

- « *Il pluralismo e l'equilibrio, all'interno di ciascun ambito territoriale, tra le diverse tipologie delle strutture distributive e le diverse forme di vendita, con particolare riguardo al riconoscimento ed alla valorizzazione del ruolo delle piccole e medie imprese;*
- « *La salvaguardia del servizio commerciale nelle aree urbane e rurali;*
- « *La salvaguardia e lo sviluppo dei livelli occupazionali di settore;*



– *La qualificazione dei servizi commerciali sul territorio in funzione dello sviluppo turistico.*

Il progetto "Città della Musica" si caratterizza per la coerente offerta commerciale e tipologica e mira a creare un articolato impianto planimetrico al fine di coniugare gli aspetti commerciali con una visione più generale di uno spazio architettonico creato a misura d'uomo, dove l'accurata scelta dei materiali, la definizione dei volumi e delle facciate, l'organizzazione viaria e distributiva integrano il centro con l'ambiente circostante portando alla riqualificazione ed ad uno sviluppo sostenibile dell'intera zona.

Alla luce di quanto sopra, non ritenendo comunque percorribile la cosiddetta *"alternativa zero"* in quanto in contrasto con i suddetti obiettivi, e con ulteriori ripercussioni dal punto di vista ambientale prodotti dalla già avvenuta alterazione del sistema agricolo preesistente senza la sostituzione con il sistema urbanistico prefigurato dal Piano Particolareggiato, né la possibilità di un'alternativa dal punto di vista localizzativo, in quanto trattasi di una tipologia commerciale strettamente legata all'esistenza di un sistema infrastrutturale di livello primario sovraregionale, si ritiene che la scelta effettuata sia la più *"equilibrata e coerente"* dal punto di vista degli impatti antropici, ambientali e relativi ai beni materiali, con riferimento all'orizzonte temporale del 2013.

## 6. MISURE DI COMPENSAZIONE DEGLI EFFETTI NEGATIVI

Dall'analisi della "valutazione della coerenza", esplicitatasi in coerenza esterna, ovvero rispetto agli obiettivi e gli indirizzi specifici desunti dai piani e programmi di livello superiore, e coerenza interna ovvero rispetto agli obiettivi del Piano Particolareggiato di cui alla Deliberazione di Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366 e successiva variante planovolumetrica di cui alla Delibera di Consiglio Comunale n. 66 del 30.11.2011, si delineano le *componenti* sulle quali porre in essere misure di mitigazione e compensazione ambientale nello sviluppo della proposta progettuale.

La progettazione definitiva ha recepito le prescrizioni riportate nella D.G.R. sopra citata.

### 6.1. ATMOSFERA

Si prevede, comunque, che l'esercizio della struttura commerciale, possa portare ad un minimo aumento delle emissioni generate dal traffico veicolare indotto, rispetto all'attuale stato di fatto. Una prima azione di mitigazione è stata individuata in fase progettuale prevedendo l'inserimento di una vegetazione piuttosto estesa.

Secondo autorevoli ricerche scientifiche, una vegetazione estesa ha, infatti, la capacità di assorbire le polveri sospese e di metabolizzare le principali sostanze inquinanti presenti nell'aria. A tal proposito si è previsto di utilizzare essenze che, oltre a rappresentare la vegetazione climax dell'area in oggetto, possano aiutare l'abbattimento degli inquinanti. Nonostante gli accorgimenti ed i ragionamenti sin qui descritti, si prevede, comunque, di effettuare una campagna di



rilevamento atmosferico, duratura nel tempo, (per assicurare una validità statistica all'analisi) in fase di esercizio dell'intero complesso edilizio.

Questo monitoraggio consentirà di individuare eventuali superamenti delle soglie previste dalla normativa in vigore (D.P.C.M. 28/03/83 D.P.R. N° 203 24/05/88) e permetterà una visione completa della situazione atmosferica che si verrà a creare. Ciò permetterà di mettere a punto eventuali misure di mitigazione ad hoc.

Per la fase di cantiere, sono state adottate soluzioni progettuali che limitano emissioni di polveri, mediante la valutazione preventiva degli sbancamenti e l'adozione di sistemi costruttivi prefabbricati e per le quali si indicano le seguenti misure compensative:

- Bagnatura delle piste di transito dei mezzi o pavimentazione provvisoria con materiale arido;
- Monitoraggio in fase di esercizio del cantiere della funzionalità e della manutenzione del sistema viario in tutte le sue componenti (segnaletica, svincoli);

## 6.2. RUMORE E VIBRAZIONI

L'esercizio del complesso edilizio in oggetto indurrà un aumento delle emissioni sonore derivanti, principalmente dal traffico indotto dalla fruizione della struttura, da parte dei visitatori e dei fornitori.

Trattasi della realizzazione di una grande struttura di vendita del tipo retail park, quindi costituita in massima parte da esercizi di vicinato, che non prevedono forniture di merci con grandi mezzi pesanti.

La stima e verifica dell'impatto prodotto pertanto è commisurato all'incremento del rumore prodotto dal traffico specifico alimentato dalla presenza della grande struttura di vendita. La valutazione pertanto trova rapporto con un modello di infrastruttura di trasporto.

Come detto trattasi di una fonte di rumore derivante dalla presenza del flusso di traffico con l'entrata in funzione del complesso commerciale. Il flusso di traffico è caratterizzato per il 96% da veicoli leggeri e 4% da mezzi pesanti. La velocità media è da considerarsi inferiore ai 40 Km/h per l'avvicinamento al parcheggio e di 20 Km/h all'interno della zona parcheggio.

Una prima azione di mitigazione è stata individuata in fase progettuale prevedendo l'inserimento di una vegetazione piuttosto estesa compatibilmente alla destinazione commerciale del sito. Per l'individuazione quantitativa effettiva dell'impatto acustico si prevede di effettuare una campagna di rilevazione in fase di esercizio dell'opera in modo da poter apportare le eventuali ulteriori idonee mitigazioni.

Per la fase di cantiere, sono state adottate soluzioni progettuali che limitando la durata del cantiere e quindi la durata temporale delle emissioni acustiche e delle vibrazioni, mediante la valutazione preventiva degli sbancamenti e l'adozione di sistemi costruttivi prefabbricati, si può ritenere non necessario adottare ulteriori misure compensative, vista anche il numero ridotto di recettori sensibili in sito.

### **6.3. AMBIENTE IDRICO**

Non sono previste trasformazioni sensibili indotte dalle opere previste nell'area d'intervento pertanto non verranno prodotte alterazioni significative del regime idraulico dell'area interessata: in particolare l'impermeabilizzazione di una porzione di superficie, già peraltro valutata in fase di trasformazione urbanistica, risulta compatibile con il reticolo idrologico secondario presente in sito.

La rete acque meteoriche è stata dimensionata per sopportare l'apporto idrico di piogge intense, le concentrazioni di sostanze inquinanti nelle acque saranno inferiori ai limiti previsti, in quanto le acque meteoriche affluite sulle superfici impermeabilizzate destinate a strade, parcheggi e aree di manovra asfaltate vengano convogliate in una fognatura dedicata, il cui collettore alimenterà una serie di vasche di prima pioggia con relativo trattamento. Tale trattamento prevede un accumulo in vasche di prima pioggia e successiva disoleatura e disabbatura, a monte dello scarico finale.

Per la fase di cantiere si indicano le seguenti misure compensative:

- Limitazione delle aree di cantiere al perimetro effettivo del Piano Particolareggiato salvaguardando i canali di bonifica esistenti;
- Regimentazione delle acque di cantiere, evitando il trasporto di materiale solido verso i canali del reticolo idrologico secondario;
- Realizzazione rete di smaltimento acque nere di cantiere;
- Ripristino del naturale deflusso delle acque;

### **6.4. SUOLO E SOTTOSUOLO**

La realizzazione della "Città della Musica" non incrementerà la vulnerabilità del sottosuolo, in quanto non vi è rischio diretto o indiretto di inquinamento della falda per dispersione accidentale di fluidi idroinquinanti, né si verificherà una significativa sottrazione di apporto idrico alla falda dato le superfici destinate a verde pubblico e il rispetto dell'indice di permeabilità delle aree destinate a parcheggio. La vulnerabilità idrogeologica resta quindi sostanzialmente invariata rispetto alle attuali condizioni del sito, e comunque in linea con quanto già stimato nel precedente iter di conformità urbanistica.

L'impermeabilizzazione di parte dell'attuale prato non costituisce di per sé un sostanziale motivo di sottrazione di apporto idrico alla falda, neppure in condizioni critiche.

Per la fase di cantiere si indicano le seguenti misure compensative:

- Limitazione delle aree di cantiere al perimetro effettivo del Piano Particolareggiato, evitando ulteriore consumo di suolo;
- Realizzazione di idonee piste di cantiere e aree di stoccaggio dei materiali, già peraltro limitate dall'uso di strutture prefabbricate;
- Rispetto della vigente normativa in materia di gestione delle terre e rocce di scavo, e dello specifico piano redatto.
- Rispetto delle linee di deflusso naturale delle acque, garantendo che non risultino ostruite da materiali di riporto;

Il Progettista

  
Ordine degli  
Architetti  
Pianificatori  
e Conservatori  
PROVINCIA DI TERAMO  
Pietro  
IACONE  
Architetto

**ELABORATI GRAFICI ALLEGATI:**

**ALL\_01\_ FOTO AEREA**

**ALL\_02\_ PIANO PARTICOLAREGGIATO** (di cui alla Deliberazione Giunta Regionale 7 agosto 2010, n. 366) – Zonizzazione

**ALL\_03\_ PIANO PARTICOLAREGGIATO – VARIANTE PLANOVOLUMETRICA** ai sensi dell'Art. 1 della L.R. 36/87 e s.m.i.,  
adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale del 30.11.2011, n. 66;

**ALL\_04\_ RENDERING – VISTA AEREA DELL'INTERVENO** MESSO IN RAPPORTO CON IL POLO TURISTICO-COMMERCIALE