



COMUNE DI PERUGIA

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 107 DEL 24.09.2018

L'anno **DUEMILADICIOTTO** il giorno **VENTIQUATTRO** del mese di **SETTEMBRE**, alle ore **20,20**, nella consueta sala delle adunanze di Palazzo dei Priori, convocato nelle forme e nei termini di legge, si è riunito il Consiglio Comunale. Risultano presenti e assenti, alla deliberazione in oggetto, i consiglieri:

	Pres.	Ass.		Pres.	Ass.
ROMIZI ANDREA (Sindaco)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 VARASANO LEONARDO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17 PITTOLA LORENA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 CASTORI CARLO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18 MIGNINI STEFANO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 LUCIANI CLAUDIA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19 NUCCIARELLI FRANCO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 CENCI GIUSEPPE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20 LEONARDI ANGELA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 FRONDUTI ARMANDO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	21 MORI EMANUELA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6 PERARI MASSIMO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	22 BORI TOMMASO	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
7 CAMICIA CARMINE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	23 VEZZOSI ALESSANDRA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8 TRACCHEGIANI ANTONIO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	24 BORGHESI ERIKA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
9 SORCINI PIERO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25 MICCIONI LEONARDO	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
10 NUMERINI OTELLO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	26 MIRABASSI ALVARO	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
11 VIGNAROLI FRANCESCO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	27 BISTOCCHI SARAH	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
12 MARCACCI MARIA GRAZIA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	28 RANFA ELENA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
13 SCARPONI EMANUELE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	29 ARCUDI NILO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14 FELICIONI MICHELANGELO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	30 ROSETTI CRISTINA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15 DE VINCENZI SERGIO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	31 GIAFFREDA STEFANO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16 PASTORELLI CLARA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	32 PIETRELLI MICHELE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Presiede la seduta il **PRESIDENTE Dr. LEONARDO VARASANO**, con l'assistenza del **SEGRETARIO GENERALE Dr. FRANCESCA VICHI**.

Scrutatori designati i Signori Consiglieri

La seduta è **PUBBLICA CON VOTAZIONE PALESE**.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Su proposta della Giunta comunale n. 57 del 3.8.2018

Premesso che:

- in data 28.12.2017, con prot. n. 269584, e successiva integrazione prot. n.100024 del 27.4.2018, la società EUROCOMMERCIAL Properties Italia srl (di seguito EUROCOMMERCIAL), in qualità di proprietaria del Centro commerciale di Collestrada ed attuatore dell'intervento, ha presentato domanda di autorizzazione alla realizzazione di una grande struttura di vendita in ampliamento del Centro commerciale di Collestrada in variante al vigente piano regolatore, allegando il progetto dell'intervento corredato da documentazione relativa alla destinazione d'uso dei suoli proposta, all'impatto commerciale e trasportistico;

- la domanda è stata presentata ai sensi degli articoli 24 e 25 della l.r. 10/2014 (Testo unico in materia di commercio) che disciplinano il procedimento di rilascio di autorizzazione per l'apertura, il trasferimento e l'ampliamento delle grandi strutture di vendita e di quelle medie M3 anche nei casi in cui l'insediamento non

PROT. n.		del	
Codice Archiv.ne			
Documenti non allegati	-----		
Allegati	N. 7 (in apposito registro)		

OGGETTO:

AVVIO DEL PROCEDIMENTO AI SENSI DELL'ART. 25 L.R. 10/2014 PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO CENTRO COMMERCIALE DI COLLESTRADA, IN VARIANTE AL P.R.G.- PARTE STRUTTURALE E PARTE OPERATIVA

Dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, comma 4°, D.Lgs. 18.08.2000 n. 267

Pubblicata all'Albo Pretorio a decorrere dal **02.10.2018**

Divenuta esecutiva ai sensi dell'art.134, comma 3°, D.Lgs. 18.08.2000 n.267, il _____

PUBBLICATA ALL'ALBO PRETORIO:
dal _____ al _____

RIPUBBLICATA ALL'ALBO PRETORIO:
dal _____ al _____

PERUGIA, li

sia previsto nel piano regolatore;

Dato atto che:

- il progetto e la documentazione allegata sono stati sottoposti all'esame degli uffici comunali competenti, che hanno redatto i documenti istruttori allegati alla presente proposta, l'esito dei quali viene di seguito sintetizzato;

1. L'intervento edilizio (Cfr. la relazione dell'U.O. Edilizia privata – Suape del 1.8.2018, allegata alla presente proposta sub A)

L'intervento prevede:

- la demolizione di una porzione dell'attuale Centro commerciale (ora sede dell'esercizio "Zara");
- la demolizione dell'attuale edificio destinato a parcheggio pluripiano al servizio dell'attuale Centro commerciale;
- la realizzazione nell'area occupata dal parcheggio da demolire e nella limitrofa area ex Enel, e previa demolizione degli edifici e strutture dismesse ora presenti, di un nuovo edificio in ampliamento sul lato ovest dell'attuale Centro commerciale e costituito da una galleria destinata all'insediamento di esercizi commerciali non alimentari e di ristorazione con diverse superfici e da una grande struttura di vendita nel settore non alimentare destinata all'insediamento di un negozio IKEA. A tale proposito si evidenzia che la società IKEA Italia Retail srl ha comunicato in data 19.1.2018 l'avvenuta sottoscrizione di un contratto preliminare con EUROCOMMERCIAL per l'insediamento del negozio nella citata struttura ed il venir meno delle condizioni sulla base delle quali venne richiesta in data 9.7.2010 l'autorizzazione per l'insediamento in San Martino in Campo in variante al PRG (variante peraltro non adottata da questo Comune);
- la realizzazione delle necessarie dotazioni territoriali e funzionali (parcheggi pertinenziali e d'uso pubblico e sistemazioni a verde) e di opere di viabilità interne al comparto nonché di un tratto della pista ciclabile che andrà ad inserirsi nel più ampio progetto di pista ciclopedonale in loc. Ponte S.Giovanni – Collestrada approvato dal Comune (PORS 2014-2020 Asse 5 – Sentieristica – rete di mobilità ecologica di interesse regionale);
- la realizzazione da parte del proponente di opere stradali esterne al comparto per il collegamento con la viabilità principale della strada E45 e la SS75.

I dati dimensionali del progetto edilizio sono i seguenti:

Parametri considerati	Attuale centro commerciale	Struttura in ampliamento	Nuovo centro commerciale
superficie utile coperta (SUC)	mq 31.166	mq 52.852	mq 84.018
superficie di vendita (Sv)	mq 14.995	mq 30.000	mq 44.995

Dal punto di vista architettonico il progetto prevede volumi caratterizzati da variabilità dimensionali collegati dalla copertura della nuova galleria conferendo dinamicità alla facciata principale. La progettazione ha riservato particolare attenzione al verde, quale elemento strutturale di progetto capace di dialogare con il sistema infrastrutturale esistente e di espansione capace di integrare il costruito alle caratteristiche del paesaggio circostante, nonché alle soluzioni di risparmio energetico, volte al contenimento di consumi energetici e alla massimizzazione dell'impiego delle fonti energetiche rinnovabili, e di sostenibilità ambientale sia in fase realizzativa che per tutto in ciclo di vita del costruito in applicazione del protocollo internazionale BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) ed al fine di ottenerne la certificazione.

2. Le aree coinvolte dal progetto e le destinazioni urbanistiche attuali e di progetto (Cfr. la relazione dell'U.O. Edilizia privata – Suape. del 1.8.2018 e la relazione dell'U.O. Urbanistica dell'1.8.2018, allegata alla presente proposta rispettivamente sub A) e sub D).

Il progetto prevede l'asservimento di terreni per una superficie complessiva di circa 167.000 mq e ricadenti in zone con diversa classificazione urbanistica e più precisamente:

- "IC - 1" (art 142 del TUNA) dove è ubicato l'attuale centro commerciale;
- "Fa - 2" (art 164 del TUNA) dove è ubicato il parcheggio pluripiano da demolire, destinata alla realizzazione di parte dell'ampliamento;
- "Ff" (art 169 del TUNA) area ex Enel da bonificare, destinata alla realizzazione di parte dell'ampliamento;
- "area agricola periurbana – Ep" ed, in parte, Ff (pc), P1, Fd, destinate alla realizzazione dei parcheggi a raso, della viabilità di comparto e a verde.

Per tali aree viene chiesta la classificazione urbanistica in un unico comparto IC.

E' altresì previsto l'asservimento all'intervento dell'area prospiciente lo svincolo della "E45" posta ai piedi della collina di Collestrada ed attualmente classificata "D5 (8)" (art 157 del TUNA) con conseguente trasferimento dell'intera superficie utile complessiva (mq 17.668 circa) in favore del nuovo comparto IC e la trasformazione di essa prevalentemente in zona agricola Ep;

3. L'impatto economico ed occupazionale sul territorio (Cfr. la relazione della S.O. Servizi alle Imprese e partecipazioni – U.O. Servizi alle Imprese del 27.7.2018 allegata alla presente proposta sub B)

Nella relazione di impatto commerciale prodotta dal proponente, sono illustrati gli effetti preventivati dell'ampliamento dell'attuale Centro commerciale sul tessuto economico – commerciale del territorio. In particolare, secondo il proponente: "Il consumatore che risiede o trascorre parte dell'anno in Umbria potrà trovare nei nuovi tenants presenti nella galleria un ampliamento dell'offerta di acquisti in negozi che, diversamente, non sarebbero presenti e a lui fruibili nella Regione. L'ampliamento del Centro Commerciale interagirà con l'economia regionale, offrendo opportunità alle imprese umbre di produzione di beni e servizi e creerà nuova occupazione in un territorio che ha "pagato" gli effetti della crisi sull'occupazione oltre che quelli da eventi sismici. Si stima un investimento complessivo di circa 140,0 mil €. Durante la costruzione e l'allestimento dell'ampliamento della galleria e la ristrutturazione di quella esistente, Euro-commercial prevede di utilizzare risorse locali per installazioni attrezzature, cooperative di trasporto, pulizie e allestimenti variL'indotto che verrà creato dall'arrivo di nuovi tenants di caratura internazionale porterà benefici di grande evidenza nel comparto dell'occupazione. L'ampliamento di circa 2.000 mq dei negozi esistenti, circa 9.500 mq di nuovi negozi non esistenti sul territorio di Perugia, circa 1.500 mq di pubblici esercizi, servizi e artigianato, circa 1.500 mq di piccoli esercizi genererà nuova occupazione per 1.000 posti di lavoro con un impatto negativo su scala regionale di circa 382 posti di lavoro e dunque un saldo positivo pari a + 618 posti di lavoro. A margine di quanto sopra è da sottolineare che l'ampliamento del centro commerciale genererà sia un indotto diretto (incremento del personale addetto ai servizi di pulizia, sorveglianza, manutenzione ordinaria) che indiretto, soprattutto per quanto riguarda Ikea (fornitura di materiali/prodotti da aziende locali, servizi di trasporto a domicilio, servizi di montaggio per gli arredi complessi). Il calcolo di questo indotto (solo in parte stimabile) non può non essere considerato fra le esternalità positive generate dal

rinnovato polo commerciale. Eurocommercial si farà promotore di una sensibilizzazione dei tenants che apriranno a Perugia, affinché valutino per le nuove assunzioni il personale che ha già lavorato nel settore del commercio con particolare riferimento a lavoratori che hanno perso il posto di lavoro in conseguenza di chiusura di punti vendita di imprese commerciali che avevano sede nel territorio regionale”.

4. Il nuovo Centro commerciale alla luce della attuale programmazione commerciale del Comune di Perugia (Cfr. la relazione della S.O. Servizi alle Imprese e partecipazioni – U.O. Servizi alle Imprese del 27.7.2018 allegata alla presente proposta sub B)

Il Comune di Perugia con deliberazione del Consiglio comunale n.35 dell'8.4.2013, ha approvato l'atto comunale di programmazione commerciale definendo, come previsto dalla disciplina al tempo vigente dettata dalla l.r. 15/2010, i criteri generali di localizzazione per l'insediamento delle medie e grandi strutture di vendita in coerenza con principi di equilibrato sviluppo della rete distributiva, alla pianificazione urbanistica e alla rete infrastrutturale nonché gli ulteriori standard qualitativi delle nuove strutture commerciali di grandi dimensioni oltre a quelli previsti in via generale dalla deliberazione della Giunta Regionale n. 738 del 5 luglio 2011. La nuova normativa regionale (l.r. 10/2014 e r.r. 1/2018) non ha comportato modifiche sostanziali circa i criteri posti a fondamento dell'atto di programmazione del 2013; tuttavia è stato dato avvio alla procedura di aggiornamento della programmazione vigente e - considerando i tempi necessari per l'elaborazione del documento e la procedura regionale di verifica di assoggettabilità a VAS - è presumibile che la programmazione aggiornata potrà essere sottoposta all'esame del Consiglio Comunale a fine anno.

Esaminando le previsioni della programmazione approvata nel 2013 relative all'ambito territoriale interessato dal nuovo Centro commerciale, si rileva che il progetto di EUROCOMMERCIAL risulta in contrasto con la vigente programmazione commerciale sulla base dell'attuale configurazione della dotazione infrastrutturale di viabilità primaria e locale in quanto al tratto stradale Ponte S. Giovanni – Collestrada è attribuito il livello “rosso” di criticità e dunque le aree circostanti servite da detta viabilità primaria sono classificabili come “sature” dalla pianificazione urbanistica. Inoltre, secondo le previsioni dell'investitore, l'impatto commerciale della nuova struttura porterà, rispetto alla situazione attuale, ad un aumento dei flussi medi giornalieri di arrivi/partenze per effetto dell'incremento dei servizi, del personale e dei consumatori previsti.

Tuttavia, secondo quanto riscontrato sotto il profilo tecnico nella relazione di compatibilità trasportistica redatta dall'U.O. Mobilità e infrastrutture, il contrasto attualmente presente fra lo strumento di programmazione e l'intervento può considerarsi superato attraverso la realizzazione delle opere viarie previste dal progetto unitamente a quelle previste da ANAS per l'ampliamento della sede stradale della E45 fra Ponte S. Giovanni e Collestrada, che miglioreranno la funzionalità del tratto di viabilità primaria antistante l'insediamento; tali interventi consentiranno il venir meno delle condizioni che hanno condotto ad attribuire al tratto in questione il livello di criticità “rosso” in base dei parametri utilizzati dalla programmazione commerciale e quindi il venir meno della potenziale classificabilità come “aree sature” delle zone limitrofe.

5. Le infrastrutture viarie (Cfr. la relazione della U.O. Mobilità e Infrastrutture del 2.8.2018 allegata alla presente proposta sub C)

EUROCOMMERCIAL, preso atto del progetto di adeguamento della viabilità nazionale per il nodo di Collestrada predisposto e finanziato da ANAS, ha elaborato una proposta di modifica della viabilità locale volta al superamento dei fattori che oggi determinano la condizione potenziale di area satura, assumendosi quindi l'onere di implementare in

modo significativo la dotazione infrastrutturale dell'area di Collestrada al fine di incrementarne la capacità di deflusso, non solo per "compatibilizzare" l'espansione del Centro commerciale, ovvero per creare le condizioni che permettano alla rete primaria di assorbire i traffici supplementari attratti dal Centro commerciale, ma per contribuire (in modo coordinato con gli interventi programmati da ANAS) a migliorare sensibilmente le condizioni circolatorie anche rispetto alla situazione attuale.

Lo scenario di progetto prefigurato da EUROCOMMERCIAL è costituito dalla somma di due distinti interventi:

1. il progetto di potenziamento dello svincolo E45-SS75 e conseguente adeguamento delle sezioni adiacenti allo stesso progettato da ANAS in via del tutto indipendente dalla proposta di espansione del Centro commerciale e l'azienda realizzerà comunque a prescindere dall'attuazione di detta proposta;
2. un progetto redatto da EUROCOMMERCIAL di miglioramento della viabilità comunale, sia per la parte strettamente connessa alla funzionalità del nuovo Centro commerciale, sia per la riconnessione secondaria alla rete viaria locale nelle due direzioni principali verso Ponte San Giovanni – Perugia e verso Foligno. Le relative opere saranno realizzate da EUROCOMMERCIAL la quale ha dichiarato la disponibilità ad assumere anche l'onere finanziario di alcuni interventi sull'infrastruttura ANAS in quanto connessi al movimento dei veicoli in ingresso o uscita verso/da il Centro commerciale.

I due progetti sono integrati e sinergici: un tavolo tecnico tra ANAS ed EUROCOMMERCIAL, unitamente a rappresentanti di questo Comune, ha infatti operato un'attività di sincronizzazione e sovrapposizione che è sfociata nel verbale tecnico di asseverazione del 21.6.2018 secondo il quale:

“Il Tavolo Tecnico ha sovrapposto gli studi di fattibilità e progetti riscontrandone la compatibilità dal punto di vista geometrico-funzionale e dal punto di vista delle analisi trasportistiche.

Il Tavolo Tecnico ha condotto approfondimenti modellistici che tenessero in considerazione la realizzazione delle opere proposte da ANAS e da Eurocommercial Properties.

Le analisi modellistiche hanno dimostrato che le opere condivise di futura realizzazione previste dalla Tavola allegata e interessanti la E45, la SS75 e comunque tutte le opere viarie, consentono il miglioramento dei livelli di servizio sul tratto (attualmente indicato come critico nella Delibera di Consiglio Comunale n.35 del giorno 8.5.2013) della E45 anche a fronte dell'ampliamento del Centro Commerciale Collestrada.

Le opere di viabilità comunale (esterne alla viabilità primaria di competenza ANAS) incrementano la capacità di assorbimento dei flussi esistenti e futuri e garantiscono l'ordinaria e corretta funzionalità della viabilità primaria adiacente.

ANAS ribadisce che le opere rappresentate (per la propria competenza) nella Tavola allegata al presente verbale sono già inserite nella Programmazione Pluriennale di potenziamento dell'itinerario internazionale E45 nell'annualità 2018 e pertanto risultano finanziate.

ANAS comunica che, nei prossimi giorni, richiederà l'avvio della Conferenza dei Servizi relativa alle opere di cui allo studio di fattibilità trasmesso al Comune di Perugia in data 4 maggio 2018 con nota protocollo 233395, per l'avvio del percorso di approvazione dello studio stesso.

All'esito positivo della Conferenza si procederà alla redazione del Progetto definitivo, all'acquisizione dei pareri di legge e alla redazione del Progetto Esecutivo.

Solo successivamente si procederà all'appalto dei lavori e all'esecuzione degli stessi per il cui completamento si ritiene siano necessari 17 mesi a partire, presumibilmente, dall'anno 2020.

Il Tavolo tecnico auspica che la viabilità comunale sia da realizzarsi, per quanto possibile, in una fase antecedente rispetto alle opere di competenza ANAS poiché costituirebbe agevolazione alla cantierizzazione delle opere di competenza ANAS contribuendo a ridurre i disagi durante i lavori.”

I risultati delle simulazioni compiute da EUROCOMMERCIAL sullo scenario di progetto proposto, riscontrati dall'ufficio comunale competente, mostrano che la realizzazione dell'insieme dei due interventi non solo evita un peggioramento delle attuali condizioni di criticità dello scorrimento nell'area oggetto di intervento, ma anzi garantisce un sostanziale miglioramento della circolazione nonostante l'incremento di traffico sulla rete conseguente all'espansione commerciale proposta.

Ne consegue che:

a) l'insieme delle opere infrastrutturali di potenziamento della rete viaria progettate da un lato dalla stessa EUROCOMMERCIAL e da ANAS dall'altro, modificano profondamente la rete primaria attorno al Centro commerciale tanto che, applicando le stesse valutazioni svolte in sede di atto di programmazione commerciale nel 2013, si ottengono, sul tratto oggetto di potenziamento, Livelli di Servizio tra “B” e “D”, corrispondenti al colore giallo nella valutazione sintetica svolta in tale relazione;

b) l'espansione del Centro commerciale è conforme ai principi enunciati nell'atto di programmazione commerciale, in ragione del potenziamento della rete viaria conformemente al progetto prospettato all'Amministrazione, sommatoria degli interventi ANAS ed EUROCOMMERCIAL; tali interventi devono quindi risultare completati ed aperti alla fruizione pubblica prima dell'avvio della nuova attività commerciale, come anche previsto dal articolo 3, comma 3 del r.r. 1/2018.

Per quanto riguarda l'accessibilità all'area del Centro commerciale tramite ferrovia, il progetto presentato da EUROCOMMERCIAL è già predisposto per la realizzazione, nel tratto ferroviario ad esso prospiciente, di una fermata ferroviaria: sono infatti già previsti i collegamenti pedonali sotterranei per connettere detto Centro con la linea ferroviaria. Lo scenario così prefigurato con la fermata ferroviaria a Collestrada può portare benefici, non solo per il miglioramento dell'accessibilità all'insediamento commerciale, ma anche per la potenziale creazione di un sistema di “park and ride” ferroviario con la città. Si potrebbe così realizzare a Collestrada ciò che non è stato possibile realizzare a Ponte San Giovanni per l'impossibilità di reperire un'area di scambio facilmente raggiungibile dalla E45.

6. Aspetti urbanistici (Cfr. la relazione della U.O. Urbanistica del 1 agosto 2018 allegata alla presente proposta sub D)

In merito alla proposta si evidenzia che: 1) l'ampliamento dell'edificio della galleria commerciale è interamente localizzato in terreni “urbanisticamente compromessi” e, in parte, in stato d'abbandono (area ex Enel) e comporta l'eliminazione dei detrattori ambientali ora presenti; 2) tale fatto, unitamente alla riclassificazione (da direzionale - commerciale a prevalentemente agricola) dell'area localizzata ai piedi della collina di Collestrada (la cui SUC viene trasferita nel comparto in oggetto) consente di escludere incrementi di “consumo di suolo” rispetto a quanto già previsto dal PRG vigente; 3) gli interventi sulla viabilità, propedeutici alla messa in funzione del nuovo centro commerciale, sono finalizzati a migliorare l'accessibilità alla zona ed a superare le attuali condizioni di criticità, come meglio specifi-

cato nella relazione della U.O. Mobilità e Infrastrutture e della U.O. Servizi alle imprese; 4) il PRG vigente non prevede zone con una destinazione d'uso in grado di ospitare un centro commerciale avente una Suc complessiva di 84.018 mq e con una Superficie territoriale incluse le aree a parcheggio di circa 166.000 mq.

L'attuazione della proposta di EUROCOMMERCIAL richiede la variazione dello strumento urbanistico, parte operativa e parte strutturale, da approvare mediante distinti ma correlati procedimenti, di cui il primo è relativo alla classificazione dei terreni necessari all'ampliamento del Centro commerciale e di quelli comunque coinvolti, ed il secondo è relativo alle previste opere stradali esterne al comparto per il collegamento con la viabilità principale.

In particolare:

A) Per quanto riguarda la proposta di variante per l'ampliamento del Centro commerciale, si rileva che nel complesso l'intervento riguarda il recupero e la riqualificazione di un'area edificata ed in parte con immobili dismessi, il cui cambio di destinazione ed i relativi incrementi volumetrici (mq 52.852 di SUC) necessari per la sua attuazione possono essere riconosciuti mediante metodi perequativi e compensativi definiti nella recente variante del PRG del comune di Perugia approvata con DCC n. 2 del 8.1.2018 redatta ai sensi dell'art. 263, c. 3, della LR 1/2015.

Il contenuto essenziale della variante, parte operativa, per l'ampliamento del centro commerciale comporta la ridefinizione dell'attuale Comparto IC, in ampliamento di quello esistente, con l'introduzione di una zona P per parcheggi e la modifica della destinazione urbanistica del comparto D5(8) per il quale viene prevista la riclassificazione a zona Ep ed, in parte, a zona Ff (al fine di consentire il trasferimento della ricicleria esistente), viabilità, fascia di igiene ambientale e zona a servizi Spu.

La proposta di variante interessa anche la parte strutturale in ragione sia della rilevanza dell'intervento, che assume una valenza di tipo intercomunale da sottoporre ad una adeguata copianificazione, sia della nuova zona IC che supera il limite massimo di densità territoriale previsto dal PRG parte strutturale per il "sistema dei centri esterni" in cui rientra l'ambito oggetto della variante.

La superficie utile coperta (SUC) funzionale all'ampliamento dell'attuale Centro commerciale scaturisce pertanto dai meccanismi compensativi e premiali predefiniti nel PRG ed autorizzati deliberazioni consiliari:

- trasferimento delle quantità edificatorie (SUC mq 17.668 circa) afferenti il comparto D5(8), che viene in gran parte riclassificato come zona Ep - area agricola periurbana
- riconoscimento del valore delle volumetrie esistenti e di previsione (volumi ex Enel e zona Fa*) e trasformazione di detto valore in SUC commerciale attraverso i meccanismi stabiliti nella DCC 15/2011 (SUC mq 4.597);
- SUC aggiuntiva (mq 30.587) accordata sotto forma di premialità in quanto riguardante la riqualificazione di un sito in parte dismesso e assegnata ai sensi della DCC n. 15 del 2011, a fronte della corresponsione del contributo straordinario stabilito nella stessa delibera 15/2011.

Tale contribuzione straordinaria, unitamente agli oneri aggiuntivi previsti dalla normativa regionale sul commercio è utilizzabile, in accordo con le decisioni del comune, per opere ed interventi aventi un interesse di carattere generale non strettamente legati all'intervento edilizio; allo stato è stato previsto l'utilizzo di tali oneri per la realizzazione da parte del proponente delle seguenti opere:

1. asilo per l'infanzia in località Collestrada (recuperando la casa colonica esistente - part. 46 foglio 292 - at-

tualmente sita in zona D5-8);

2. barriere antirumore da installare lungo il tratto di E45 adiacente l'abitato di Ponte San Giovanni;
3. collegamento pedonale del Centro commerciale con l'abitato di Collestrada, completando il marciapiede esistente e mettendo in sicurezza l'incrocio viario di accesso al nucleo storico;
4. nuova strada che si diparte dallo svincolo di Ospedalichio per chi proviene da Foligno, nonché di altra viabilità a servizio dell'area della Valtiera nord (cfr. relazione della UO Mobilità ed infrastrutture);
5. opere viarie sulla E45 ad integrazione di quelle Anas, richieste da quest'ultima quale forma di cofinanziamento comunale;
6. nuova opera di scavalco ferroviario tra la nuova viabilità di collegamento del comparto commerciale e la strada di Ospedalichio e la zona "Ranco" del centro abitato di Collestrada (*il punto 6 è stato inserito dalle Commissioni Consiliari II e III nella seduta congiunta del 20 settembre 2018*).

B) L'ampliamento del Centro commerciale è strettamente connesso alla realizzazione di importanti interventi sulla viabilità sia nazionale (E45) che locale.

La proposta di variante al PRG, parte operativa e strutturale, è relativa al progetto di modifica della viabilità locale a carico di EUROCOMMERCIAL che prevede, in coerenza con il progetto relativo allo studio di fattibilità di ANAS, un nuovo tratto viario che parte dallo svincolo di Ospedalichio sulla SS 75 ed arriva al centro commerciale, localizzato in zona Eb del PRG parte strutturale. La variante implica quindi, oltre alla previsione del nuovo tracciato viario, sia un allargamento del perimetro dell'ambito urbano in corrispondenza della nuova previsione viaria, sia la previsione di una nuova stazione RFI, la cui attuazione dovrà essere opportunamente promossa nei confronti del gestore della rete ferroviaria. Il progetto in variante graficizza anche il progetto relativo allo studio di fattibilità di adeguamento della E45 redatto da ANAS la cui compatibilità dal punto di vista geometrico funzionale e coerenza con le previsioni viarie a carico di EUROCOMMERCIAL, risulta già verificato dal ricordato Tavolo tecnico del 21.6.2018. Tale adeguamento viario, che da una prima verifica risulta in gran parte coerente con le previsioni del PRG vigente, sarà separatamente e definitivamente approvato da ANAS, secondo le procedure previste in materia di opere pubbliche di competenza statale. Sulla base di suddetto progetto si provvederà ad adeguare la cartografia di Piano.

Il progetto di modifica della viabilità locale interessa anche aree di proprietà di terzi, diversi dal proponente e pertanto sarà approvato unitamente alla variante anche ai fini espropriativi, con oneri a carico di EUROCOMMERCIAL.

8. Aspetti ambientali (Cfr. la relazione dell'Area Risorse Ambientali, Smart city e Innovazione prot.n. 170327 del 31.7.2018, allegata alla presente proposta sub E)

Non sono emersi elementi di criticità connessi agli aspetti geologici, sismici e idrogeologici, al rischio idraulico e allo smaltimento delle acque meteoriche. Pertanto tenuto conto della completezza della documentazione prodotta e delle soluzioni ipotizzate ai fini della compatibilità delle opere con le caratteristiche ed i vincoli ambientali del territorio, non si ravvisano motivi ostativi all'avvio del procedimento in esame.

L'analisi della documentazione progettuale inoltre evidenzia nel complesso una particolare attenzione alle problematiche ambientali e la proposizione di azioni ed interventi rispondenti ai migliori criteri ambientali di progettazione, con l'introduzione di soluzioni finalizzate alla tutela ed alla valorizzazione delle diverse componenti naturali e paesaggisti-

che.

Trattandosi di procedimento autorizzatorio in variante al PRG sarà necessario espletare la preventiva verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) presso la competente Regione. Il Rapporto preliminare ambientale prodotto dal proponente ai fini dell'espletamento di questa procedura è da ritenere adeguato in quanto contiene l'analisi delle caratteristiche del progetto in riferimento ai piani sovraordinati in ordine a problemi ambientali e ne valuta gli impatti.

Rilevato che:

- l'attuazione del progetto imprenditoriale, così come rappresentato dal proponente, è tale da comportare ricadute e benefici di interesse generale per lo sviluppo economico ed occupazionale del territorio comunale e regionale;
- la realizzazione dell'ampliamento è interamente localizzata in terreni urbanisticamente compromessi e, in parte, in stato d'abbandono (area ex Enel) con eliminazione dei detrattori ambientali ora presenti; tale fatto, unitamente alla prevista riclassificazione (da direzionale - commerciale a zona prevalentemente agricola) dell'area localizzata ai piedi della collina di Collestrada, consente di escludere incrementi di consumo di suolo rispetto a quanto già previsto dal PRG vigente conseguenti all'intervento; gli incrementi volumetrici necessari all'ampliamento sono attuabili mediante meccanismi compensativi e premiali predefiniti;
- la realizzazione dell'insieme delle modifiche alla viabilità previste dai due progetti (progetto ANAS e progetto EUROCOMMERCIAL) è tale non solo da garantire che la rete primaria possa assorbire il traffico supplementare attratto dal Centro commerciale come risultante dall'espansione proposta, ma anche da migliorare sostanzialmente la circolazione rispetto ad oggi. Dal previsto potenziamento delle infrastrutture stradali ne consegue quindi: a) da un lato il venir meno delle condizioni che nel 2013 hanno condotto il Consiglio comunale a classificare il tratto di viabilità in questione con un grado di criticità massima e quindi il venir meno dei presupposti per l'individuazione, da parte dello strumento urbanistico, dell'area interessata dall'ampliamento fra quelle "aree sature"; b) dall'altro la compatibilità dell'intervento ai principi enunciati nell'attuale atto di programmazione commerciale comunale;
- l'attuazione del progetto comporta variazione dello strumento urbanistico, strutturale e operativo;

Considerato che:

- è necessario che il Consiglio comunale si esprima ai sensi dell'art. 25 della l.r. 10/2014 in merito all'avvio del procedimento di variante al PRG relativamente alla domanda presentata da EUROCOMMERCIAL; l'avvio di detto procedimento comporta che:
 - a) sarà contestualmente avviato il procedimento di variante urbanistica per la modifica della viabilità locale che verrà realizzata da EUROCOMMERCIAL. I due procedimenti ancorchè distinti saranno gestiti in modo correlato tanto che la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS sarà espletata congiuntamente sulle due proposte di variante;
 - b) prima dell'adozione della variante relativa all'insediamento commerciale la Conferenza di servizi dovrà determinarsi sulla rilasciabilità della autorizzazione commerciale ai sensi dell'art. 25 della l.r. 10/2014; tale determinazione dovrà tener conto dei contenuti dell'atto di programmazione commerciale aggiornato, nel frattempo approvato, sia sotto il profilo strettamente commerciale, sia sotto il profilo dell'adeguamento pregiudiziale delle infrastrutture;
 - c) l'approvazione delle due varianti da parte del Consiglio comunale avverrà, necessariamente, solo dopo

l'approvazione del progetto ANAS di adeguamento della E45 nel tratto Via Guttemberg – svincolo Collestrada e la sottoscrizione di una convenzione fra ANAS e Comune di Perugia tesa a regolare sia gli aspetti finanziari sia i tempi di realizzazione delle opere viarie in modo coordinato con gli interventi infrastrutturali, anche di livello locale, posti a carico di EUROCOMMERCIAL;

d) la messa in esercizio dell'attività commerciale sarà subordinata alla ultimazione di tutta la viabilità prevista dal progetto EUROCOMMERCIAL e ANAS;

Ritenuto inoltre necessario che, contestualmente all'avvio dell'attività del nuovo Centro commerciale di Collestrada, vengano attivate misure, ulteriori, atte a favorire il processo di rigenerazione del centro storico, con particolare riferimento ai temi della residenzialità e delle attività produttive compatibili con le strutture esistenti e che a tal fine una quota significativa del maggior introito dell'IMU determinato dalla realizzazione dell'ampliamento del Centro commerciale venga destinata all'attivazione di politiche di sostegno alla nuova residenzialità e all'avvio di start up innovative all'interno del centro storico;

Visto il parere favorevole di regolarità tecnica espresso dal dirigente dell'U.O. Edilizia Privata – SUAPE, arch. Sergio Asfalti;

Visti gli articoli 24 e 25 della l.r. 10/2014;

Dato atto del parere espresso dalla II e III Commissioni consiliari permanenti, competenti per materia;

Udita la relazione del Presidente della III Commissione consiliare permanente, dell'Assessore all'Urbanistica, edilizia privata e sport Emanuele Prisco, gli interventi e le dichiarazioni di voto;

Omissis

Con 21 voti favorevoli (Arcudi, Cenci, Felicioni, Leonardi, Marcacci, Nucciarelli, Pastorelli, Pittola, Scarponi, Tracchegiani, Vignaroli, Castori, De Vincenzi, Fronduti, Luciani, Mignini, Numerini, Perari, Romizi, Sorcini, Varasano), 3 contrari (Giaffreda, Rosetti, Pietrelli) espressi con sistema di votazione elettronico dai 24 consiglieri presenti e votanti;

DELIBERA

1. di prendere atto della proposta di ampliamento del Centro commerciale di Collestrada presentata da EUROCOMMERCIAL Properties s.r.l. ai sensi e per gli effetti degli articoli 24 e 25 della l.r. 10/2014 e delle relazioni degli uffici comunali per quanto di rispettiva competenza (Allegati A- B – C- D – E);

2. di esprimersi favorevolmente all'avvio del procedimento di variante al Piano Regolatore Generale, necessario per assentire la realizzazione dell'intervento e quindi:

- di individuare nel dirigente dell'U.O. Edilizia privata – Suape il rappresentante del Comune incaricato di presiedere alle sedute delle Conferenze di servizi e di esprimere in seno alle stesse la posizione del Comune di Perugia; tale rappresentante sarà coadiuvato in sede di conferenza dai dirigenti dell'U.O. Servizi alle Imprese, dell'U.O. Urbanistica e dell'U.O. Mobilità ed Infrastrutture, per le rispettive competenze;
- di condividere la proposta di utilizzo della contribuzione straordinaria e degli oneri aggiuntivi previsti dalla normativa regionale sul commercio per la realizzazione da parte del proponente dei seguenti interventi in quanto di carattere generale:

- a. asilo per l'infanzia in località Collestrada (recuperando la casa colonica esistente (part. 46 foglio 292) attualmente sita in zona D5-8);
- b. barriere antirumore da installare lungo il tratto di E45 adiacente l'abitato di Ponte San Giovanni;
- c. collegamento pedonale del Centro commerciale con l'abitato di Collestrada, completando il marciapiede esistente e mettendo in sicurezza l'incrocio viario di accesso al nucleo storico;
- d. nuova strada che si diparte dallo svincolo di Ospedalichio per chi proviene da Foligno, nonché di altra viabilità a servizio dell'area della Valtiera nord (cfr. relazione della UO Mobilità ed infrastrutture);
- e. opere viarie sulla E45 ad integrazione di quelle Anas, richieste da quest'ultima quale forma di cofinanziamento comunale;
- f. nuova opera di scavalco ferroviario tra la nuova viabilità di collegamento del comparto commerciale e la strada di Ospedalichio e la zona "Ranco" del centro abitato di Collestrada *(la lettera f è stata inserita dalle Commissioni Consiliari II e III nella seduta congiunta del 20 settembre 2018)*;
- di stabilire che una quota significativa del maggior introito dell'IMU determinato dalla realizzazione dell'ampliamento del Centro commerciale venga destinata all'attivazione di politiche di sostegno alla nuova residenzialità e all'avvio di start up innovative all'interno del centro storico;
- di dichiarare che l'atto non comporta impegno di spesa o diminuzione di entrata a carico del bilancio comunale per l'anno 2018 né per il triennio 2018-2020.



Comune di Perugia

Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE



EUROCOMMERCIAL PROPERTIES

RELAZIONE EDILIZIA

TECNICO ISTRUTTORE

Geometra Debora Barboni

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Geometra Giovanni Mommi

DIRIGENTE

Architetto Sergio Asfalti

COMUNE DI PERUGIA - AMC.PG.AB1
Prot. 2018/0171535 del 01/08/2018 ore 16:27
Mitt: U.O. EDILIZIA PRIVATA E SUAPE
Ass: U.O. EDILIZIA PRIVATA E SUAPE
Class: 10.03



Perugia, 01 agosto 2018



Comune di Perugia

Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

DATI DIMENSIONALI DEL PROGETTO

SUPERFICIE TERRITORIALE	mq	283.000		
S.U.C. ESISTENTE	mq	31.166	S.U.C. AMPLIAMENTO	mq 52.852
SUP. VENDITA ESISTENTE	mq	14.995	SUP. VENDITA AMPLIAMENTO	mq 30.000
PARCHEGGI DI USO PUBBLICO	p.a.	3.470	PARCHEGGI PERTINENZIALI	mq 16.652
AREE VERDI	mq	49.489		

Il nuovo edificio si configura come l'estensione, verso ovest, dell'attuale centro commerciale e delle sue aree di parcheggio, fungendo da elemento di connessione tra la galleria esistente e il nuovo edificio che ospiterà anche il negozio IKEA.



STATO ATTUALE



PROGETTO

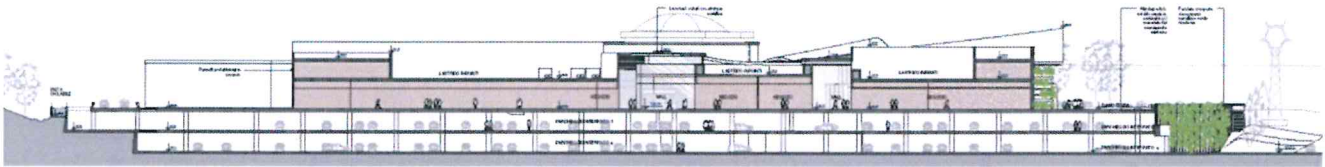


Comune di Perugia

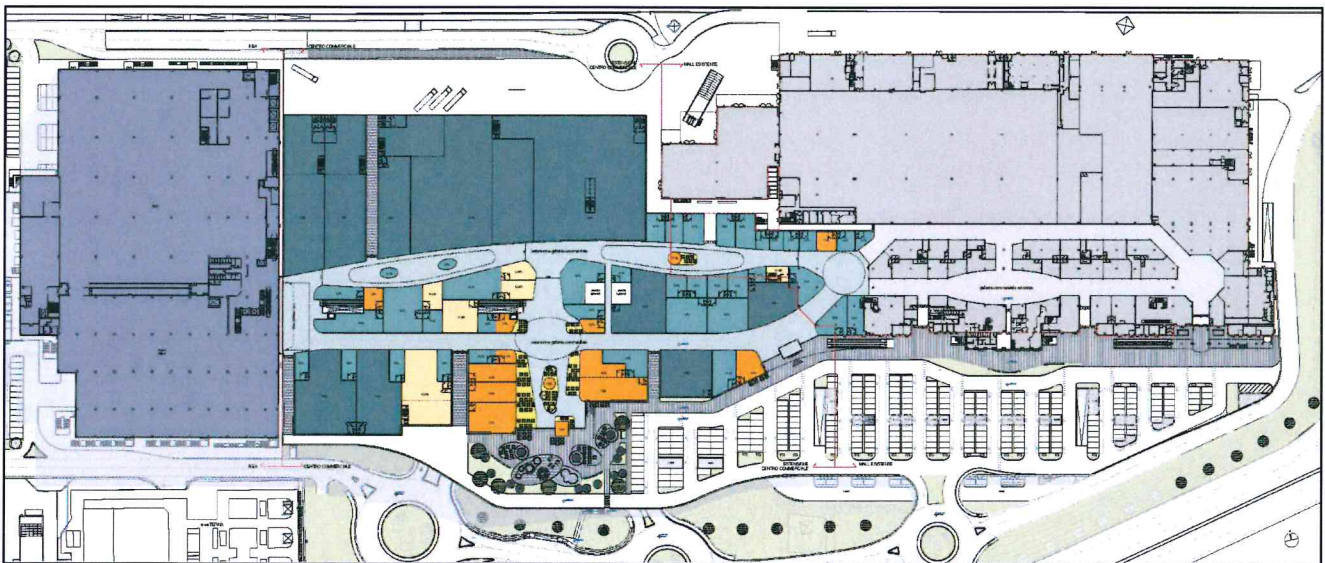
Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE

Il livello terra della nuova galleria commerciale riprende la quota di pavimento del centro commerciale esistente (livello 0) e il dislivello, rispetto alla quota naturale del terreno, verrà sfruttato per realizzare un parcheggio coperto (livello -1) che, analogamente a quanto avviene attualmente, si sviluppa al di sotto dell'intero fabbricato. E' inoltre previsto un ulteriore livello di parcheggi (livello -2) aperto sul lato sud in quanto posto al medesimo livello della rotatoria antistante.
Sul fronte dell'edificio, a livello 0, viene mantenuto e esteso il parcheggio a raso esistente.



La nuova galleria commerciale va a proseguire quella già presente, innestandosi sull'ingresso ovest, in essa andranno ad affacciarsi le vetrine delle unità di vendita e di ristorazione, con diversi tagli di superficie, e l'ingresso al negozio IKEA verso ovest.
L'attuale ingresso viene incorporato nel ridisegno della galleria, mentre un nuovo accesso viene realizzato nelle immediate vicinanze, enfatizzato da una grande vetrata protetta da una ampia copertura.



IKEA

NUOVA GALLERIA
COMMERCIALE

GALLERIA COMMERCIALE
PREESISTENTE



Comune di Perugia

Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE

Esternamente l'edificio si configura come una serie di volumi, caratterizzati da variabilità dimensionali, che vengono raccolti e collegati dalla copertura della nuova galleria che fa da vero e proprio tessuto connettivo e distributivo per i singoli blocchi.



Tale scelta architettonica conferirà maggiore dinamicità alla facciata principale che, attraverso il movimento dei prospetti e il trattamento materico delle superfici, enfatizzerà maggiormente le forme e i volumi.



I corpi di fabbrica affacciati sul lato sud, essendo visibili dalla E45 così come dagli utenti in avvicinamento e in ingresso al centro commerciale, costituiscono il prospetto principale dell'edificio. I pannelli in cotto, montati a secco su struttura metallica, vengono utilizzati come rivestimento esterno applicando una scomposizione delle superfici di facciata su più piani in modo da darle tridimensionalità.

In alcuni blocchi la tridimensionalità diviene inoltre occasione per l'inserimento di fasce vegetali volte a calmierare la dimensione dei volumi e ad ammorbidire la composizione.



Comune di Perugia

Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE

Le diverse specie vegetali che verranno messe a dimora renderanno l'edificio reattivo al mutare delle stagioni, cambiandone i colori e la consistenza, seguendo i differenti cicli vitali di ciascuna pianta.



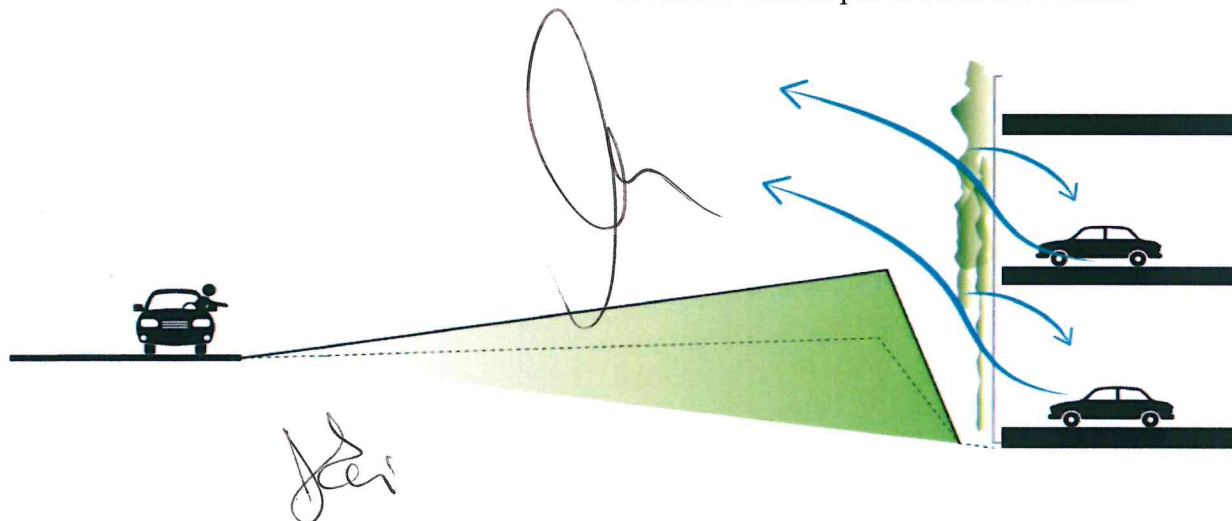
IL VERDE COME ELEMENTO STRUTTURALE DI PROGETTO

Il progetto si pone come obiettivo anche la realizzazione di un ambito verde, pertinente ai corpi di fabbrica, capace di dialogare con il sistema infrastrutturale esistente e di espansione, con l'obiettivo di integrare il costruito alle caratteristiche del paesaggio circostante.

Le strategie di intervento si sono concretizzate nel trasferire all'area i connotati paesaggistici degli elementi circostanti, attraverso un corretto inserimento paesaggistico e la gestione delle problematiche ambientali, tra cui primeggia il tema della permeabilità.

Partendo dalla natura degli elementi vegetazionali esistenti, che già oggi caratterizzano i margini delle infrastrutture, viene ridotto il grado di densità del verde man mano che ci si avvicina alla facciata degli edifici. Attraverso questa azione progettuale i limiti non vengono negati, ma caratterizzati e in parte dissimulati attraverso la presenza di una vegetazione rigogliosa e informale.

Una particolare attenzione viene data al sistema dei movimenti terra che consente di mitigare l'impatto visivo sui parcheggi in struttura. Questi infatti, sviluppati su due livelli, risulterebbero visibili in primo piano se non si disponesse di un'opportuna barriera naturale. Il movimento ad onda del terreno servirà quindi da schermo visivo e acustico tra il sistema viabilistico e l'area per la sosta dei veicoli.



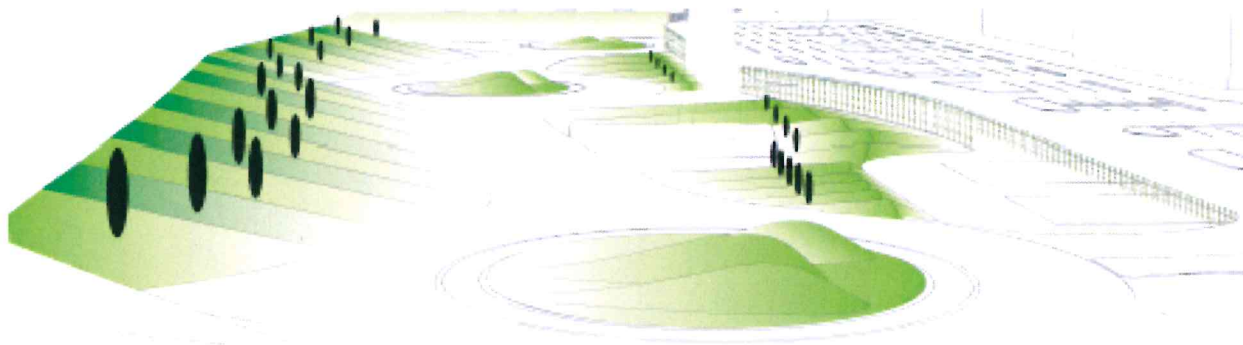


Comune di Perugia

Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE

Il disegno del verde trae continuità dall'analisi della vegetazione esistente con l'obiettivo di valorizzare le alberature esistenti e contribuire, assieme alla nuova vegetazione di progetto, alla realizzazione di ambienti di qualità dove la dimensione delle piante aiuta a rendere l'intervento gradevole per estetica e per gli aspetti ambientali e microclimatici.



L'area esterna destinata a parcheggi è caratterizzata da assi trasversali e longitudinali, la regolarità generata dalla successione degli stalli per le auto e dei corselli di accesso viene interrotta da elementi naturali esistenti. La stessa naturalità viene proposta lungo i margini del comparto Commerciale generando un'immagine d'insieme nella quale il contrasto, tra casualità degli elementi naturali e ordine dell'infrastruttura a parcheggio, riconduce al paesaggio osservato lungo le anse del Fiume Tevere. Il progetto dei parcheggi è dunque pensato come continuazione ideale del paesaggio agrario e nel suo insieme come cerniera tra sistema naturale e sistema urbano.



Jeri



Comune di Perugia

Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE

INTERVENTI DI RISPARMIO ENERGETICO E DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

La progettazione prevede soluzioni attente, non solo al contenimento dei consumi energetici e alla massimizzazione dell'impiego delle fonti energetiche rinnovabili, ma seguirà un protocollo di sostenibilità ambientale, con implementazione di soluzioni costruttive tali da minimizzare l'impiego delle risorse ambientali, sia in fase realizzativa, che in tutto il ciclo di vita, secondo le direttive del protocollo internazionale BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method).

RISPARMIO ENERGETICO

La progettazione è improntata alla riduzione dei consumi energetici e all'elevato impiego delle fonti rinnovabili per l'approvvigionamento energetico.

Verranno usati materiali da costruzione con elevate caratteristiche di isolamento termico per la realizzazione dell'involucro edilizio, con l'impiego di materiali ecocompatibili e sostenibili, caratterizzati da bassi valori di trasmittanza per il contenimento dello scambio termico sia estivo che invernale. Saranno inoltre impiegati vetri basso-emissivi e schermi solari, colori chiari e superfici riflettenti per incrementare la riflessione dei raggi solari durante i mesi estivi.

Obiettivo delle scelte progettuali che riguardano il sistema edificio-impianti sarà quello di raggiungere la classe energetica A, ai vertici della classificazione a livello nazionale anche in funzione di quanto prescritto dalla vigente normativa (Decreto Interministeriale del 26/06/2015).

L'illuminazione interna all'edificio massimizzerà l'utilizzo della luce naturale ed impiegherà apparecchi illuminanti a gas e led, ad elevato risparmio energetico. L'illuminazione degli spazi esterni sarà realizzata in modo da perseguire contestualmente obiettivi di risparmio energetico e di limitazione dell'inquinamento luminoso, anche tramite l'uso di lampade a basso consumo.

SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Per l'ampliamento del Centro Commerciale Collestrada sono previste soluzioni progettuali che consentiranno l'ottenimento della certificazione BREEAM In-Use INTERNATIONAL (protocollo di sostenibilità per una progettazione attenta all'uso efficace delle risorse ambientali in tutto il ciclo di vita dell'edificio).

I criteri di valutazione riguarderanno tre macroaree: Asset Performance (sostenibilità e impatto ambientale); Building Management (materiali e tecniche di costruzione); Occupier Management (regolamentazione e ottimizzazione progettuale).

Le aree oggetto di BREEAM In-Use sono le seguenti:

- Health & Wellbeing: gestione, monitoraggio e miglioramento del comfort e del benessere degli utilizzatori dell'intera struttura.
- Energy: gestione e monitoraggio dei consumi energetici e promozione dell'uso di impianti e tecnologie in grado di supportare l'uso e la gestione sostenibile dell'energia.
- Water: gestione e monitoraggio dei consumi idrici nella operatività dell'immobile e dell'intero sito su cui insiste, per favorire un consumo idrico sostenibile.



Comune di Perugia

Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE

- **Materials:** gestione e monitoraggio dell'impatto ambientale dei materiali utilizzati; identificazione dei rischi che l'immobile stesso e i suoi occupanti possono correre in riferimento alla sicurezza, all'incendio e altri eventi naturali.
- **Land Use & Ecology:** gestione e monitoraggio dell'impatto che le attività svolte nell'immobile hanno sull'ambiente locale, promozione dell'uso sostenibile dei terreni.
- **Pollution:** prevenzione, gestione, monitoraggio e controllo dell'inquinamento, associato alla posizione e all'operatività dell'immobile.
- **Transport:** implementazione e riconoscimento di politiche che registrino l'impatto collegato ai sistemi di trasporto, alla prossimità o meno a infrastrutture per il tempo libero e potenziamento della possibilità di utilizzare mezzi alternativi di trasporto.
- **Waste:** promozione e riconoscimento di politiche e sistemi che portino alla riduzione della produzione di rifiuti.
- **Management:** adozione di pratiche di gestione sostenibili, relative ad attività operative tipicamente ospitate nell'edificio, per assicurare che vengano monitorati ed aggiornati regolarmente elevati livelli di sostenibilità. □

L'esito finale del processo fin qui descritto porta alla Certificazione BREEAM In-Use.



Comune di Perugia

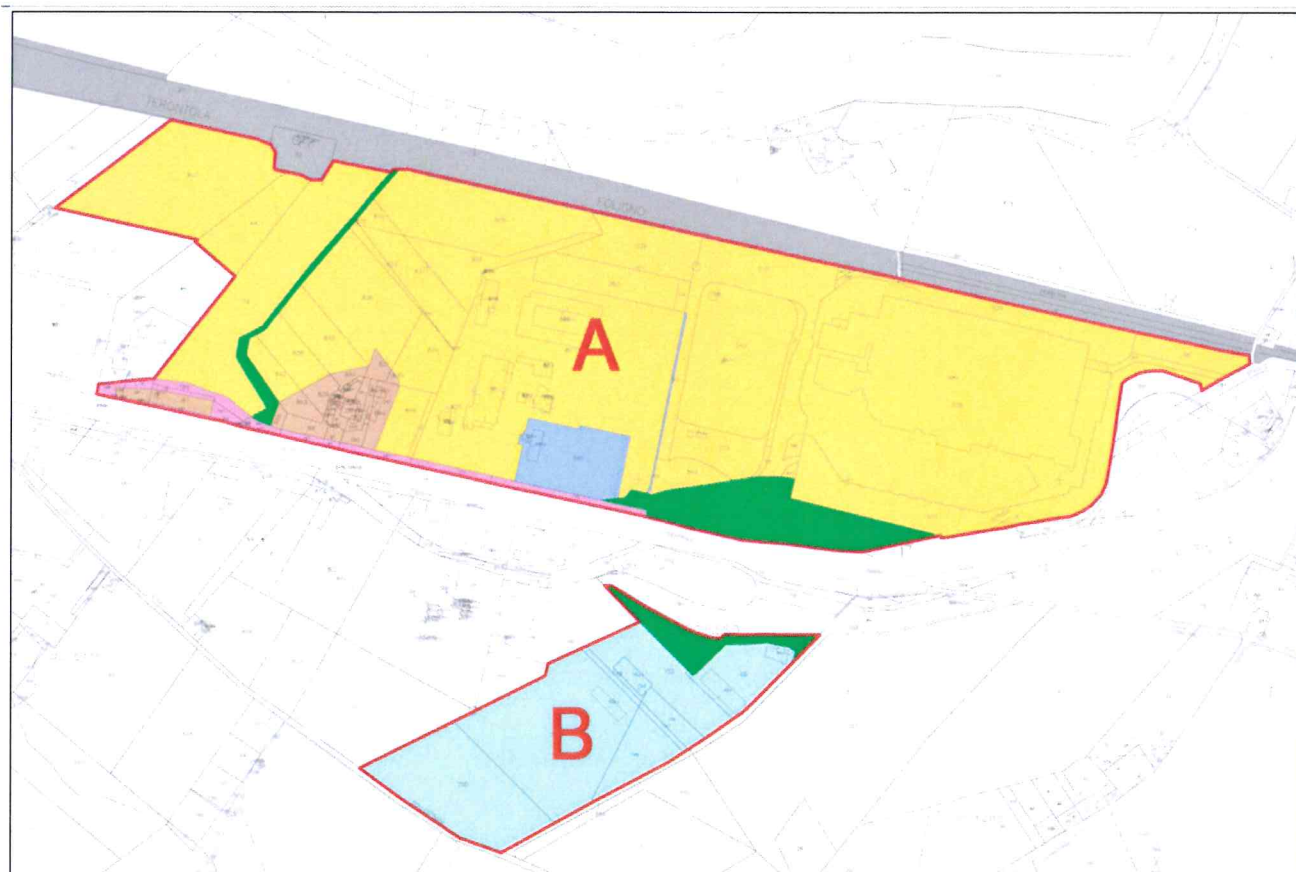
Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE

ISTRUTTORIA

Il progetto prevede il riassetto di una zona strategica per la città di Perugia, recuperando un'area industriale dismessa e riorganizzando l'esistente insediamento del Centro Commerciale di Collestrada. Eurocommercial Properties, proprietario del Centro Commerciale Collestrada, in qualità di soggetto attuatore, con nota protocollo n. 269584 del 28/12/2017 e con successiva integrazione protocollo n. 100024 del 27/04/2018, ha richiesto l'autorizzazione, ai sensi degli art. 24 e 25 della Legge Regionale 1/2015, per la realizzazione di una grande struttura di vendita in ampliamento al Centro Commerciale di Collestrada.

Il progetto interessa le aree individuate nella seguente tavola con le lettere A e B.



Le aree sono individuate nel Catasto Terreni del Comune di Perugia al foglio 292 particelle:

AREA A

Particelle: 24-25-26-30-51-79-81-82-89-90-91-92-93-94-95-96-97-174-175-176-178-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-205-230-231-232-233-241-242-243-245-247-249-250-251-261-263-341-348-349-350-351-352-353-354-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-537-538-539-543-545-551-596-610-612-614-616-620-622-625-626-706-709-710-712-713-819-820-821-822-823-824-825-826-827-828-829-830-831-832-833-834-835-836-837-838-839-840-841-842-843-845-846-847;

AREA B

Particelle: 46-627-628-631-746-747-748-749-750-752-753-755.

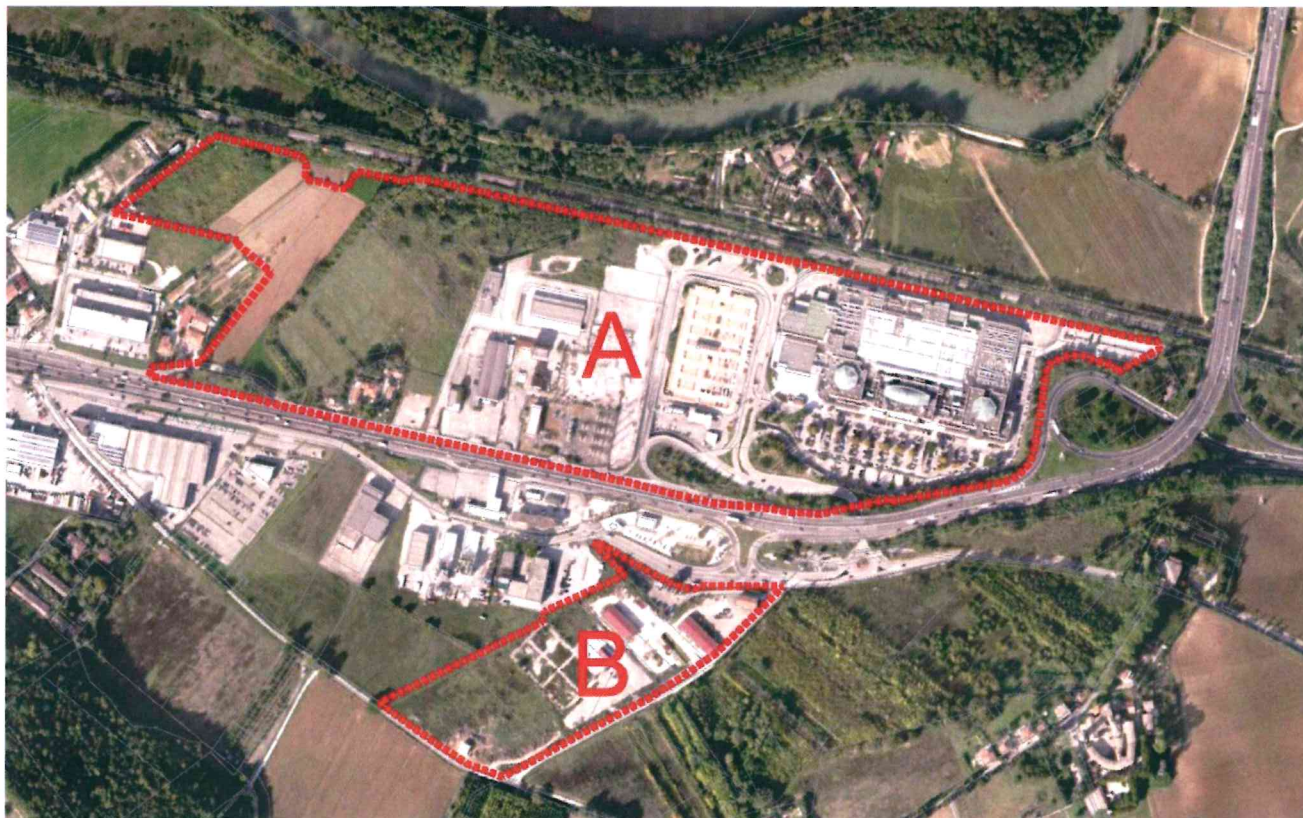


Comune di Perugia

Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE

Le due aree non contigue si estendono su una superficie complessiva di circa mq 283.000, situata in località Collestrada, in ambito urbano, ad est della città di Perugia, ricompresa tra le strade E45 e SS75.



L'Area **A**, avente superficie circa mq 239.000, comprende: l'attuale centro commerciale, con la presenza di una ampia area di parcheggio, interrato e di superficie, ed un ulteriore parcheggio bipiano; l'area industriale dismessa ex Enel della superficie di circa mq 44.500, contigua al parcheggio bipiano.

L'area **B**, avente superficie circa mq 44.000, è posto ai piedi della collina di Collestrada, in esso insistono capannoni, annessi agricoli, una ex residenza rurale oggi adibita ad uffici della Comunità Montana. Sul fronte della Valtiera è localizzata l'isola ecologica comunale.

Le aree sono individuati dal vigente PRG parte operativa con le seguenti zonizzazioni:

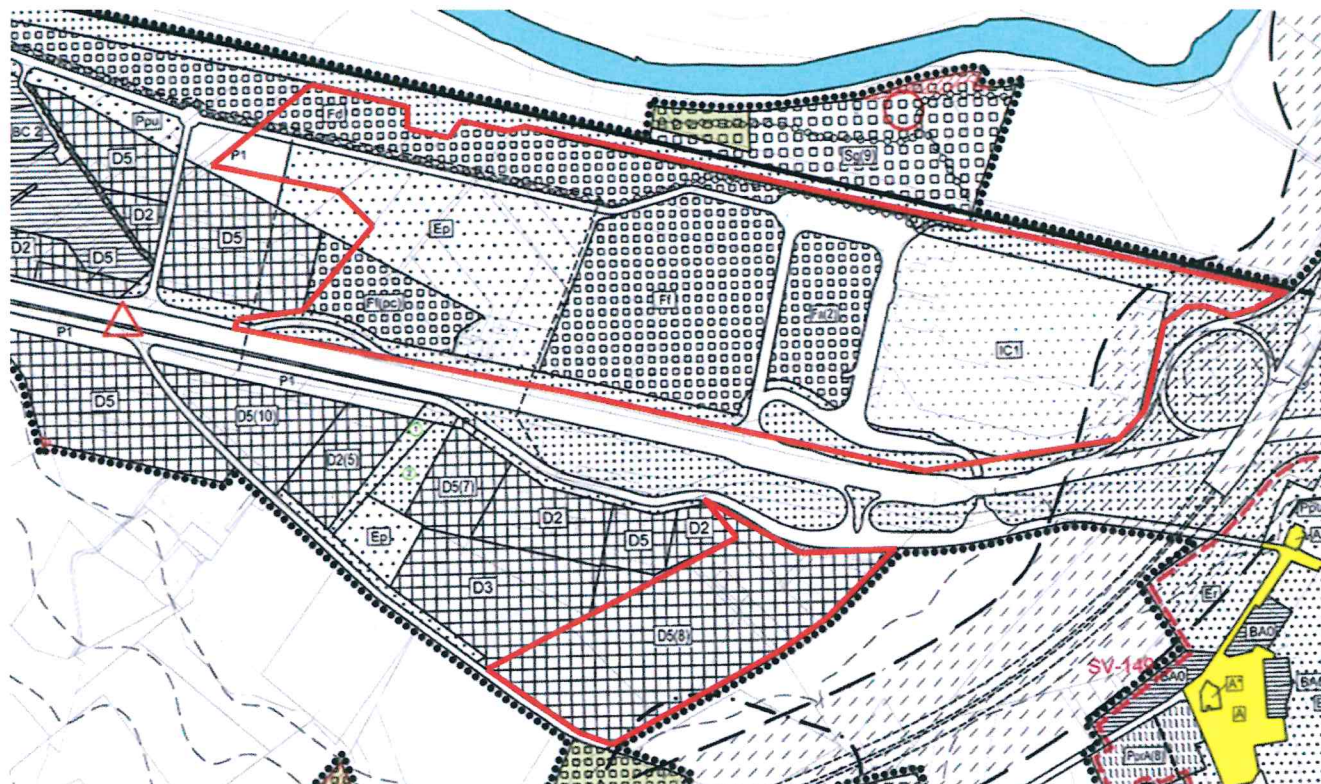
- **A**: limitatamente al centro commerciale esistente è individuato con la sigla IC1; il parcheggio bipiano ricade in area Fa(2); l'area ex Enel ricade in zona Ff; l'area posta ad Ovest dell'ex Enel ha destinazione parte Ep, Ff(pc), P1, Fd.
- **B**: ricade interamente in zone D5(8).



Comune di Perugia

Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE



Ricognizione dei vincoli presenti nell'area oggetto d'intervento:

- Area d'intervisibilità dei coni visuali (art. 53 del TUNA);
- Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative fasce di rispetto sottoposti a tutela con D.G.R. n. 7131/95 ai sensi del d.lgs. 42/04 – aree tutelate per legge (art. 58 del TUNA), per una parte di terreno lungo la ferrovia, interessata da sistemazioni esterne e da una piccola porzione di nuovo edificio;
- Fascia fluviale A, art. 28 del PAI (art. 84 del TUNA), per la parte a ovest dell'ex ENEL;
- Fascia fluviale B, art. 29 del PAI (art. 84 del TUNA), per la parte a ovest dell'ex ENEL;
- Fascia fluviale C, art. 30 del PAI (art. 84 del TUNA), per la parte a ovest dell'ex ENEL;
- Area sottoposta a vincolo aeroportuale ai sensi del DPGR 581/91 (art. 104 del TUNA).

Nelle aree A e B sono presenti edifici aventi S.U.C. pari a mq 36.821, così distribuita:

	S.U.C.	DESTINAZIONE URBANISTICA
- A: Centro Commerciale	mq 31.166,00	commerciale
- A: ex ENEL	mq 4.342,00	direzionale/produttivo
- A: area Fa (2) (distributore)	mq 81,00	servizi
- B: area D5 (8)	mq 1.232,44	produttivo
	mq 36.821,44	



Comune di Perugia

Area Governo e Sviluppo del Territorio

Unità Operativa Edilizia Privata e SUAPE

Il progetto prevede:

- 1) la ristrutturazione dell'attuale Centro Commerciale Collestrada avente S.U.C. pari a mq 31.166,00;
- 2) il trasferimento nell'area A della totale potenzialità edificatoria (S.U.C. mq 17.668,00) derivante dall'area B (compresi gli edifici esistenti);
- 3) il recupero, come intervento di ristrutturazione urbanistica, dell'area ex ENEL, con una S.U.C. esistente pari a mq. 4.342,00, che convertita in S.U.C. commerciale, secondo i criteri della D.C.C. 15/20111, sviluppano una S.U.C. commerciale pari a mq 3.131 (vedi relazione U. O. Urbanistica);
- 4) l'intervento di ristrutturazione urbanistica del parcheggio esistente bipiano, per una potenzialità edificatoria di mq 1.466,00, pari al 10% dell'area ricadente in zona Fa;
- 5) l'incremento edificatorio pari a mq 30.587,00.

S.U.C. DI PROGETTO

- Centro Commerciale esistente	mq 31.166,00
- ampliamento Centro Commerciale	<u>mq 52.852,00</u>
	mq 84.018,00

INTERVENTI EDILIZI (S.U.C.)

- NUOVA COSTRUZIONE	mq 47.196,57
- RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA	mq 5.655,44
- RISTRUTTURAZIONE EDILIZIA	mq 2.566,00
- MANUTENZIONE STRAORDINARIA	<u>mq 28.600,00</u>
	mq 84.018,00

STANDARD URBANISTICI

L'ampliamento del Centro Commerciale Collestrada prevede i seguenti standard urbanistici:

- parcheggi, sia pubblici che privati
realizzati in struttura mq 100.000
realizzati a raso mq 44.000
mq 144.000

- verde pubblico mq 14.921

In base a quanto riportato nell'elaborato ST03 – VERIFICA STANDARD E DOTAZIONI TERRITORIALI, sono soddisfatte le quantità necessarie per la dotazione di parcheggi e di verde pubblico.

COMUNE DI PERUGIA

S.O. SERVIZI ALLE IMPRESE E PARTECIPAZIONI

U.O. SERVIZI ALLE IMPRESE

La programmazione commerciale delle medie e grandi strutture di vendita nel territorio comunale e il progetto di ampliamento del centro commerciale di Collestrada

COMUNE DI PERUGIA - AMC.PG.A01
Prot.2018/0168465 del 27/07/2018 ore 12:56
Mitt:U.O. SERVIZI ALLE IMPRESE
Ass: U.O. SERVIZI ALLE IMPRESE
Class:11.03.01



1. Il panorama normativo europeo e nazionale.

Con la Direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi del mercato interno, approvata dal Parlamento e dal Consiglio dell'Unione Europea il 12 dicembre 2006 - nota come "*Direttiva Bolkestein*" -, è stato istituzionalizzato il perseguimento dell'obiettivo di garantire la libera concorrenza dei servizi nel mercato degli Stati membri delle Comunità, in modo da realizzare un mercato interno caratterizzato da maggiore competitività ed equilibrio.

Con Decreto legislativo 26 marzo 2010 n. 59 e s.m.i. lo Stato Italiano ha attuato la predetta Direttiva, volta ad inserire nuovi metodi nella programmazione regionale, tali da richiedere una radicale rivisitazione del pregresso complesso quadro normativo di riferimento, al fine di conformare lo stesso alle nuove aspettative.

Successivamente il Decreto legge 13 agosto 2011 n.138 convertito dalla legge 14 settembre 2011 n.148 "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria e lo sviluppo" all'articolo 3 ha previsto che "*entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, Comuni, Province, Regioni e Stato adeguano i rispettivi ordinamenti al principio secondo cui l'iniziativa e l'attività economica privata sono libere*".

Il Decreto legge 6 dicembre 2011 n. 201 convertito dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214 recante "*disposizioni urgenti per la crescita e l'equità e il consolidamento dei conti pubblici*" all'art. 31 comma 2 afferma che "*secondo la disciplina dell'Unione Europea e nazionale in materia di concorrenza, libertà di stabilimento e libera prestazione di servizi, costituisce*

principio generale dell'ordinamento nazionale la libertà di apertura di nuovi esercizi commerciali sul territorio senza contingenti, limiti territoriali o altri vincoli di qualsiasi natura, esclusi quelli connessi alla tutela della salute, dei lavoratori, dell'ambiente e dei beni culturali. Le Regioni e gli enti locali adeguano i propri ordinamenti alle prescrizioni del presente comma [...]

.Il Decreto legge 24 gennaio 2012 n.1 convertito dalla legge 24 marzo 2012, n.27 recante “*disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*” all'art.1 recita: “*Fermo restando quanto previsto dall'art.3 del decreto legge 13 agosto 2011, n.138, convertito con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011 n.148, in attuazione del principio di libertà di iniziativa economica sancito dal trattato dell'Unione Europea, sono abrogate, dalla data di entrata in vigore dei decreti di cui al comma 3 del presente articolo e secondo le previsioni del presente articolo:*

a) le norme che prevedono limiti numerici, autorizzazioni, licenze, nulla osta o preventivi atti di assenso dell'amministrazione comunque denominati per l'avvio di un'attività economica non giustificati da un interesse generale, costituzionalmente rilevante e compatibile con l'ordinamento comunitario nel rispetto della proporzionalità;

b) le norme che pongono divieti e restrizioni delle attività economiche non adeguati o non proporzionati alle finalità pubbliche perseguite, nonché le disposizioni di pianificazione e programmazione territoriale o temporale autoritativa con prevalente finalità economica o prevalente contenute economico, che pongono limiti, programmi e controlli non ragionevoli, ovvero non adeguati ovvero non proporzionati rispetto alle finalità pubbliche dichiarate [...]

2. La normativa regionale

I principi dettati dalla normativa europea e statale sono stati recepiti nel corso degli anni nella normativa regionale in materia di commercio.

A fronte del quadro normativo sopra richiamato, che obbliga a seguire in tema di programmazione commerciale nuovi metodi da un lato rispettosi dei principi di liberalizzazione delle attività economiche e dall'altro però coerenti con l'obiettivo di assicurare il rispetto della libera concorrenza, favorendo lo sviluppo equilibrato delle differenti tipologie distributive, è intervenuta la Legge Regionale n. 15 del 16 febbraio 2010

che ha apportato sostanziali modificazioni ed integrazioni alla Legge regionale preesistente del 3 agosto 1999 n.24.

Il 13 giugno del 2014 la Regione Umbria con Legge n.10 ha approvato il Testo Unico in materia di commercio il quale, in tema di programmazione commerciale ed urbanistica, identifica all'articolo 9 gli obiettivi che, mediante tali strumenti, devono essere perseguiti e precisamente:

“a) favorire la realizzazione di una rete distributiva che assicuri la qualità dei servizi da rendere ai consumatori e la qualità della vita della popolazione nonché la migliore produttività del sistema.

b) assicurare il rispetto del principio della libera concorrenza, favorendo l'equilibrato sviluppo delle diverse tipologie distributive con particolare attenzione alla tutela e alla valorizzazione delle piccole e medie imprese commerciali

c) rendere compatibile l'impatto degli insediamenti di maggiore dimensioni con il contesto economico-territoriale per il rispetto dei diritti dei consumatori di avvalersi di una rete distributiva effettivamente articolata per tipologie e prossimità

d) salvaguardare e riqualificare i centri storici attraverso politiche di valorizzazione integrate tra le funzioni commerciali e le dimensioni ambientali, urbanistiche, edilizie e di mobilità anche mediante interventi innovativi nei valori del contesto

e) salvaguardare e riqualificare la rete distributiva nelle zone di montagna e rurali, anche attraverso la promozione di servizi commerciali polifunzionali ed esercizi multisettoriali, al fine di favorire il mantenimento e la ricostituzione del tessuto commerciale

f) favorire gli insediamenti commerciali destinati al recupero, all'ammodernamento e allo sviluppo delle piccole e medie imprese commerciali già operanti sul territorio interessato

g) favorire il recupero urbano delle aree periferiche in trasformazione, anche mediante il riordino, la riqualificazione e l'integrazione dell'insediamento commerciale in zone industriali, artigianali e commerciali ricorrendo ad appositi piani esclusivamente nel rispetto dei principi di programmazione commerciale contenuti nel presente testo unico e nella normativa regionale vigente in materia di governo del territorio [...]

Con specifico riferimento alla programmazione comunale, l'articolo 11 della L.R 10/2014 prevede che: *“1. I comuni, al fine di migliorare la funzionalità e la produttività del sistema dei servizi concernenti le attività commerciali, valutate le caratteristiche e le tendenze della distribuzione commerciale e nel rispetto di quanto disposto dal regolamento e dall'atto di indirizzo di cui all' articolo 10 , commi 5 e 7, adottano, previa concertazione di cui all' articolo 13 , un atto di programmazione che disciplina le modalità di applicazione dei criteri*

qualitativi individuati dalla programmazione regionale in riferimento all'insediamento di tutte le attività commerciali, ivi compresa la somministrazione di alimenti e bevande, tenendo conto delle diverse caratteristiche del proprio territorio. Tale atto di programmazione tiene conto, altresì, delle caratteristiche urbanistiche e di destinazione d'uso dei locali, dei fattori di mobilità, traffico, inquinamento acustico e ambientale, aree verdi, parcheggi, delle caratteristiche qualitative degli insediamenti, dell'armonica integrazione con le altre attività economiche e del corretto utilizzo degli spazi pubblici o di uso pubblico.

2. I comuni adeguano i propri strumenti urbanistici, anche in relazione a singole varianti, nel rispetto della normativa regionale vigente in materia di governo del territorio, tenuto conto dei criteri di cui all' articolo 10, comma 6 adottati dalla Giunta regionale e, in relazione alla previsione di nuovi insediamenti commerciali, individuano:

a) le aree da ritenersi sature rispetto alla possibilità di localizzarvi nuovi insediamenti tenuto conto delle condizioni di sostenibilità ambientale, infrastrutturale, logistica e di mobilità relative a specifici ambiti territoriali, ed in particolare:

1) il grado di congestione delle infrastrutture stradali da valutare in base al numero di mezzi, al numero di innesti e di accessi diretti e al numero delle funzioni svolte (collegamento interprovinciale, mobilità in area metropolitana, collegamento ad area industriale, collegamento esercizi commerciali);

2) dell'idoneità delle caratteristiche delle infrastrutture rispetto alle funzioni svolte;

3) delle caratteristiche della qualità della circolazione, anche dal punto di vista degli utenti, in considerazione delle funzioni assegnate alla strada nell'ambito della propria rete e del proprio ambito territoriale di riferimento, secondo i livelli di servizio di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) e alle norme regionali di settore;

4) dell'ammontare dei costi per le amministrazioni pubbliche interessate ai fini dell'adeguamento delle infrastrutture e della tutela delle risorse essenziali del territorio;

b) le aree di localizzazione delle medie e delle grandi strutture di vendita, tenendo anche conto, nel rispetto di quanto disposto dal regolamento di cui all' articolo 10, comma 5 degli effetti d'ambito sovracomunale e di fenomeni di addensamento di esercizi che producono impatti equivalenti a quelli delle grandi strutture di vendita.

3. Le determinazioni dei comuni di cui ai commi 1 e 2 possono essere differenziate in relazione a singole parti del territorio comunale o zone di cui all' articolo 19 ed alla tipologia degli esercizi di cui all' articolo 18. In particolare la strumentazione urbanistica per

l'insediamento in aree non esclusivamente commerciali può disporre limitazioni all'insediamento di attività commerciali in relazione alle classificazioni di cui all' articolo 19.

A seguito delle modifiche introdotte con le leggi regionali n.12 del 3.11.2016 e n.3 del 3.8.2017 all'art.18, è stato abrogato ogni vincolo posto precedentemente dall'art. 18 co. 1 lett. h) del T.U: alla dimensione massima degli insediamenti, con possibilità pertanto di realizzare nuove strutture commerciali ed ampliamenti anche superiori alle superfici massime di 15000 o 20000 mq. in passato previste.

I progetti presentati per la realizzazione di medie e grandi strutture di vendita devono comprendere un analitico studio progettuale di incidenza e sviluppo dell'iniziativa imprenditoriale e commerciale proposta, evidenziando dunque le prospettive perseguite e le possibili ricadute, positive e negative, sulla realtà economica del territorio.

Infine, all'art 10 comma 5 della citata l.r.n.10/2014 è previsto che la Giunta Regionale con proprio regolamento definisca i criteri e le modalità per l'attuazione degli obiettivi di cui al summenzionato art. 9, nel rispetto di quanto previsto dall'art.3, comma 2 del decreto legge 6 dicembre 2011, n.201 inerente i criteri di pianificazione territoriale ed urbanistica riferiti al settore commerciale commercio. La Regione Umbria ha approvato il regolamento con deliberazione della Giunta Regionale n.1 del 8/1/2018.

In ottemperanza a tali prescrizioni - ed anche a seguito delle modifiche introdotte con le leggi regionali n.12 del 3.11.2016 e n.3 del 3.8.2017 al predetto testo unico - è stato da ultimo emanato il Regolamento regionale n.1 dell'8.1.2018 "Norme regolamentari attuative dell'art. 10 co.5 e 6 e dell'art. 10 bis, comma 3 della legge regionale 13 giugno 2014, n.10", che definisce obiettivi e criteri cui i Comuni devono attenersi negli strumenti di programmazione commerciale, pianificazione urbanistica e infrastrutturale, al fine di favorire l'equilibrato sviluppo degli insediamenti commerciali di dimensioni M3, G1 e G2, individuati dalla normativa - per gli enti di classe I come Perugia - nelle strutture di superficie compresa fra 1501 e 2500 mq (M3) , fra 2501 e 5500 mq. (G1) e superiori a 5500, senza limiti di ampiezza massima (G2);-ai sensi dell'art. 6 co.1 del predetto regolamento regionale all'art. 6, comma 1, *"I Comuni adottano l'atto di programmazione di cui all'art.11 della l.r. 10/2014, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del presente. Decorsi i termini di 180 giorni e fino all'adozione dello stesso, i Comuni non possono rilasciare autorizzazioni per grandi strutture di vendita e medie strutture di vendita di tipologia M3.*

La programmazione commerciale viene adottata favorendo *“a) l'utilizzazione del territorio, secondo criteri di sviluppo sostenibile e nel rispetto degli strumenti urbanistici... b) la promozione delle componenti produttive del territorio, compatibilmente con la tutela, il recupero e la valorizzazione del paesaggio, dell'ambiente e del territorio ...previo studio dell'impatto ambientale...c) l'integrazione e la riqualificazione degli insediamenti... d)l'equilibrato sviluppo e la regolare articolazione e distribuzione urbana delle attività commerciali...nell'ambito delle previsioni di Piano regolatore generale...e) l'utilizzo e/o il miglioramento delle modalità di trasporto dell'area interessata tenuto conto del sistema di trasporto pubblico integrato...”* In particolare, la localizzazione delle medie strutture di vendita superiore di tipologia M3 e delle, grandi strutture di vendita deve avvenire individuando aree *“a) in prossimità di stazioni e nodi di interscambio del trasporto pubblico e privato; b) dotate di una efficace accessibilità alle principali arterie della viabilità regionale...”*.

Nell'individuazione delle aree di localizzazione e negli strumenti urbanistici, i comuni favoriscono l'insediamento delle grandi superfici commerciali in aree già dotate di infrastrutture per il trasporto privato e pubblico, il recupero del patrimonio edilizio esistente, dei complessi produttivi dismessi e la riqualificazione urbanistica di aree degradate e sottoutilizzate.

Sotto tali profili qualitativi il progetto risulta conforme alle linee di indirizzo regionali.

3.La programmazione comunale vigente.

Con deliberazione C.C.n.35 dell'8.4.2013 è stata approvato l'atto comunale di programmazione commerciale per medie e grandi strutture di vendita, in attuazione della disciplina al tempo vigente dettata dalla L.R. n.15/2010, secondo cui gli enti erano tenuti a definire criteri generali di localizzazione per l'insediamento delle strutture medesime in coerenza con principi di equilibrato sviluppo della rete distributiva, alla pianificazione urbanistica e alla rete infrastrutturale nonché a definire ulteriori standard qualitativi delle nuove strutture commerciali di grandi dimensioni oltre a quelli previsti in via generale dalla deliberazione della Giunta Regionale n. 738 del 5 luglio 2011.

La normativa regionale sopravvenuta (L.R.n.10/2014, T.U. in materia di commercio (cfr. art.10, commi 5 e 6), come già ricordato, non ha sostanzialmente innovato i criteri sulla base dei quali era stata impostata la programmazione comunale: ferma restando la tutela

dei principi di trasparenza del mercato, la concorrenza, la libertà di impresa e di libera circolazione delle merci, devono essere definite attraverso la programmazione commerciale "... a) le aree da ritenersi sature rispetto alla possibilità di localizzarvi nuovi insediamenti..." tenendo conto "...del grado di congestione delle infrastrutture... dell'idoneità delle caratteristiche delle infrastrutture.... delle caratteristiche della qualità della circolazione...dell'ammontare dei costi per le amministrazioni pubbliche interessate ai fini dell'adeguamento delle infrastrutture e della tutela delle risorse essenziali del territorio..." ed inoltre "...degli effetti d'ambito sovracomunale e di fenomeni di addensamento di esercizi che producono impatti equivalenti a quelli delle grandi strutture di vendita...". Anche il regolamento regionale 1/2018 attuativo individua i criteri urbanistici, infrastrutturali ed ambientali da valutare per una corretta programmazione degli insediamenti.

Assumono tuttavia rilevanza almeno due aspetti che impongono un aggiornamento della programmazione attuale:

- a) la prescrizione dell'art. 6 co.2 del Regolamento, secondo cui ai fini dell'applicazione dello stesso è fatto salvo il rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 (Norme in materia ambientale), dal D.P.R. 59/2013 (Disciplina dell'autorizzazione unica ambientale) e dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale e rilascio di autorizzazioni ambientali. In altri termini emerge la necessità di sottoporre in primis lo strumento di programmazione commerciale alle procedure di verifica previste dalla normativa ambientale e dunque a verifica di assoggettabilità a Valutazione ambientale strategica di cui all'art.12 del D.Lgs. 152/2006: per completezza, anche se ha un rilievo secondario in questa sede, le singole pratiche autorizzative dei grandi progetti di insediamento dovranno poi essere oggetto delle procedure di VIA;
- b) l'eliminazione di ogni vincolo alla dimensione massima degli insediamenti (cfr. sopra pag. 5, secondo cpv.) impone di riconsiderare e definire le condizioni urbanistiche, infrastrutturali e ambientali da rispettare in relazione alla natura e alle dimensioni dei più rilevanti progetti di trasformazione, recupero e insediamento proposti all'Amministrazione.

La procedura di aggiornamento della programmazione vigente è stata già avviata con atti formali e tuttavia - considerando i tempi necessari per l'elaborazione del documento e la procedura regionale di verifica di assoggettabilità a VAS della programmazione aggiornata- è presumibile che l'approvazione finale da parte del Consiglio Comunale potrà avvenire solo a fine anno.

4. Il progetto di ampliamento del Centro commerciale di Collestrada e dell'insediamento IKEA come descritto nella relazione di impatto commerciale.

Il progetto proposto da EUROCOMMERCIAL S.P.A. per l'ampliamento per circa 30.000 della superficie del Centro commerciale di Collestrada e l'insediamento di IKEA (con una struttura di vendita non alimentare di dimensioni G2 "superiore" consentita, come già visto, a seguito della modifica dell'art. 18 del T.U. del commercio) è stato presentato ai sensi degli artt. 24 e 25 della L. r. n.10/2014, in variante al P.R.G. vigente, ed è attualmente in fase di pre-istruttoria per l'approvazione da parte del Consiglio comunale dell'avvio del procedimento.

La procedura prevede che pregiudiziale per l'adozione della relativa variante sia l'esito positivo della conferenza di servizi indetta ai sensi dell'art. 24 tra Comune, Provincia, Regione ed altri enti coinvolti sull'autorizzabilità dell'iniziativa commerciale.

Sembra utile riportare una parte del progetto, ed in particolare un estratto delle pagg.75-85 della relazione di impatto commerciale presentata dall'investitore, per dare conto degli effetti preventivati dell'apertura della struttura sul tessuto economico – commerciale del territorio.

Secondo i proponenti "...L'ampliamento del Centro Commerciale interagirà con l'economia regionale, offrendo opportunità alle imprese umbre di produzione di beni e servizi e creerà nuova occupazione in un territorio che ha "pagato" gli effetti della crisi sull'occupazione oltre che quelli da eventi sismici. Si stima un investimento complessivo di circa 140,0 mil €. Durante la costruzione e l'allestimento dell'ampliamento della galleria e la ristrutturazione di quella esistente, Eurocommercial prevede di utilizzare risorse locali per installazioni attrezzature, cooperative di trasporto, pulizie e allestimenti vari.....Il consumatore che risiede o trascorre parte dell'anno in Umbria potrà trovare nei nuovi tenants presenti nella galleria un ampliamento dell'offerta di acquisti in negozi che, diversamente, non sarebbero presenti e a lui fruibili nella Regione. Inoltre, la presenza di Ikea ridurrà l'"evasione" che, inevitabilmente sposta i consumatori verso le regioni vicine (Toscana, Marche, Lazio). È

possibile ipotizzare infine che si genereranno gravitazioni da alcune zone di altre regioni (porzioni della provincia di Siena e Arezzo) che inizieranno a gravitare sul centro commerciale ampliato e Ikea con effetti non misurabili ma sicuramente generatori di indotto sulla rete della Regione

Parte della spesa delle famiglie per le merceologie considerate è effettuata al di fuori dei confini della Regione così come allo stesso modo parte delle spese di non residenti vengono effettuate in Umbria. Nel nostro caso – diversamente da altre merceologie - riteniamo vi sia un saldo negativo per entrambe le merceologie essendo l'Umbria soggetta da una parte all'attrazione della rete Toscana (si pensi all'Outlet Valdichiana) così come alla rete Laziale (Outlet Soratte, Ikea Porta di Roma). Verosimilmente neutro il saldo commerciale sul versante Marche...".

"...Una volta definiti domanda e offerta è stato stimato il presumibile impatto delle nuove aperture sulla rete a partire dalle vendite. Queste sono costituite in massima parte da travaso di vendite da strutture esistenti e dal parziale recupero delle evasioni; nel caso dell'abbigliamento comprendono anche il recupero delle vendite oggi sviluppate dalle attività che saranno demolite e ricostruite/ampliate nel nuovo complesso commerciale...

Secondo il processo analitico adottato, è stato preliminarmente definito "...il mercato di riferimento su base regionale come il prodotto del numero di famiglie per la spesa media per famiglia nel settore merceologico considerato (Abbigliamento e Calzature / Mobili e articoli per la casa). A questo valore abbiamo aggiunto un ipotetico benefico proveniente dal turismo ...:il numero di presenze turistiche annue fornite dall'osservatorio statistico della Regione Umbria per il 2016 è stato diviso per 365 giorni, riportando in questo modo i turisti a "Residenti equivalenti". Equiparando (necessariamente) la famiglia media turistica alla famiglia umbra è stato calcolato il numero di "Famiglie equivalenti).

Il prodotto del numero di "famiglie turistiche" per la spesa media familiare nei settori merceologici considerati quantifica il mercato aggiuntivo derivante dal turismo che, sommato al mercato effettivo (residenti umbri) ci restituisce il Mercato Regionale di Riferimento. Una volta definito il Mercato Regionale di Riferimento Definiti i consumi regionali a questo abbiamo detratto le evasioni verso le regioni limitrofe, ottenendo come risultato i Consumi interni. ...Per tutte le insegne/canali di vendita abbiamo calcolato la quota di mercato dividendo le vendite stimate per i consumi interni. Abbiamo stimato quanto può essere il travaso delle vendite del nuovo punto vendita provenienti dalle altre

insegne a questo abbiamo aggiunto una quota parte corrispondente al recupero delle evasioni stimando in questo modo le vendite che il pv di progetto può avere.

Per determinare l'impatto degli addetti sulla rete esistente abbiamo considerato il travaso delle vendite per ogni insegna e canale diviso il numero medio degli addetti in Umbria (in sintesi: se il travaso dal P.V. "Alfa" corrisponde a 1.000.000 di euro e le vendite per addetto del P.V. Alfa sono pari a 350.000 euro si stima che probabilmente ci sarà un calo occupazionale corrispondente a $1.000.000/350.000 =$ circa -3 unità di lavoro).

L'indotto che verrà creato dall'arrivo di nuovi tenants di caratura internazionale porterà benefici di grande evidenza nel comparto dell'occupazione. L'ampliamento di circa 2.000 mq dei negozi esistenti, circa 9.500 mq di nuovi negozi non esistenti sul territorio di Perugia, circa 1.500 mq di pubblici esercizi, servizi e artigianato, circa 1.500 mq di piccoli esercizi genererà nuova occupazione per 1.000 posti di lavoro con un impatto negativo su scala regionale di circa 382 posti di lavoro e dunque un saldo positivo pari a + 618 posti di lavoro.

A margine di quanto sopra è da sottolineare che l'ampliamento del centro commerciale genererà sia un indotto diretto (incremento del personale addetto ai servizi di pulizia, sorveglianza, manutenzione ordinaria) che indiretto, soprattutto per quanto riguarda Ikea (fornitura di materiali/prodotti da aziende locali, servizi di trasporto a domicilio, servizi di montaggio per gli arredi complessi). Il calcolo di questo indotto (solo in parte stimabile) non può non essere considerato fra le esternalità positive generate dal rinnovato polo commerciale. Eurocommercial si farà promotore di una sensibilizzazione dei tenants che apriranno a Perugia, affinché valutino per le nuove assunzioni il personale che ha già lavorato nel settore del commercio ...

L'investimento complessivo di circa 140,0 mil € creerà un indotto per le imprese di costruzione e allestimento dell'ampliamento del centro commerciale. Eurocommercial offrirà a pari condizioni opportunità di lavoro a imprese locali.

L'indotto che verrà creato dall'arrivo di nuovi tenants porterà benefici di grande evidenza nel comparto dell'occupazione. Si stima la creazione di nuovi posti di lavoro per circa 1000 unità con un impatto negativo sulla rete esistente su scala regionale di circa 380 posti di lavoro ed un conseguente saldo positivo pari a +619 posti di lavoro ..."

5. Il progetto di insediamento di Collestrada e l'attuale programmazione commerciale.

Alcuni dati dichiarati dall'investitore nella relazione di impatto appaiono determinanti ai fini di una valutazione complessiva:

- incremento superficie utile commerciale progettata: + 54.178 mq (cfr. pag. 66);
- flussi di arrivi/partenze media giornaliera attuale 13.911
- flussi di arrivi/partenze media giornaliera progettata 25.819
- incremento del flusso di consumatori previsto + 82/86 % (cfr. pag. 35);

Fondamentale ai fini del presente lavoro è inoltre considerare che il progetto prevede da parte di Eurocommercial la realizzazione di opere di viabilità di comparto e di collegamento con la viabilità principale della E45 e la SS75 da e verso Ospedalichio: per la E45 fra Ponte S. Giovanni e Collestrada è in programma da parte di ANAS un intervento di ampliamento di grande rilevanza con la realizzazione di una terza corsia

L'analisi compiuta dall'atto di programmazione consente di comprendere in pieno la problematica e le condizioni per un suo superamento.

La rete stradale nel Comune di Perugia presa a riferimento per la valutazione della sostenibilità degli insediamenti M3, G1 e G2 (oltre 1500 mq di superficie di vendita fino a 20000 al tempo della programmazione, senza limiti massimi, come si è visto, con la normativa regionale attuale) è quella primaria definita ai sensi della L.R. n. 46/1997 e dunque:

- il raccordo autostradale Perugia – Bettolle fino a P.S. Giovanni;
- la E45 fra Pierantonio e S. Martino in Campo;
- la strada extraurbana principale SS75 Perugia- Foligno ed il confine comunale ad est, prossimo ad Ospedalichio;
- la strada extraurbana Perugia – Ancona fra la E45 e Pianello

Le infrastrutture stradali indicate sono poi state suddivise in tratti omogenei, presi a riferimento per le analisi di dettaglio successive e in particolare - con riguardo al tema in esame- considerando la situazione del tratto omogeneo "...d. E45 nel tratto compreso fra lo svincolo con la SS75 (Collestrada) e quello con il raccordo Autostradale (Ponte S. Giovanni-: cfr. pag. 56).

I singoli tratti omogenei sono stati quindi valutati in base a specifici parametri inerenti:

- a) grado di congestione;

- b) idoneità dei tratti stradali rispetto alle funzioni svolte;
- c) livello delle emissioni inquinanti da traffico;
- d) caratteristiche di qualità della circolazione;

“...Tali parametri contribuiranno in sede di adeguamento del PRG alla definizione delle *aree sature*, in cui l'insediamento delle strutture commerciali M3, G1 e G2 deve essere regolamentato o escluso...” (pag.57).

Secondo l'iter logico seguito dalla programmazione, l'individuazione delle aree sature dal punto di vista degli insediamenti commerciali – nelle more di una più puntuale definizione in sede di pianificazione urbanistica - è derivata dunque esclusivamente da fattori infrastrutturali e viabilistici relativi alle caratteristiche della rete stradale primaria e dei flussi di traffico rilevati.

Per il tratto omogeneo Ponte S. Giovanni/ Collestrada (direzione Nord e Sud – tratto “d” dell'analisi, pag. 56 e ss. della programmazione) in via principale a servizio dell'area dove è progettato l'ampliamento del Centro commerciale e la realizzazione di IKEA, la classificazione con il grado di criticità massimo (“rosso”) risulta in particolare derivante da tutti i fattori considerati, ed in particolare:

- a) grado di congestione:

è calcolato un flusso di saturazione – dato dal numero di veicoli/h suddiviso per il numero di corsie – superiore a quello massimo desunto dagli studi in materia (145-148% nelle ore di punta, 115-117% giornaliera- cfr. pag.60);

- b) idoneità dei tratti stradali rispetto alle funzioni svolte:

nel tratto omogeneo Ponte S. Giovanni – Collestrada si sommano numerose componenti di traffico (quello della E45, quello da e per la SS75, i traffici locali dell'area urbana di Ponte S. Giovanni e Perugia (cfr. pag. 62);

- c) livello delle emissioni inquinanti da traffico:

i livelli rilevati risultano i più alti del territorio comunale (cfr. pag. 64);

- d) caratteristiche di qualità della circolazione:

tale parametro, che individua sostanzialmente la “durata” del maggior traffico veicolare nel corso di 13 ore della giornata (dalle 7 alle 20), indica una persistenza media di flussi veicolari rilevanti nel tratto in esame superiore a 10 (quindi per più di 10 ore al giorno) a fronte, ad esempio di valori inferiori a 7 (per il tratto E45-Pianello), ma anche superiori ad 11 (per Collestrada – Ospedalichio- cfr. pag. 65-66).

6. Le conclusioni.

Dalla presente relazione si possono trarre dunque tre ordini di conclusioni:

- 1) il progetto di Collestrada risulta in contrasto con la vigente programmazione commerciale sulla base dell'attuale configurazione della dotazione infrastrutturale di viabilità primaria e locale, per le motivazioni sopra ampiamente evidenziate che individuano il tratto stradale omogeneo Ponte S. Giovanni – Collestrada al livello “rosso” di criticità e dunque le aree circostanti servite da detta viabilità primaria classificabili come “sature” dalla pianificazione urbanistica;
- 2) l'impatto commerciale della struttura, secondo le previsioni dell'investitore, porterà ad un aumento dei flussi medi giornalieri di arrivi/partenze dalla struttura attuale derivante sia dall'incremento dei servizi, del personale e dei consumatori previsti;
- 3) secondo quanto riscontrato sotto il profilo tecnico nella relazione di compatibilità trasportistica redatta dall'U.O. Mobilità e infrastrutture, il contrasto attualmente presente fra lo strumento di programmazione e il progetto sarà superabile attraverso la realizzazione del progetto, delle opere di comparto e di collegamento nonché del progetto ANAS di ampliamento della sede stradale della E45 fra Ponte S. Giovanni e Collestrada, che modificheranno il tratto di viabilità primaria a servizio dell'insediamento in termini tali da non essere più classificabile come “rosso” in base dei parametri utilizzati dalla programmazione commerciale.

IL DIRIGENTE
U.O. SERVIZI ALLE IMPRESE
(Dr. Roberto Ciccarelli)



S.O. SERVIZI ALLE IMPRESE E PARTECIPAZIONI
LA DIRIGENTE
(Dr.ssa Angela Maria Moriconi)



AVVIO DEL PROCEDIMENTO COMPARTO EUROCOMMERCIAL PROPERTIES

RELAZIONE ISTRUTTORIA U.O. MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE

La presente relazione illustra l'intervento di potenziamento della viabilità previsto e connesso al potenziamento del Centro Commerciale Collestrada, dove è prevista l'apertura di un punto vendita IKEA.

La relazione avrà ad oggetto, in particolare, il tema del superamento della condizione potenziale di area satura, che caratterizza attualmente il tratto di E45 compreso tra lo svincolo di Ponte San Giovanni e l'intersezione con la strada 75 "Centrale Umbra" nei pressi dell'abitato di Collestrada.

Lo stato attuale

La circolazione veicolare nella rete primaria, nei dintorni del Centro Commerciale Collestrada, è attualmente caratterizzata da fenomeni di congestione evidenti, polarizzati nelle direzioni verso e da Perugia, rispettivamente nelle ore della mattina e del pomeriggio. Le motivazioni di tale congestione derivano in gran parte da un'insufficienza strutturale dello svincolo E45-SS75: se la distribuzione dei flussi con provenienza Foligno è largamente sbilanciata verso Perugia (in direzione Cesena svoltano una parte minoritaria dei veicoli, pari a circa il 25% del flusso totale, mentre il restante 75% prosegue verso Perugia Terni) lo svincolo offre invece rampe identiche nelle due direzioni, caratterizzate da una sola corsia per direzione. E' evidente che il flusso verso Perugia non trova nella rampa una capacità sufficiente per "smaltire" la quota maggioritaria delle due corsie della SS75, capacità che viene ulteriormente limitata dall'ingresso, con dare la precedenza, sulla E45. Il risultato è che si creano accodamenti che risalgono la SS75 mediamente fino allo svincolo di Ospedalichio nord.

La difficoltà di rientro sulla E45 di questo flusso consistente di veicoli provenienti da Foligno, che devono dare precedenza ai veicoli già presenti sulla E45, viene inoltre amplificata dalla vicinanza dello svincolo in uscita di Collestrada (lato Valtiera nord), determinando un incrocio di traiettorie tra i veicoli in ingresso sulla E45 e quelli in uscita dalla E45 verso il Centro Commerciale attuale e la zona industriale-commerciale della Valtiera.

La situazione è speculare nella direzione Perugia – Foligno, dove, nel pomeriggio, i flussi veicolari sono per lo più diretti verso Foligno (ancora verso Cesena svolta una quota minoritaria dei veicoli, sempre attorno ad un quarto del flusso totale, mentre i tre quarti hanno come destinazione Assisi - Foligno) e trovano nella rampa ad una sola corsia verso la SS75 una forte limitazione della capacità rispetto alle 2 corsie della E45.

Anche in questo caso la situazione viene aggravata dall'incrocio delle traiettorie tra i veicoli che dalla E45 vogliono uscire in direzione Foligno e quelli che entrano nella E45 dallo svincolo di Collestrada e che vogliono invece proseguire verso Cesena.

Il risultato sono ancora accodamenti che creano uno stato di congestione su tutto il tratto della E45 fino allo svincolo di Ponte San Giovanni arrivando talvolta e creare accodamenti nell'ultimo tratto del raccordo Perugia Bettolle, tra Piscille e Ponte San Giovanni.

I fenomeni illustrati derivano anche dalla consistenza dei flussi stessi, che, nel tratto tra lo svincolo E45-SS75 e quello di Ponte San Giovanni, sono in linea o addirittura superiori alla capacità teorica della strada stessa.

Questa condizione è stata ben illustrata nella relazione a corredo dell'atto di programmazione commerciale approvato dal Consiglio Comunale con atto n. 35 dell'8 aprile 2013, atto che ha decretato lo status potenziale di "area satura" su tutto il tratto di E45 compreso tra lo svincolo di Ponte San Giovanni e quello della SS75. Si evidenzia che l'individuazione delle "aree sature" si sarebbe dovuta compiere con apposita variante al PRG.

La relazione ha infatti indagato:

- a) grado di congestione (rapporto flusso/capacità);
- b) idoneità dei tratti stradali rispetto alle funzioni svolte;
- c) livello delle emissioni inquinanti da traffico;
- d) caratteristiche di qualità della circolazione;

determinando che, nel tratto in questione,

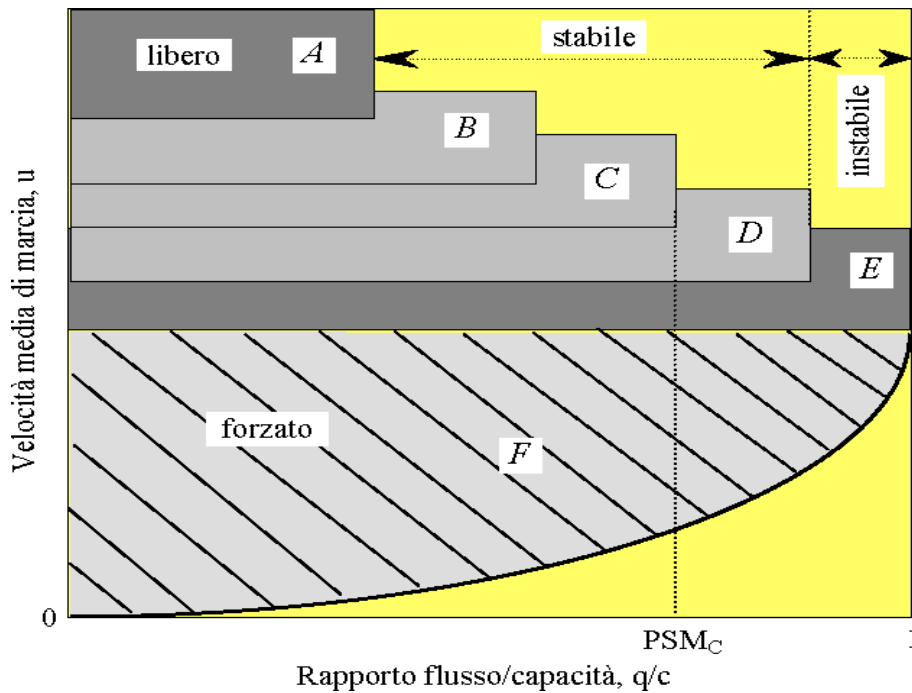
- a) il rapporto flusso/capacità può avere valori durante la giornata superiori al 100%;
- b) si sovrappongono flussi caratterizzati da spostamenti di medio-lungo raggio e flussi locali;
- c) gli alti flussi e, soprattutto, la congestione che causa fenomeni di “stop and go”, producono inquinanti atmosferici in misura massima rispetto a tutta la rete primaria indagata;
- d) i periodi temporali in cui i flussi risultano critici (ovvero superiori all’85% della capacità della strada) sono molto estesi nella giornata, ovvero la congestione non è limitata all’ora di punta, ma si estende a fasce orarie più ampie (10 ore al giorno nel tratto di specie).

Il tratto in questione è stato quindi classificato “rosso” e pertanto, sulla base della citata deliberazione n. 35/2013 del Consiglio Comunale, lo stato attuale delle infrastrutture viarie non consente l’ampliamento del Centro Commerciale di Collestrada nei termini come proposti.

L’approccio metodologico al tema dell’area satura

La società Eurocommercial, proprietaria del Centro Commerciale Collestrada, preso atto del progetto di adeguamento della viabilità nazionale per il nodo di Collestrada, predisposto e finanziato da ANAS, ha presentato una proposta di modifiche alla viabilità locale, corredata da un approfondito studio dei traffici attraibili dall’espansione del Centro Commerciale, tesa altresì al superamento delle condizioni che oggi determinano la condizione potenziale di area satura. Il proponente, quindi, si assume l’onere di potenziare in modo significativo la dotazione infrastrutturale dell’area di Collestrada, incrementandone la capacità di deflusso, non solo per “compatibilizzare” l’espansione del Centro Commerciale, ovvero per creare le condizioni che permettano alla rete primaria di assorbire i traffici supplementari attratti dal Centro Commerciale, ma per contribuire (in modo coordinato con gli interventi programmati da ANAS) a migliorare sensibilmente le condizioni circolatorie anche rispetto alla situazione attuale.

Utilizzando un gergo tipicamente trasportistico, l’intervento complessivo sulla viabilità (meglio descritto nel successivo paragrafo) sarà in grado, nonostante l’incremento dei flussi del Centro Commerciale, riportare il livello di servizio dell’intero “nodo viario di Collestrada” (ovvero il rapporto flusso/capacità) dall’attuale “F” (rapporto superiore al 100%) ai livelli più bassi, caratterizzanti una circolazione di tipo stabile.



I colori utilizzati sinteticamente nell'atto di programmazione commerciale sono riconducibili al più esatto parametro utilizzato in letteratura del Livello di Servizio (o, in inglese, Level of Service o LoS) secondo la seguente tabella di conversione:

- Verde (LoS - Level of Service A e B), per valori del rapporto flusso/capacità inferiori al 50%, dove non si rilevano fenomeni problematici in quanto le infrastrutture svolgono efficacemente il loro ruolo nella gerarchia della rete complessiva;
- giallo (LoS C e D), per valori del rapporto flusso/capacità compresi tra il 50% e l'85%, dove si rilevano tratti parzialmente problematici, per fenomeni saltuari di congestione ed inquinamento consistente con flussi che mostrano i primi segni di instabilità;
- rosso (LoS E ed F), per valori del rapporto flusso/capacità superiori all'85%, ovvero con valori dei flussi e degli inquinanti di fatto sempre sopra la capacità di assorbimento del sistema, e con molteplici eventi di instabilità della circolazione.

È evidente, quindi, che l'obiettivo di compatibilizzazione debba essere quello di avere, sul tratto oggetto di intervento di potenziamento della viabilità, almeno una classificazione "gialla", che testimonia il raggiungimento di una circolazione sostanzialmente stabile.

Si deve evidenziare che il livello di servizio, e quindi la classificazione ai fini dell'atto di programmazione commerciale, non dipende esclusivamente dal rapporto flusso/capacità, ma intervengono, come rappresentato in precedenza, anche altri fattori, tuttavia la rilevanza degli stessi diminuisce drasticamente qualora il rapporto F/C si trovi sotto l'85%, visto che in questo caso i fenomeni di congestione sono comunque sostanzialmente assenti o saltuari.

Infatti, quando il flusso è inferiore all'85% della capacità della strada, viene a perdere significato il concetto di durata temporale della congestione, essendo la stessa assente o saltuaria, gli inquinanti si riducono fortemente per l'assenza del fenomeno dello stop and go, e le diverse tipologie di stile di guida, tipiche di chi guida su percorsi medio lunghi e su quelli locali trovano aree di calma che sopperiscono ai potenziali conflitti.

Quanto detto è tanto più vero quanto il LoS si approssima al 50%, ovvero al limite superiore del livello "B", mentre i parametri secondari possono avere un ruolo sensibile qualora il rapporto sia appena sotto il limite dell'85%.

La proposta di potenziamento della rete viaria

Eurocommercial ha presentato al Comune di Perugia uno scenario di progetto costituito dalla somma di due distinti interventi:

1. il progetto ANAS, pensato e progettato dall'azienda nazionale in via del tutto indipendente dalla proposta di espansione del Centro Commerciale, che ANAS realizzerà in ogni caso, anche qualora la proposta Eurocommercial non trovasse attuazione, volto al potenziamento dello svincolo E45-SS75 e, conseguentemente, all'adeguamento delle sezioni adiacenti allo stesso, sia della SS75 che della E45;
2. il progetto Eurocommercial, di miglioramento della viabilità comunale, sia strettamente connessa alla funzionalità del Centro Commerciale, sia di riconnessione secondaria alla rete viaria locale nelle due direzioni principali verso Ponte San Giovanni – Perugia e verso Foligno. Eurocommercial inoltre è disponibile ad assumere l'onere finanziario di alcuni interventi sull'infrastruttura ANAS, previsti dal progetto della stessa, in quanto connessi ai movimenti dei veicoli in ingresso o uscita verso/da il Centro Commerciale.

In particolare, il progetto ANAS prevede:

- al nodo E45-SS75

allargamento a 2 corsie della rampa del nodo E45-SS75 da Perugia a Foligno, con sbancamento in destra rispetto alla sede attuale;

allargamento a 2 corsie della rampa del nodo E45-SS75 da Foligno a Perugia, utilizzando per intero l'attuale sottopasso alla E45 regolato a doppio senso di marcia;

esecuzione di un nuovo sottopasso alla E45, a nord di quello attuale, come predisposizione per la rampa di collegamento da Foligno a Madonna del Piano con entrata in esercizio previsto nella sola configurazione finale di realizzazione del collegamento Madonna del Piano – Collestrada;

esecuzione di un nuovo sottopasso alla E45, a sud di quello attuale, per la rampa di collegamento da Cesena a Foligno;

allargamento da 2 a 3 corsie del tratto iniziale della SS75, in ambedue le direzioni, per garantire in sicurezza le manovre di convergenza e divergenza tra le due direttrici di Perugia e Cesena.

- alla carreggiata ascendente (da Orte a Cesena) della E45:

allargamento da 2 a 3 corsie dalla Casina Piceller fino alla rampa di immissione verso Cesena allo svincolo di Collestrada;

allargamento dalle 3 corsie previste dal Progetto EC a 4 corsie del tronco di scambio tra la rampa di immissione verso Cesena dello svincolo di Collestrada e la rampa del nodo E45-SS75 da Perugia a Foligno.

In altre parole, il progetto ANAS va a sanare quelle insufficienze infrastrutturali dettagliate in avvio di relazione, che creano gli accodamenti ad oggi presenti sulla SS75 in ingresso a Perugia la mattina e quelli sulla E45, prima dello svincolo per la SS75, in uscita da Perugia nel pomeriggio, al rientro dei pendolari.

Il progetto Eurocommercial prevede nel dettaglio:

dare compimento a tutta la parte est della previsione per il comparto Valtiera del Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Perugia, realizzando la strada parallela alla ferrovia fino alla rotatoria sulla prosecuzione di via Gutenberg e la riconnessione con via della Valtiera nord attraverso il prolungamento di via Gutenberg fino alla rotatoria stessa: tale intervento permette la connessione bidirezionale da via della Valtiera nord con il centro commerciale Collestrada.

La viabilità al contorno alla nuova area commerciale Collestrada viene rifatta integralmente. Tutte le intersezioni vengono risolte mediante rotatorie o con intersezioni a T con obbligo di svolta a destra. Perimetrando l'area commerciale costituita dal centro commerciale esistente, la sua espansione e l'edificio previsto per IKEA a partire dal lato nord si trovano in senso antiorario:

la nuova strada parallela alla ferrovia, dall'intersezione 3 alla 4, che dà connessione, mediante una rotatoria di diametro esterno 30 metri e posta alla quota di 191,70 metri, al canile comunale e alla zona carico/scarico merci dell'Ipercoop che da un certo punto sale mediante una rampa dal livello dei parcheggi - 1 alla quota campagna attuale;

la strada, sempre parallela alla ferrovia, che rimanendo alla quota del primo piano interrato dei parcheggi fornisce 2 entrate e 2 uscite dal retro ai parcheggi, sia di IKEA che dell'espansione del centro commerciale;

una prima rotatoria, individuata come intersezione n. 3, del diametro esterno di 36 metri posta a quota di 186,5 metri s.l.m., non lontano dallo spigolo nord-ovest dell'edificio IKEA, che connette 3 strade: la nuova viabilità di PRG proveniente da via Gutenberg, la strada che passa ad ovest dell'edificio di IKEA e la strada nord anzidetta, parallela alla ferrovia;

la strada leggermente obliqua che passa ad ovest dell'edificio di IKEA, dall'intersezione 3 alla 6. Lungo tale strada si innesta (intersezione n. 5) il collegamento con la zona carico/scarico merci di IKEA;

un'altra rotatoria, al termine della strada ovest, individuata come intersezione n. 6, la prima di una serie di quattro rotatorie lungo via della Valtiera nord (cioè a nord della E45) che risultano quasi allineate. Questa rotatoria, del diametro esterno di 40 metri e posta alla quota di 189 metri, risulta avere 5 rami, in senso antiorario da nord nell'ordine: la strada obliqua anzidetta, l'ingresso/uscita al parcheggio periferico esterno, l'immissione dall'autolavaggio, la strada verso sud che si unisce con la complanare nord della E45 regolata a senso unico da est ad ovest; la strada interclusa tra IKEA e l'impianto di trasformazione ENEL;

la strada a sud di IKEA tra le intersezioni n. 6 e 7 sulla quale, sempre con movimenti di sola svolta in destra, è previsto l'ingresso/uscita del parcheggio interrato di IKEA; la strada è caratterizzata da una pendenza massima in discesa del 5,5%;

la seconda rotatoria della serie di quattro, individuata come intersezione n. 7, trovandosi alla medesima quota (184,1 metri) del secondo piano interrato del parcheggio limitato all'impronta dell'espansione del centro commerciale. Tale rotatoria, del diametro esterno di 45 metri, è a 4 rami: la strada anzidetta sul fronte sud di IKEA, la strada del nuovo sottopasso ovest della E45, la strada perimetrale del centro commerciale e l'ingresso/uscita al secondo piano interrato dei parcheggi. Questa rotatoria è potenziata nel secondo quadrante da una manovra svincolata in destra per i veicoli uscenti dal nuovo sottopasso e diretti al più capiente primo piano interrato dei parcheggi con accesso dalla successiva rotatoria o ai parcheggi, ancora successivi posti alla stessa quota del piano commerciale del centro;

la strada perimetrale che porta dalla rotatoria 7 alla rotatoria 8, con pendenza massima in salita 7,5%;

la terza rotatoria della serie di quattro, individuata come intersezione n. 8, trovandosi alla medesima quota (187,6 metri) del primo piano interrato del parcheggio, che risulta il più capiente. Tale rotatoria, del diametro esterno di 40 metri, è a 3 rami: la strada anzidetta proveniente dalla rotatoria 7; la sua prosecuzione sempre parallela alla E45 verso est; l'entrata e l'uscita al primo piano interrato dei parcheggi;

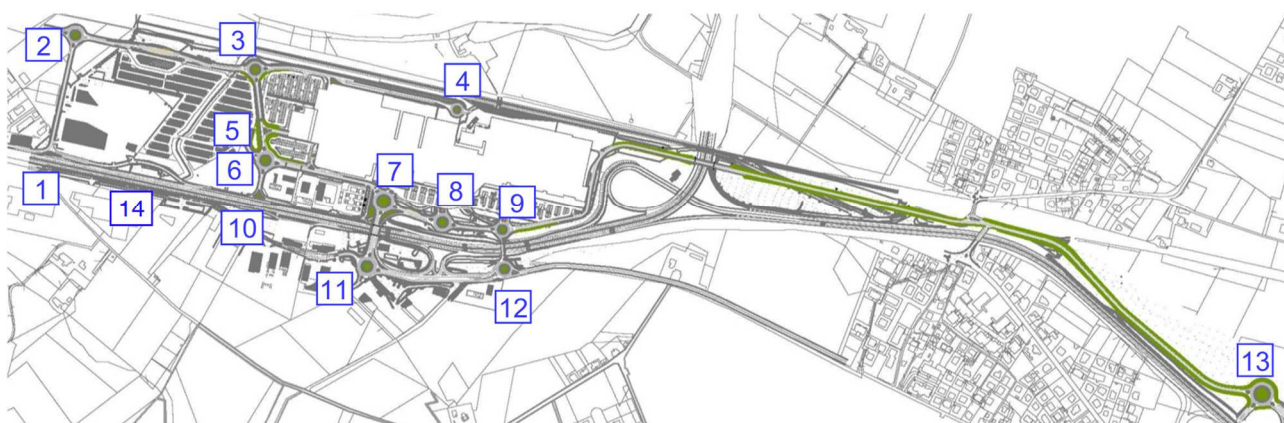
la strada perimetrale dalla rotatoria 8 alla rotatoria 9 con pendenza massima in salita del 7,5%;

la quarta rotatoria della serie di quattro, individuata come intersezione n. 9, si trova ad una quota di 191,5 metri, la stessa del parcheggio al piano di vendita. Tale rotatoria, del diametro esterno di 34 metri, è a 4 rami: la strada anzidetta proveniente dalla rotatoria 8; la strada del sottopasso attuale regolata però a senso unico in uscita dalla rotatoria da nord a sud, la strada che prosegue la perimetrazione del centro commerciale; l'entrata e l'uscita ai parcheggi scoperti;

la strada perimetrale dalla rotatoria 9, praticamente in piano risultando complanare al piano scoperto del parcheggio. Nel tratto parallelo al lato breve dell'edificio esistente viene realizzata, in adiacenza al centro commerciale, una rampa di accesso diretto al primo piano interrato, utilizzabile dai soli veicoli che provengono dallo svincolo di Ospedalichio.

è prevista la realizzazione di una strada di servizio parallela alla SS75 che permette l'accesso/egresso all'area commerciale senza impegnare il nodo tra E45 e la SS75 e lo svincolo di Collestrada. Tale strada si interseca mediante un'intersezione a doppia T sfalsata con la strada che sovrappassa sia la SS75 che la ferrovia, collegando i due abitati di Collestrada. La strada di servizio si riconnette alla viabilità attuale dello svincolo di Ospedalichio attraverso una rotatoria, individuata come intersezione n. 13. Si fa notare che il traffico in uscita dalla SS75 proveniente da Foligno e diretto all'area commerciale dovrà avere la precedenza alla stessa stregua di quanto accade oggi sul lato sud dello svincolo di Collestrada per i veicoli provenienti da Perugia.

Per finire la descrizione della viabilità secondaria e locale è necessario passare alla parte sud della E45 dove la rotatoria con la strada Ospedale di San Francesco viene modificata minimalmente con diametro esterno portato a 35 metri e isola centrale centrata (oggi eccentrica) di diametro 15 metri (esclusa corona sormontabile) e per la modifica della regolamentazione a senso unico da nord a sud dell'attuale sottopasso alla E45. Sempre sul lato sud della E45 è prevista una nuova rotatoria, già menzionata ed individuata dal n. 11, in corrispondenza del nuovo sottopasso ovest: tale rotatoria ha diametro esterno di 44 metri ed è posta ad una quota di 189,0 metri.



Il progetto Eurocommercial, in altre parole, prevede non solo le opere strettamente necessarie a garantire un'adeguata accessibilità al proposto Centro Commerciale con provenienza, come attualmente, dallo svincolo superstradale di Collestrada (sistema di rotatorie e sottopassi, riconnessione agli svincoli), ma anche due viabilità di ordine locale verso le direzioni che hanno le massime relazioni con il polo commerciale: Perugia e Foligno (inteso come asse della Centrale Umbra e ricomprensivo sia Bastia, Assisi e Spello, che ciò che si trova oltre Foligno, fino a Spoleto ed a Nocera Umbra). Della funzione di queste riconnessioni locali si parlerà più avanti.

Il tavolo tecnico ANAS – Eurocommercial – Comune di Perugia

È importante sottolineare che i progetti ANAS ed Eurocommercial sono perfettamente integrati e sinergici: un tavolo tecnico tra i due soggetti, unitamente al Comune di Perugia, ha infatti operato un'attività di sincronizzazione e sovrapposizione che è sfociata in un verbale tecnico di asseverazione.

Si riporta stralcio del verbale redatto dal tavolo in data 21.6.2018:

Il Tavolo Tecnico ha sovrapposto gli studi di fattibilità e progetti riscontrandone la compatibilità dal punto di vista geometrico-funzionale e dal punto di vista delle analisi trasportistiche.

Il Tavolo Tecnico ha condotto approfondimenti modellistici che tenessero in considerazione la realizzazione delle opere proposte da ANAS e da Eurocommercial Properties.

Le analisi modellistiche hanno dimostrato che le opere condivise di futura realizzazione previste dalla Tavola allegata e interessanti la E45, la SS75 e comunque tutte le opere viarie, consentono il miglioramento dei livelli di servizio sul tratto (attualmente indicato come critico nella Delibera di Consiglio Comunale n.35 del giorno 8.05.2013) della E45 anche a fronte dell'ampliamento del Centro Commerciale Collestrada.

Le opere di viabilità comunale (esterne alla viabilità primaria di competenza ANAS) incrementano la capacità di assorbimento dei flussi esistenti e futuri e garantiscono l'ordinaria e corretta funzionalità della viabilità primaria adiacente.

ANAS ribadisce che le opere rappresentate (per la propria competenza) nella Tavola allegata al presente verbale sono già inserite nella Programmazione Pluriennale di potenziamento dell'itinerario internazionale E45 nell'annualità 2018 e pertanto risultano finanziate.

ANAS comunica che, nei prossimi giorni, richiederà l'avvio della Conferenza dei Servizi relativa alle opere di cui allo studio di fattibilità trasmesso al Comune di Perugia in data 4 maggio 2018 con nota protocollo 233395, per l'avvio del percorso di approvazione dello studio stesso.

All'esito positivo della Conferenza si procederà alla redazione del Progetto definitivo, all'acquisizione dei pareri di legge e alla redazione del Progetto Esecutivo.

Solo successivamente si procederà all'appalto dei lavori e all'esecuzione degli stessi per il cui completamento si ritiene siano necessari 17 mesi a partire, presumibilmente, dall'anno 2020.

Il Tavolo tecnico auspica che la viabilità comunale sia da realizzarsi, per quanto possibile, in una fase antecedente rispetto alle opere di competenza ANAS poiché costituirebbe agevolazione alla cantierizzazione delle opere di competenza ANAS contribuendo a ridurre i disagi durante i lavori.

Le simulazioni

Il proponente ha consegnato al Comune di Perugia, all'interno della relazione sul traffico attratto e sulle modifiche alla viabilità, anche i risultati delle simulazioni effettuate sui vari scenari. Di seguito si riportano valutazioni su quello che, secondo gli uffici, risulta essere lo scenario finale, ovvero quello che meglio garantisce le condizioni di sicurezza, fluidità e disponibilità complessiva del sistema viario, e che, sempre secondo gli uffici, è l'unico che consente potenzialmente l'attuazione della proposta espansione del Centro Commerciale.

Lo scenario è la sommatoria degli interventi previsti dai due soggetti attuatori, ANAS ed Eurocommercial: all'interno delle opere di Eurocommercial sono presenti anche interventi che devono essere considerati necessari non tanto per il loro apporto di drenaggio dei flussi dalla viabilità primaria, quanto come opere che garantiscono accessibilità in ingresso ed uscita dal comparto del Centro Commerciale anche in situazioni di emergenza della rete nazionale, per eventi del tutto imprevedibili (es: incidenti con coinvolgimento di mezzi pesanti, spargimento di materiali pericolosi sulla carreggiata, lavori in corso, ecc.). In particolare, in questo senso sono da interpretare l'asta di collegamento tra il Centro Commerciale e lo

svincolo di Ospedalichio, nonché, almeno in parte, l'opera viaria in attuazione del PRG sul retro della zona industriale-commerciale della Valtiera nord di riconnessione del Centro in direzione Perugia.

Lo scenario finale è stato simulato su diversi momenti della giornata e della settimana:

- F08, ora di punta massima sulla rete del mattino del giorno feriale tra le 8:00 e le 9:00;
- F18, ora di punta massima sulla rete del pomeriggio del giorno feriale tra le 18:00 e le 19:00;
- S17, ora di punta massima degli arrivi al CCCollestrada del pomeriggio del giorno di sabato tra le 17:00 e le 18:00;
- S18, ora di punta massima sulla rete e della somma arrivi + partenze CCCollestrada del pomeriggio del giorno di sabato tra le 18:00 e le 19:00;
- D16, ora di punta massima degli arrivi al CCCollestrada del pomeriggio del giorno di domenica tra le 16:00 e le 17:00;
- D18, ora di punta della somma arrivi + partenze CCCollestrada del pomeriggio del giorno di domenica tra le 18:00 e le 19:00.

Questi orari sono riassuntivi del funzionamento complessivo della rete viaria, in quanto costituiscono di fatto le potenziali ore di punta di tutti gli scenari possibili: le simulazioni di questi scenari corrispondono quindi ai peggiori parametri possibili immaginabili nell'area di riferimento.

La modellazione tiene ovviamente conto che l'asta della E45 compresa tra lo svincolo di Ponte San Giovanni e quello tra la E45 e la SS75, che nello scenario attuale ha caratteristiche omogenee su tutto il tratto (due corsie per senso di marcia), con il potenziamento della rete si spezza in tre sottotratte con caratteristiche diverse: una prima tra lo svincolo di PSG e la cosiddetta Casa Piceller (all'altezza di via Gutemberg e dell'intersezione tra via della Valtiera sud e la strada del Cimitero di Collestrada) che rimane a caratteristiche invariate, l'altra, tra la stessa casa Piceller e lo svincolo di Collestrada con tre corsie per senso di marcia ed un'ultima, tra lo svincolo di Collestrada e quello tra la E45 e la SS75, con 4 corsie per senso di marcia, secondo la planimetria riassuntiva riportata in allegato.

Le simulazioni effettuate sono state validate con un'amplissima campagna di rilievi diretti su tutta l'area in esame e con l'uso di dati "floating car data" derivanti dalla quota di traffico che ha a bordo le cosiddette scatole nere assicurative monitorate da Octo Telematics. La flotta monitorata in Umbria è di quasi 20.000 veicoli, senza contare le autovetture che pur immatricolate altrove transitano nel territorio regionale e che vengono regolarmente trattate, con un tasso di penetrazione rispetto al circolante superiore al 3%; sulla base del periodo di estrazione di ottobre 2016 i campionamenti teorici riferiti alle giornate tipo considerate risultano del 67% per il giorno feriale e del 16% per il sabato e la domenica.

Tra l'altro i diagrammi di distribuzione dei dati simulati rispetto ai parametri reali di controllo mostrano il cosiddetto scarto quadratico medio R2 oscillante, nei vari scenari, tra 0,88 e 0,92 a fronte di un massimo teorico di 1, dimostrando la buona qualità del processo modellistico. I risultati delle simulazioni, pertanto hanno un alto grado di affidabilità.

I risultati delle simulazioni

Tutte le simulazioni relative allo scenario finale, sommatoria dei progetti ANAS ed Eurocommercial, mostrano che gli interventi proposti sono capaci di non solo evitare un peggioramento delle già pessime condizioni attuali di scorrimento nell'area oggetto di intervento, ma di garantire un sostanziale miglioramento della circolazione nonostante la presenza di un traffico supplementare sulla rete, pari ai nuovi attratti dal Centro Commerciale tramite l'espansione proposta.

La relazione del proponente chiarisce che la domanda addizionale di veicoli diretti al Centro Commerciale, in funzione della sua espansione oscilla, a seconda dello scenario temporale (punta del giorno ferialo, del sabato o della domenica), tra i 900 ed i 1600 nell'ora di punta, corrispondenti ad un traffico giornaliero supplementare tra i 9500 veicoli nei giorni feriali e i 16.000 circa nel sabato e nella domenica.

Se nella situazione attuale l'intera tratta tra Ponte San Giovanni e lo svincolo E45-SS75 era caratterizzata da un livello di servizio "E" o "F" (ovvero rapporto flusso/capacità superiore all'85%) non solo nelle ore di punta, ma addirittura per 10 ore al giorno, lo scenario di progetto mostra, su tutta la rete viaria oggetto di potenziamento, livelli di servizio che, nelle 6 punte della settimana, oscillano tra "B" e "D", con rapporti flusso/capacità ricompresi tra il 48% ed il 63%.

<i>Level of Service medio</i>	Scenario	Scenario	Scenario	Scenario	Scenario	Scenario
	Prog EC+ANAS F08	Prog EC+ANAS F18	Prog EC+ANAS S17	Prog EC+ANAS S18	Prog EC+ANAS D16	Prog EC+ANAS D18
<i>Strade Extraurbane Principali (E45_Casa Piceller-SS75)</i>	59%	63%	49%	48%	52%	53%
<i>Strade Extraurbane Principali (E45_PSGiovanni-Casa Piceller)</i>	92%	102%	81%	81%	85%	90%
<i>Strade Extraurbane Principali (E45_nord)</i>	60%	67%	54%	52%	57%	62%
<i>Strade Extraurbane Principali (SS75)</i>	64%	70%	53%	53%	53%	57%

Nel tratto della E45 non interessato dal potenziamento viario, tra lo svincolo di Ponte San Giovanni e casa Piceller, permangono le condizioni di circolazione precedenti: livelli di servizio tra "D" o "F" e rapporto flusso/capacità oscillante tra l'81% ed il 102%, come era lecito aspettarsi, visto che non è cambiata la capacità dell'arteria stradale.

In generale, comunque, sul tale tratto viario sono lecite alcune considerazioni:

- se il rapporto flusso/capacità non migliora, in ogni caso le opere proposte eliminano totalmente l'effetto "tappo" che la congestione derivante dall'incrocio E45-SS75 generava a ritroso sullo svincolo di Ponte San Giovanni;
- una delle due ore di punta con LoS "E", ovvero quella del mattino, non è minimamente interessata dai flussi del Centro Commerciale, non aperto al pubblico in quell'orario;

Valutazioni

La presente relazione chiarisce che le opere infrastrutturali che costituiscono lo scenario al contorno dell'espansione del Centro Commerciale, e che sono garantite dalla stessa Eurocommercial da un lato e da ANAS dall'altro, e che rappresentano la condizione necessaria per l'avvio della nuova attività commerciale, modificano profondamente la rete primaria attorno al Centro Commerciale, tanto che, applicando le stesse valutazioni svolte all'interno della relazione per l'atto di programmazione commerciale, si ottengono, sul tratto oggetto di potenziamento, che costituisce l'aggancio alla rete primaria del nuovo comparto commerciale, Livelli di Servizio tra "B" e "D", corrispondenti al colore giallo nella valutazione sintetica svolta in tale relazione.

Risultando la congestione assente o saltuaria, risulta inapplicabile il concetto di durata temporale giornaliera della stessa; il venire meno del fenomeno attuale dello stop and go, che caratterizza attualmente l'area prospiciente il Centro Commerciale, garantisce sensibili miglioramenti dei livelli di

emissione di inquinanti, particolarmente alti quando i motori sono continuamente nelle fasi transitorie di accelerazione e frenata, tipiche della marcia forzata in colonna.

Anche la commistione tra i flussi locali e quelli di media lunga percorrenza trova nello scenario progettuale un'adeguata risposta in termini di adeguamento della capacità stradale (incremento delle corsie); inoltre, almeno nella direzione sud (verso Perugia e Terni) la semicarreggiata della E45 viene ulteriormente divisa in due, entrambe a due corsie, proprio per separare nettamente i flussi in attraversamento da quelli interessati ai fenomeni locali ed al Centro Commerciale.

Si può pertanto affermare che l'espansione del Centro Commerciale è conforme ai principi enunciati nell'atto di programmazione commerciale, in ragione del potenziamento della rete viaria conformemente al progetto prospettato all'Amministrazione, sommatoria degli interventi ANAS ed Eurocommercial; tali interventi devono quindi risultare completati ed aperti alla fruizione pubblica prima dell'avvio della nuova attività commerciale.

Valutazioni in ordine alla scomputabilità degli interventi sulla viabilità

Per quanto rappresentato fin qui, risulta chiaro che il progetto Eurocommercial è la sommatoria di due distinti interventi: uno connesso intrinsecamente con la funzionalità stessa del Centro Commerciale (sottopasso, rotatorie, viabilità tra i parcheggi, riconnessione agli svincolo superstradali, ecc.) e l'altro, richiesto dagli uffici comunali, di potenziamento della rete locale in direzione est-ovest, a garanzia della disponibilità della rete viaria anche in caso di emergenze sulle arterie nazionali, utili, tra l'altro, anche a minimizzare i disagi al traffico durante tutta la fase di esecuzione delle opere. E' evidente che tali opere danno anche un contributo autonomo di drenaggio dei flussi, senza tuttavia snaturare il ruolo della rete primaria come prima alternativa per l'accesso e l'uscita dal Centro Commerciale.

Si ritiene pertanto che siano scomputabili dalla contribuzione straordinaria (cfr. sul punto la relazione istruttoria della UO Urbanistica), come opere di interesse pubblico c.d. fuori comparto:

- la nuova asta viaria prevista a collegamento del centro Commerciale con lo svincolo di Ospedalichio, inclusa la nuova rotatoria, al 100%;
- la riconnessione tra il CC e la Valtiera nord, attuando le previsioni vigenti del PRG, nella misura del 50%, essendo già presente nella rete attuale tale connessione, ma solo in un senso di marcia (la stessa via della Valtiera nord, fino a via Gutemberg);
- tutte le opere previste nel progetto ANAS di cui si farà carico Eurocommercial in quanto forma di cofinanziamento del Comune alla realizzazione del suddetto progetto ANAS, da regolare con apposita convenzione.

Gli scenari potenziali

Il progetto presentato all'Amministrazione Comunale da Eurocommercial è già predisposto per la realizzazione, nel tratto ferroviario prospiciente il Centro Commerciale, di una fermata ferroviaria: sono infatti già previsti i collegamenti pedonali sotterranei diretti tra Centro e linea ferroviaria.

Si tratta di una previsione che potrà concretizzarsi solo a seguito di specifici provvedimenti di competenza regionale e di Rete Ferroviaria Italiana: il corrente progetto di riqualificazione della linea ferroviaria Foligno Terontola, infatti, approvato da RFI e Regione dell'Umbria, non prevede una fermata a Collestrada, ma in località Ospedalichio, unitamente ad un parcheggio di scambio, anche a servizio dell'Aeroporto San Francesco d'Assisi.

Così come evidenziato nel progetto PUMS in corso di presentazione all'Amministrazione Comunale, si ritiene che tale previsione, che comunque necessita di una navetta bus per i collegamenti con l'aerostazione (che dista oltre un kilometro dalla prevista fermata), non possa trovare gradimento né per

l'utenza ferroviaria, né per quella aeroportuale, principalmente per la totale assenza di servizi e presidio nella fermata e nel parcheggio associato, con conseguente reale rischio sociale.

L'auspicabile traslazione di tale fermata presso il Centro Commerciale potrebbe invece conseguire i seguenti benefici complessivi:

- dal punto di vista del servizio ferroviario ed aeroportuale, avere la fermata ferroviaria relativa all'aerostazione presso il CC significa presidio costante del parcheggio in via continuativa, vista anche l'alta affluenza di clienti ed addetti prevista nonché presenza pressoché costante di servizi disponibili al viaggiatore, quali ristorazione, giornali, luoghi compatibili con le attese, ecc.
- la navetta di collegamento con l'aeroporto potrebbe percorrere la nuova viabilità locale in direzione Ospedalicchio per un tempo di trasporto di circa 5 minuti.

La presenza dell'ampissimo parcheggio del Centro Commerciale, di capacità di circa 4500 posti auto, superiore anche allo standard pubblico previsto dalla normativa regionale per i comparti commerciali, notoriamente molto prudenziale, induce inoltre a ipotesi con portate ben maggiori: il Centro Commerciale, unitamente alla stazione, va a costituire un vero e proprio terminale del sistema di trasporto ferroviario metropolitano, con una dotazione di parcheggi rilevante di immediata accessibilità dalla rete viaria primaria.

Lo scenario di pendolarismo che verrebbe reso possibile dalla realizzazione della fermata ferroviaria è quindi il seguente: i veicoli con provenienza est (Foligno) o nord (Città di Castello, Umbertide) potrebbero, in ingresso alla città, abbandonare la E45 in corrispondenza del Centro Commerciale, evitando quindi la tratta viaria a maggior rischio di incolonnamenti e congestione, per parcheggiare gratuitamente presso il Centro e prendere il treno in direzione Fontivegge o Sant'Anna, previa coincidenza a Ponte San Giovanni dei servizi ex FCU.

Il gestore del Centro Commerciale ben tollera l'utilizzo del parcheggio da parte dei pendolari per una serie di motivazioni facilmente comprensibili:

- l'uso del parcheggio da parte dei pendolari si concentra nelle fasce orarie in cui l'affluenza al Centro Commerciale è assente (prima mattina) o bassa (fino a metà pomeriggio), quando quindi la porzione non occupata degli stalli è massima;
- l'utenza pendolare diviene potenziale clientela quando, in fase di rientro verso casa, prima di riprendere l'auto, si debbano eventualmente effettuare i piccoli acquisti quotidiani.

In definitiva, lo scenario futuro dell'attivazione della fermata ferroviaria a Collestrada, sostanzialmente proposto con il progetto Eurocommercial, può portare benefici non solo per il miglioramento dell'accessibilità del comparto stesso, che avrebbe quindi una rete multimodale per le decine di migliaia di persone che frequenteranno giornalmente il Centro Commerciale, quanto piuttosto per la potenziale creazione di un sistema di park and ride ferroviario, tra il comparto e la città: si riuscirebbe pertanto a realizzare a Collestrada ciò che, per oltre trent'anni, non è stato possibile realizzare a Ponte San Giovanni, per l'impossibilità di reperire un'area di scambio di così facile raggiungimento dalla E45.

Il Dirigente della U.O. Mobilità e Infrastrutture

ing. Leonardo Naldini

(firmato digitalmente)



**AVVIO PROCEDIMENTO INSEDIAMENTO EUROCOMMERCIAL PROPERTIES A COLLESTRADA
RELAZIONE UO URBANISTICA**

Premessa

Il progetto riguarda l'ampliamento dell'esistente centro commerciale Collestrada, localizzato nella intersezione della E45 con la SS 75 per Foligno, attraverso l'estensione della galleria commerciale con vari marchi tra cui quello di Ikea.

L'intervento coinvolge un'area confinante con l'attuale centro commerciale già interessata da rilevanti fenomeni insediativi come il parcheggio pluripiano a servizio del Centro commerciale Collestrada (e che sarà oggetto di demolizione) e l'area ex Enel in cui sono presenti vari edifici ed un esteso piazzale interamente pavimentato.

I dati dimensionali del progetto sono i seguenti:

Superficie Utile coperta (Suc) esistente:	mq. 31.166
Suc in ampliamento:	mq. 52.852
Suc complessiva di progetto	mq. 84.018
Superficie di vendita esistente:	mq. 14.995
Superficie di vendita in ampliamento:	mq. 30.000

L'ampliamento dell'edificio della galleria commerciale (vedi fig. 1 e 2) va a ricadere interamente in aree "urbanisticamente compromesse" e, in parte, in stato di abbandono (area ex Enel), mentre una parte dei parcheggi di servizio ricadono in una zona destinata in gran parte a zona agricola Ep di circa mq 40.000, stretta tra la ferrovia e gli insediamenti produttivi presenti nella zona. Parte della SUC in ampliamento (mq 17.668), come meglio specificato in seguito, proviene dal trasferimento della SUC della zona D5(8) avente una superficie fondiaria di circa 44.000 mq localizzata sempre a Collestrada, che nell'ambito della variante verrà trasformata in gran parte da zona D5(8) a zona agricola Ep. Si può affermare, quindi, che il progetto e la relativa variante non prevedono incrementi del "consumo di suolo" rispetto a quanto già previsto dal PRG vigente.

La proposta progettuale, che comporta evidentemente un incremento del "carico urbanistico" della zona, è accompagnata da rilevanti opere infrastrutturali a carico del soggetto attuatore con i previsti scomparti di legge, che si andranno ad integrare con interventi a carico di Anas sul tratto della "quattro corsie" dall'altezza di via Gutemberg fino allo svincolo di Collestrada. Nel documento "Programmazione commerciale per medie e grandi strutture di vendita" approvato con DCC n.35 del 2013 il tratto stradale della E45 compreso tra il raccordo autostradale e lo svincolo di Collestrada è definito "fortemente congestionato", in quanto si sommano "numerosi componenti di traffico, anche improprie" (pag.62). Su tali presupposti nello stesso documento in cui sono definiti "i livelli di efficienza della rete infrastrutturale", il tratto in oggetto è indicato come di livello "rosso, ovvero con valori dei flussi e degli inquinanti di fatto sempre sopra la capacità di assorbimento del sistema, e con molteplici eventi di instabilità della circolazione" (pag.66). Gli interventi sulla viabilità, propedeutici alla messa in funzione del nuovo centro

commerciale, sono pertanto finalizzati a migliorare l'accessibilità alla zona ed a superare la condizione di livello di efficienza della rete infrastrutturale "rosso", come meglio specificato nella relazione della UO Mobilità e della UO Servizi alle imprese.

Il progetto, quindi, comporta la variazione dello strumento urbanistico, sia per quanto concerne l'ampliamento del centro commerciale, che per quanto riguarda il potenziamento della infrastruttura viaria.

La SUC aggiuntiva, al netto di quella proveniente dal trasferimento della SUC della zona D5(8), necessaria per l'ampliamento del centro commerciale, come dettagliato nel paragrafo 4.1, viene assegnata con metodi perequativi e premiali previsti nella DCC 15/2011 a fronte della riqualificazione di un'area edificata ed in parte dismessa (area ex Enel e parcheggio pluripiano).

L'analisi urbanistica condotta dall'ufficio ha inoltre evidenziato che il vigente PRG non prevede zone con una destinazione d'uso in grado di ospitare un centro commerciale avente una Suc complessiva di 84.018 mq e con una Superficie territoriale incluse le aree a parcheggio di circa 166.000 mq. La zona di PRG avente la maggiore disponibilità in termini di Suc per attività commerciale è la zona D6 localizzata a Lidarno, che ha una superficie territoriale di circa 13,5 ettari per una Suc massima ammessa di 25.000 mq. Altre aree libere con previsione compatibile con una destinazione a grande struttura di vendita (es. zona D3 posta in località il Sardo di circa 40.000 mq) hanno superfici di molto inferiori a quelle previste per il progetto del centro commerciale di Collestrada.

Fig. 1

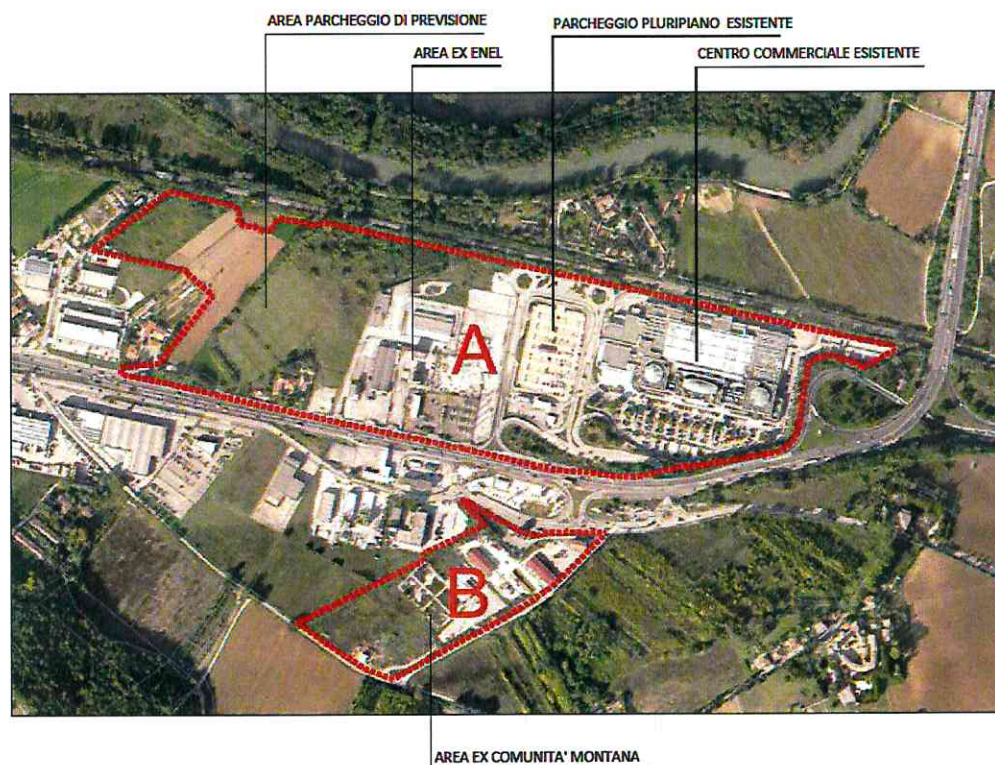


Fig. 2



1. IL CONTESTO

L'area di intervento, che riguarda sia l'ambito A che l'ambito B della fig.1, si estende su una superficie di circa 28 ettari ed è localizzata a circa 1,5 km dal quartiere di ponte San Giovanni lungo la superstrada E 45 nei pressi dello svincolo di Collestrada. L'area è delimitata da segni antropici molto significativi:

- a nord dal tratto Ferroviario della linea Foligno-Terontola;
- ad est e a sud dalla superstrada E45;
- ad ovest dagli insediamenti produttivi della zona Valtiera.

Il fatto di essere localizzato in un terreno pianeggiante servito da una fitta rete di infrastrutture sia viarie che ferroviarie e vicino ad un centro abitato di notevoli dimensioni come Ponte San Giovanni, offre al sito importanti potenzialità in termini di accessibilità con vari sistemi di mobilità.

La linea ferroviaria Foligno Terontola delimita la parte nord del comparto e si presta ad ospitare una stazione di interscambio servita dai numerosi parcheggi a servizio del centro commerciale (la variante, come spiegato di seguito, prevederà anche la localizzazione di una nuova stazione ferroviaria da concordare comunque con RFI. Vedi relazione della UO Mobilità). La vicinanza al popoloso quartiere di Ponte San Giovanni (ma anche ad altre frazioni lungo il Tevere come Ponte Felcino o Ponte Valleceppi) può facilitare una accessibilità ciclopedonale al centro commerciale da tali quartieri. La ricca rete viaria fortemente potenziata con un insieme di interventi a carico del soggetto attuatore e di Anas, garantirà una agevole accessibilità con i mezzi privati (vedi relazione UO Mobilità), nonché con i mezzi pubblici su gomma,

per i quali sono previste due aree di fermata poste in posizione strategica per un comodo ed immediato accesso pedonale al centro commerciale.

Nonostante l'ambito di intervento sia fortemente antropizzato, ai margini dello stesso sono presenti elementi di valore paesistico ambientale come le aree SIC dell'ansa del fiume Tevere detta "degli Ornari" (a nord) e del bosco di Collestrada (a sud). Oltre all'area in cui è previsto l'ampliamento del centro commerciale, come accennato in precedenza, l'operazione interessa anche un'area situata ai piedi della collina di Collestrada di oltre 4 ettari e limitrofa all'omonimo bosco (di particolare valore ambientale tanto da essere classificato come Sito di interesse Comunitario), attualmente destinata a zona produttiva D5(8), che sarà in parte recuperata a zona agricola ed in parte per la realizzazione di una vasca di laminazione; tale sistemazione consentirà di migliorare l'assetto ecologico e ambientale del Sic "Bosco di Collestrada" e l'assetto idraulico dell'area posta lungo la strada Valtiera sud .

A nord del centro commerciale, oltre la linea ferroviaria Foligno Terontola, scorre il fiume Tevere che dopo un tratto rettilineo forma un'ansa (detta degli Ornari) di notevole valore ambientale. La nuova area a parcheggio prevista a servizio del centro commerciale (attualmente in zona Ep), collegata al fiume Tevere attraverso un sottopasso alla ferrovia esistente, si presta a ricoprire anche la funzione di area di sosta per gli utenti del percorso ciclopedonale del fiume Tevere.

2. LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE

La relazione di accompagnamento al PRG del 2002 evidenzia per l'area in oggetto una vocazione marcatamente commerciale a fronte della necessità di migliorarne l'assetto infrastrutturale:

"l'area produttiva della Valtiera in direzione Collestrada, la cui vocazione manifesta è quella commerciale; costretta tra la E45 e la linea ferroviaria F.S. è separata dall'abitato di Ponte S.Giovanni per l'assenza del Ponte, oggi tuttavia in fase di ricostruzione; è caratterizzata dalla presenza dal centro commerciale a scala regionale di Collestrada e da altre importanti attività commerciali e artigianali di servizio. Tale peculiarità determina l'esigenza di migliorare in modo significativo l'integrazione infrastrutturale per la mobilità con quella di Ponte San Giovanni, della zona Ferriera di Torgiano e dell'abitato di Collestrada".

La cartografia del PRG parte strutturale vigente (vedi cartografia allegata), per l'area interessata dal nuovo Centro commerciale, prevede le seguenti componenti sistemiche tutte incluse all'interno del perimetro degli "Insediamenti", che delimita il territorio urbano:

1. Ambiti per attrezzature e servizi (PS);
2. Ambiti di margine (AM);
3. Viabilità.

Nello stesso PRG parte strutturale le modifiche alle previsioni viarie ricadono sia all'interno del perimetro del territorio urbano, sia in territorio extraurbano classificato Eb (nuovo tratto viario che va dallo svincolo per Ospedalichio sito sulla SS75 al Centro commerciale).

Il Prg parte operativa vigente per l'area interessata dal centro commerciale prevede le seguenti destinazioni d'uso:

1. Area IC, in cui è localizzato il centro commerciale esistente;
2. Aree per grandi infrastrutture di parcheggio Fa(2), ove attualmente insiste il parcheggio bipiano;
3. Viabilità, in cui insiste in linea di massima la viabilità interna al centro commerciale,
4. Aree per infrastrutture e attrezzature tecniche (Ff), in cui è presente l'area ex Enel;
5. Aree per la protezione civile (Ff pc);
6. Aree agricole periurbane Ep;
7. Aree per parcheggi pubblici P1;
8. Aree per parchi urbani e territoriali (Fd)

L'ampliamento del centro commerciale verrà localizzato nelle zone 1, 2, 3, 4, mentre nelle zone 5, 6, 7, 8 è previsto un'area a parcheggio.

I vincoli esistenti nella zona sono i seguenti:

- Area d'**intervisibilità dei coni visuali** (art. 53 del TUNA);
- **Fascia di rispetto del fiume Tevere**, ai sensi del d.lgs. 42/04 - aree tutelate per legge (art. 58 del TUNA), nella parte verso la ferrovia interessata da sistemazioni esterne e da una piccola porzione di nuovo edificio;
- **Corridoi e pietre di guado e Connettività Corridoi e pietre di guado** (art. 82 del TUNA), nella parte ad Ovest dell'attuale Centro commerciale;
- **Fasce fluviali**: A) - art. 28 del PAI; B) - art. 29 del PAI; C) - art. 30 del PAI (art. 84 del TUNA), nella parte ad Ovest dell'area ex ENEL;
- Area sottoposta a **vincolo aereoportuale** ai sensi del DPGR 581/91 (art. 104 del TUNA).

3. LA PROPOSTA DI VARIANTE

La proposta di modifica del PRG parte strutturale e parte operativa si articola in due varianti urbanistiche: una riguarda l'area in cui si svilupperà il nuovo Centro commerciale ed una interessa le nuove previsioni sulla viabilità finalizzate a rendere adeguatamente accessibile il complesso commerciale ed a migliorare lo stato della circolazione nella zona. Dette varianti si interfacciano ed interagiscono con gli interventi previsti dall'Anas sul tratto della E45 dall'altezza di Via Gutemberg allo svincolo di Collestrada e che saranno oggetto di uno specifico progetto da approvare secondo le procedure previste per le opere pubbliche realizzate da Enti statali.

3.1 La variante per il centro commerciale.

La proposta del nuovo centro commerciale in ampliamento di quello esistente presentata dalla società Eurocommercial prevede le seguenti grandezze urbanistiche:

- | | |
|---|------------------|
| - Superficie Utile coperta (SUC) esistente: | mq. 31.166 |
| - SUC in ampliamento: | mq. 52.852 |
| - Superficie territoriale centro commerciale esistente Zona (Ic1) | mq. 58.000 |
| - Superficie territoriale ampliamento | mq. 66.000 circa |
| - Superficie zona a parcheggio | mq. 43.000 circa |

Come descritto nei precedenti paragrafi l'intervento interessa due ambiti:

1. L'ambito in cui viene previsto l'ampliamento del centro commerciale esistente e che riguarda prevalentemente aree già oggetto di rilevanti interventi antropici, di cui alcune in avanzato stato di degrado (area ex enel);
2. L'ambito edificatorio con destinazione direzionale commerciale D5(8), localizzato ai piedi della collina di Collestrada, che viene riqualificato e bonificato nonché destinato prevalentemente a zona agricola, in quanto la volumetria prevista viene "trasferita" e utilizzata per l'ampliamento del centro commerciale.

Nel complesso quindi l'intervento riguarda il recupero e riqualificazione di un'area edificata ed in parte con immobili dismessi, il cui cambio di destinazione ed i relativi incrementi volumetrici sono attuati attraverso metodi perequativi e compensativi definiti nella recente variante del PRG del comune di Perugia approvata con DCC n. 2 del 08/01/2018 redatta ai sensi dell'art. 263, c. 3, della LR 1/2015.

La SUC funzionale alla nuova porzione del centro commerciale oggetto della presente variante, scaturisce pertanto dai sottoriportati meccanismi compensativi e premiali predefiniti nel PRG:

- **Trasferimento delle quantità edificatorie** previste nel comparto D5(8) e che viene in gran parte riclassificato come zona Ep - area agricola periurbana,
- **Riconoscimento del valore delle volumetrie esistenti e di previsione** (volumi ex Enel e zona Fa*) e trasformazione di detto valore in SUC commerciale attraverso i meccanismi stabiliti nella DCC 15/2011:
- **Suc aggiuntiva** concessa sottoforma di premialità in quanto riguardante la riqualificazione di un sito in parte dismesso e assegnata ai sensi della DCC n. 15 del 2011, a fronte della corresponsione del contributo straordinario stabilito nella stessa delibera 15 e nella successiva DD n. 34 del 12.11.2012.

In particolare:

- La Suc trasferita dal comparto D5(8) avente già destinazione commerciale-direzionale è di circa mq. 17.668.
- La Suc proveniente dal riconoscimento del valore delle volumetrie esistenti nell'area ex Enel (mq 3131)¹ e di quella commerciale e per servizi prevista nella zona Fa ove insiste il parcheggio bipiano esistente (mq 1466), sommano mq 4597.
- La Suc aggiuntiva assegnata ai sensi della DCC 15/2011, è di 30.587 e verrà accordata tramite la corresponsione di una contribuzione straordinaria stimabile in circa 3.600.000 Euro (30.587 mq * 120 Euro/mq).

Tale contribuzione straordinaria, unitamente agli oneri aggiuntivi previsti dalla normativa regionale sul commercio, in accordo con la Pubblica amministrazione, sarà utilizzata per opere ed interventi aventi un

¹ La Suc esistente nell'area ex Enel è la seguente: mq 2916 di uffici (che convertiti con un indice di riduzione di 1,11 sviluppano una Suc commerciale di mq 2.618) e mq 1436 di capannoni (che convertiti con un indice di riduzione di 2,80 sviluppano una Suc commerciale di 513 mq)

interesse di carattere generale e non strettamente legati all'intervento edilizio. In linea di massima tali risorse potranno essere utilizzate per:

1. la realizzazione e cessione al Comune di un asilo per l'infanzia in località Collestrada (recuperando la casa colonica esistente - part. 46 foglio 292 - attualmente sita in zona D5-8);
2. l'installazione di barriere antirumore lungo il tratto di E45 adiacente l'abitato di Ponte San Giovanni;
3. la realizzazione di un collegamento pedonale del centro commerciale con l'abitato di Collestrada, completando il marciapiede esistente e mettendo in sicurezza l'incrocio viario di accesso al nucleo storico;
4. la realizzazione della nuova strada che si diparte dal dallo svincolo di Ospedalichio per chi proviene da Foligno, nonché di altra viabilità già prevista dal PRG a servizio dell'area della Valtiera nord (cfr. relazione della UO Mobilità ed infrastrutture)
5. la realizzazione delle opere viarie sulla E45 ad integrazione di quelle Anas, richieste da quest'ultima quale forma di cofinanziamento comunale.

La proposta di variante al PRG parte operativa si sostanzia quindi in (cfr. bozza della planimetria di variante allegata alla presente relazione):

- Previsione di una zona Ic in ampliamento di quella esistente e di una zona P per parcheggi aventi nel complesso una superficie territoriale di circa di mq. 166.000
- Trasformazione della zona D5(8):
 - parte in zona Ep;
 - Parte in zona Ff al fine di consentire il trasferimento della ricicleria esistente
 - Parte come viabilità
 - Parte come fascia di igiene ambientale
 - Parte come zona per servizi Spu (asilo)

La proposta di variante interessa anche la parte strutturale.

In effetti, pur ricadendo interamente all'interno degli "insediamenti" e quindi nel perimetro dell'ambito urbano di competenza della parte operativa, la variante si configura anche come variante al PRG parte strutturale in ragione della rilevanza dell'intervento, che assume una valenza di tipo intercomunale da sottoporre ad una adeguata copianificazione, sia in quanto la nuova zona IC supera il limite massimo di densità territoriale previsto dal PRG parte strutturale per il "sistema dei centri esterni" in cui rientra l'ambito oggetto della variante. In effetti la Suc prevista nella nuova zona IC, che viene perimetrata all'interno dell'ambito prevalentemente per attività della parte strutturale è pari a circa mq. 84.000 a fronte di una superficie territoriale della zona di circa 124.000 mq, pari ad una densità territoriale di circa 0,7 mq/mq. Si evidenzia, tuttavia che ripartendo la Suc ammessa nella nuova zona Ic, anche nella adiacente nuova area P a Parcheggi, la densità territoriale è di circa 0,5 mq/mq.

La variante alla parte strutturale oltre ad una variazione della zonizzazione, implica una modifica dell'art.21 del Tuna in cui si specifica che nel sistema dei centri esterni la densità territoriale massima è pari a 0,5 mq/mq "ad eccezione di quella prevista nell'ambito PA nei pressi dello svincolo di Collestrada in cui è ammessa la Suc approvata con DCC ...".

La zonizzazione della parte strutturale viene modificata perimetrando un unico ambito PA (Prevalentemente per attività), che include tutta l'area del nuovo centro commerciale inclusi i parcheggi, in luogo della zonizzazione vigente che oltre ad un ambito PA (in cui insiste il centro commerciale esistente), prevede due ambiti Prevalentemente per servizi (PS, dove insistono il parcheggio pluripiano e l'area ex Enel) ed un ambito Ambito di margine (AM in cui è previsto la nuova area a parcheggio).

3.2 La variante per le infrastrutture

Come meglio specificato nella relazione redatta dalla Uo Mobilità la variante per l'ampliamento del centro commerciale, è strettamente connessa alla realizzazione di importanti interventi sulla viabilità sia nazionale (E45) che locale e che implicano modifiche al PRg parte strutturale e operativa. A tal riguardo in data 21 giugno 2018 è stato sottoscritto un Verbale all'esito dei lavori del tavolo tecnico istituito tra Anas, Comune e soggetto attuatore in cui sono stati stabiliti gli interventi necessari a garantire una adeguata accessibilità al comparto ed a migliorare la circolazione nel nodo viario di Collestrada, nonché le risorse finanziarie e le relative fonti (per alcuni estratti del verbale del tavolo tecnico si veda relazione Uo Mobilità pag.7).

La variante per la viabilità contempla gli interventi a carico di Eurocommercial e che riguardano la rete viaria di rilevanza comunale (vedi bozza di variante). Per la descrizione degli interventi si riporta quanto descritto nella relazione della Uo mobilità:

Il progetto Eurocommercial prevede nel dettaglio:

dare compimento a tutta la parte est della previsione per il comparto Valtiera del Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Perugia, realizzando la strada parallela alla ferrovia fino alla rotatoria sulla prosecuzione di via Gutenberg e la riconnessione con via della Valtiera nord attraverso il prolungamento di via Gutenberg fino alla rotatoria stessa: tale intervento permette la connessione bidirezionale da via della Valtiera nord con il centro commerciale Collestrada.

La viabilità al contorno alla nuova area commerciale Collestrada viene rifatta integralmente. Tutte le intersezioni vengono risolte mediante rotatorie o con intersezioni a T con obbligo di svolta a destra. Perimetrando l'area commerciale costituita dal centro commerciale esistente, la sua espansione e l'edificio previsto per IKEA a partire dal lato nord si trovano in senso antiorario:

la nuova strada parallela alla ferrovia, dall'intersezione 3 alla 4, che dà connessione, mediante una rotatoria di diametro esterno 30 metri e posta alla quota di 191,70 metri, al canile comunale e alla zona carico/scarico merci dell'Ipercoop che da un certo punto sale mediante una rampa dal livello dei parcheggi -1 alla quota campagna attuale;

la strada, sempre parallela alla ferrovia, che rimanendo alla quota del primo piano interrato dei parcheggi fornisce 2 entrate e 2 uscite dal retro ai parcheggi, sia di IKEA che dell'espansione del centro commerciale;

una prima rotatoria, individuata come intersezione n. 3, del diametro esterno di 36 metri posta a quota di 186,5 metri s.l.m., non lontano dallo spigolo nord-ovest dell'edificio IKEA, che connette 3 strade: la nuova viabilità di PRG proveniente da via Gutenberg, la strada che passa ad ovest dell'edificio di IKEA e la strada nord anzidetta, parallela alla ferrovia;

la strada leggermente obliqua che passa ad ovest dell'edificio di IKEA, dall'intersezione 3 alla 6. Lungo tale strada si innesta (intersezione n. 5) il collegamento con la zona carico/scarico merci di IKEA;

un'altra rotatoria, al termine della strada ovest, individuata come intersezione n. 6, la prima di una serie di quattro rotatorie lungo via della Valtiera nord (cioè a nord della E45) che risultano quasi allineate. Questa rotatoria, del diametro esterno di 40 metri e posta alla quota di 189 metri, risulta avere 5 rami, in senso antiorario da nord nell'ordine: la strada obliqua anzidetta, l'ingresso/uscita al parcheggio periferico esterno, l'immissione

dall'autolavaggio, la strada verso sud che si unisce con la complanare nord della E45 regolata a senso unico da est ad ovest; la strada interclusa tra IKEA e l'impianto di trasformazione ENEL;

la strada a sud di IKEA tra le intersezioni n. 6 e 7 sulla quale, sempre con movimenti di sola svolta in destra, è previsto l'ingresso/uscita del parcheggio interrato di IKEA; la strada è caratterizzata da una pendenza massima in discesa del 5,5%;

la seconda rotatoria della serie di quattro, individuata come intersezione n. 7, trovandosi alla medesima quota (184,1 metri) del secondo piano interrato del parcheggio limitato all'impronta dell'espansione del centro commerciale. Tale rotatoria, del diametro esterno di 45 metri, è a 4 rami: la strada anzidetta sul fronte sud di IKEA, la strada del nuovo sottopasso ovest della E45, la strada perimetrale del centro commerciale e l'ingresso/uscita al secondo piano interrato dei parcheggi. Questa rotatoria è potenziata nel secondo quadrante da una manovra svincolata in destra per i veicoli uscenti dal nuovo sottopasso e diretti al più capiente primo piano interrato dei parcheggi con accesso dalla successiva rotatoria o ai parcheggi, ancora successivi posti alla stessa quota del piano commerciale del centro;

la strada perimetrale che porta dalla rotatoria 7 alla rotatoria 8, con pendenza massima in salita 7,5%;

la terza rotatoria della serie di quattro, individuata come intersezione n. 8, trovandosi alla medesima quota (187,6 metri) del primo piano interrato del parcheggio, che risulta il più capiente. Tale rotatoria, del diametro esterno di 40 metri, è a 3 rami: la strada anzidetta proveniente dalla rotatoria 7; la sua prosecuzione sempre parallela alla E45 verso est; l'entrata e l'uscita al primo piano interrato dei parcheggi;

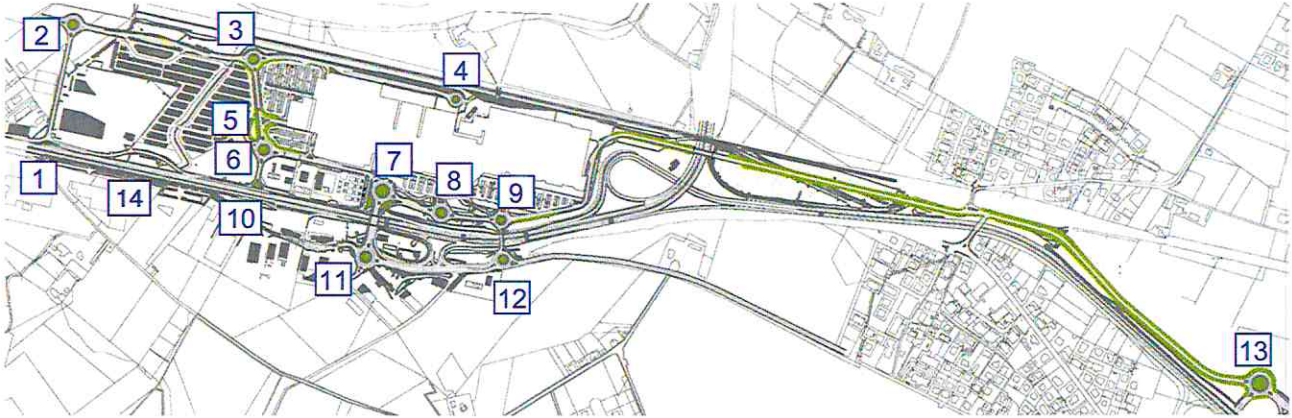
la strada perimetrale dalla rotatoria 8 alla rotatoria 9 con pendenza massima in salita del 7,5%;

la quarta rotatoria della serie di quattro, individuata come intersezione n. 9, si trova ad una quota di 191,5 metri, la stessa del parcheggio al piano di vendita. Tale rotatoria, del diametro esterno di 34 metri, è a 4 rami: la strada anzidetta proveniente dalla rotatoria 8; la strada del sottopasso attuale regolata però a senso unico in uscita dalla rotatoria da nord a sud, la strada che prosegue la perimetrazione del centro commerciale; l'entrata e l'uscita ai parcheggi scoperti;

la strada perimetrale dalla rotatoria 9, praticamente in piano risultando complanare al piano scoperto del parcheggio. Nel tratto parallelo al lato breve dell'edificio esistente viene realizzata, in adiacenza al centro commerciale, una rampa di accesso diretto al primo piano interrato, utilizzabile dai soli veicoli che provengono dallo svincolo di Ospedalichchio.

è prevista la realizzazione di una strada di servizio parallela alla SS75 che permette l'accesso/egresso all'area commerciale senza impegnare il nodo tra E45 e la SS75 e lo svincolo di Collestrada. Tale strada si interseca mediante un'intersezione a doppia T sfalsata con la strada che sovrappassa sia la SS75 che la ferrovia, collegando i due abitati di Collestrada. La strada di servizio si riconnette alla viabilità attuale dello svincolo di Ospedalichchio attraverso una rotatoria, individuata come intersezione n. 13. Si fa notare che il traffico in uscita dalla SS75 proveniente da Foligno e diretto all'area commerciale dovrà avere la precedenza alla stessa stregua di quanto accade oggi sul lato sud dello svincolo di Collestrada per i veicoli provenienti da Perugia.

Per finire la descrizione della viabilità secondaria e locale è necessario passare alla parte sud della E45 dove la rotatoria con la strada Ospedale di San Francesco viene modificata minimalmente con diametro esterno portato a 35 metri e isola centrale centrata (oggi eccentrica) di diametro 15 metri (esclusa corona sormontabile) e per la modifica della regolamentazione a senso unico da nord a sud dell'attuale sottopasso alla E45. Sempre sul lato sud della E45 è prevista una nuova rotatoria, già menzionata ed individuata dal n. 11, in corrispondenza del nuovo sottopasso ovest: tale rotatoria ha diametro esterno di 44 metri ed è posta ad una quota di 189,0 metri.



Il progetto Eurocommercial, in altre parole, prevede non solo le opere strettamente necessarie a garantire un'adeguata accessibilità al proposto Centro Commerciale con provenienza, come attualmente, dallo svincolo superstradale di Collestrada (sistema di rotatorie e sottopassi, riconnessione agli svincoli), ma anche due viabilità di ordine locale verso le direzioni che hanno le massime relazioni con il polo commerciale: Perugia e Foligno (inteso come asse della Centrale Umbra e ricomprensente sia Bastia, Assisi e Spello, che ciò che si trova oltre Foligno, fino a Spoleto ed a Nocera Umbra). Della funzione di queste riconnessioni locali si parlerà più avanti.

Gli interventi riguardanti la variante per la viabilità si integrano, ovviamente, con quelli previsti all'interno del comparto IC e con quelli contemplati sul tratto della E45 di competenza Anas.

In particolare, il progetto ANAS prevede:

- *al nodo E45-SS75*

allargamento a 2 corsie della rampa del nodo E45-SS75 da Perugia a Foligno, con sbancamento in destra rispetto alla sede attuale;

allargamento a 2 corsie della rampa del nodo E45-SS75 da Foligno a Perugia, utilizzando per intero l'attuale sottopasso alla E45 regolato a doppio senso di marcia;

esecuzione di un nuovo sottopasso alla E45, a nord di quello attuale, come predisposizione per la rampa di collegamento da Foligno a Madonna del Piano con entrata in esercizio previsto nella sola configurazione finale di realizzazione del collegamento Madonna del Piano – Collestrada;

esecuzione di un nuovo sottopasso alla E45, a sud di quello attuale, per la rampa di collegamento da Cesena a Foligno;

allargamento da 2 a 3 corsie del tratto iniziale della SS75, in ambedue le direzioni, per garantire in sicurezza le manovre di convergenza e divergenza tra le due direttrici di Perugia e Cesena.

- *alla carreggiata ascendente (da Orte a Cesena) della E45:*

allargamento da 2 a 3 corsie dalla Casina Piceller fino alla rampa di immissione verso Cesena allo svincolo di Collestrada;

allargamento dalle 3 corsie previste dal Progetto EC a 4 corsie del tronco di scambio tra la rampa di immissione verso Cesena dello svincolo di Collestrada e la rampa del nodo E45-SS75 da Perugia a Foligno.

La variante per le infrastrutture si configura come variante sia alla parte operativa che alla parte strutturale in quanto la previsione del nuovo tratto viario, che parte dallo svincolo di Ospedalichio sulla SS 75 ed arriva al centro commerciale, è localizzato in zona Eb del PRG parte strutturale. La variante implica, quindi,

oltre alla previsione del nuovo tracciato viario un allargamento del perimetro dell'ambito urbano in corrispondenza della nuova previsione viaria (vedi bozza di variante).

La bozza di variante tiene conto e graficizza anche il progetto relativo allo studio di fattibilità di adeguamento della E45 la cui compatibilità dal punto di vista geometrico funzionale e coerenza con le previsioni viarie a carico di Eurocommercial, risulta già verificato nel tavolo tecnico svolto in data 21/6/2018. Tale adeguamento viario, che da una prima verifica risulta in gran parte coerente con le previsioni del PRG vigente, sarà separatamente e definitivamente approvato da Anas, secondo le procedure previste in materia di opere pubbliche di competenza statale. Sulla base di suddetto progetto si provvederà ad adeguare la cartografia di Piano.

Come specificato in precedenza, la variante per le infrastrutture introduce anche la previsione di una nuova stazione RFI, la cui attuazione dovrà essere opportunamente promossa nei confronti del gestore della rete ferroviaria.

4. IL PROCEDIMENTO

Il procedimento di approvazione della variante è quello previsto dagli artt. 24 e 25 della LR 10/2014 sul commercio. I passaggi fondamentali per rendere il procedimento delle varianti urbanistiche coerente con le disposizioni di legge possono essere così riassunti:

- In prima istanza il Consiglio Comunale valuta la proposta di ampliamento del centro commerciale assentendo l'avvio del procedimento per l'autorizzazione commerciale e per la variante urbanistica, nonché per la variante infrastrutturale ad essa correlata.
- In caso di parere positivo il Comune trasmette alla Regione la documentazione relativa sia alla variante per il centro commerciale che quella per le infrastrutture viarie, al fine di svolgere in maniera unitaria la Vas e successivamente la verifica di assoggettabilità a Via.
- Una volta ultimata la procedura di Vas, le due varianti (centro commerciale e viabilità) verranno istruite ed eventualmente adottate in sede di conferenza di servizi;
- Le due varianti saranno tuttavia adottate soltanto dopo l'approvazione da parte del Consiglio comunale dell'aggiornamento del Documento di Programmazione commerciale, in cui dovranno essere specificate, le condizioni sia per il superamento delle attuali condizioni di livello di efficienza della rete infrastrutturale "rosso" contemplate nell'attuale Documento di programmazione commerciale e sia quelle per la fattibilità del nuovo Centro commerciale di Collestrada.
- L'approvazione delle due varianti da parte del Consiglio comunale avverrà, necessariamente, solo dopo l'approvazione del progetto Anas di adeguamento della E45 nel tratto Via Gutenberg – svincolo Collestrada e la sottoscrizione di una convenzione Anas/Comune di Perugia tesa a regolare sia gli aspetti finanziari sia i tempi di realizzazione delle opere viarie in modo coordinato con gli interventi infrastrutturali, anche di livello locale, posti a carico di Eurocommercial.

Arch. Franco Marini

Dirigente UO Urbanistica

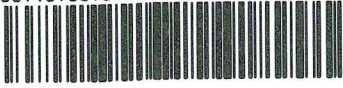




Comune di Perugia

Area Risorse Ambientali, Smart City e Innovazione

COMUNE DI PERUGIA - ANC.PG.A01
Prot. 2018/0170327 del 31/07/2018 ore 12:52
Mitt: AREA RISORSE AMBIENTALI - SMART CITY E
Ass: U.O. EDILIZIA PRIVATA E SUAPE
Class: 10.06.01



All'U.O. Edilizia privata -SUAPE
Sede

All'U.O. Urbanistica
Sede

E, p.c. All'Area Governo e Sviluppo del Territorio
Sede

“ Alla S.O. Servizi alle imprese e Partecipazioni
Sede

OGGETTO: Domanda della soc. Eurocommercial Properties Italia s.r.l. del 21.12.2017 per il rilascio dell'autorizzazione per una grande struttura di vendita in ampliamento al Centro Commerciale Collestrada. **Parere per avvio del procedimento** (Art. 25, comma 1, L.R. n. 10/2014).

Con nota del 28.12.2017, prot. n. 269684, la soc. Eurocommercial Properties Italia s.r.l. ha presentato la domanda volta al rilascio dell'autorizzazione per una grande struttura di vendita in loc. Collestrada, ai sensi degli artt. 24 e 25 della L.R. n. 10/2014 "Testo unico in materia di commercio.

La struttura verrà realizzata in ampliamento al Centro Commerciale Collestrada e in variante al PRG e agli strumenti urbanistici vigenti; pertanto, l'iter di rilascio della relativa autorizzazione comporta lo svolgimento di un procedimento complesso subordinato al combinato disposto di norme concernenti gli aspetti commerciali, edilizi, ambientali e relativi alla mobilità.

Con nota dell'11.1.2018 l'U.O. Edilizia privata -SUAPE ha richiesto alcune integrazioni documentali e in data 27.6.2018 è pervenuta alla scrivente la risposta della società del 26.4.2018.

Conseguentemente, ai fini della predisposizione della relativa proposta di preconiliare per la Giunta Comunale, si trasmette in allegato il documento istruttorio sugli aspetti ambientali, finalizzato anche all'espletamento delle procedure di VAS, all'esito della cui analisi si esprime parere favorevole con prescrizioni all'avvio del procedimento in oggetto.

IL DIRIGENTE
Area Risorse Ambientali, Smart City e Innovazione
(Dott. Geol. Vincenzo Piro)



Comune di Perugia

Area Risorse Ambientali, Smart City e Innovazione

**Ampliamento al Centro Commerciale Collestrada in variante al PRG
DOCUMENTO ISTRUTTORIO**

Fattibilità geologica e sismica

Le indagini geognostiche, sismiche e le prove di laboratorio, definiscono il modello geologico e geotecnico in maniera esaustiva.

Lo studio di microzonazione sismica è stato approfondito al livello 2 con la definizione dei fattori di amplificazione sismica Fa.

In questa prima fase preliminare non si ravvisano elementi di criticità per gli aspetti geologici e sismici.

Fattibilità idrogeologica

La falda idrica libera si attesta entro i primi 7 metri dal piano campagna; sono stati installati 5 piezometri per il monitoraggio e definito il modello idrogeologico locale.

Allo stato attuale non sono emerse problematiche legate agli aspetti idrogeologici.

Smaltimento acque meteoriche

Per lo smaltimento delle acque meteoriche sono previsti diversi sistemi di raccolta delle stesse al fine di garantire l'invarianza idraulica (Tempi di ritorno 20 anni).

Sono proposte:

- 4 vasche di laminazione,
- l'adeguamento del fosso Selva,
- la manutenzione di un fosso di scarico lungo la ferrovia,
- e la realizzazione di un invaso per la mitigazione delle condizioni di rischio idraulico (con funzione di cassa d'espansione).

In questa fase di progettazione, gli aspetti legati al corretto deflusso delle acque superficiali sono stati sufficientemente definiti; dalla suddetta valutazione non emergono al momento elementi contrastanti ed ostativi.

In fase di progettazione definitiva, sarà necessario acquisire apposita certificazione di compatibilità sottoscritta dal progettista abilitato competente in materia idraulica (D.G.R 853/15 p.to 1.6).

Rischio idraulico

Per una parte dei parcheggi situati nella zona ovest dell'area soggetta al vincolo idraulico (fascia A, B e C del PAI) le quote del piano campagna non verranno alterate, tuttavia, ai sensi delle



Comune di Perugia

Area Risorse Ambientali, Smart City e Innovazione

disposizioni vigenti (D.G.R. 853/15 p.to 1.6) sarà necessario acquisire in fase di progettazione definitiva la certificazione di compatibilità sottoscritta da progettista abilitato competente in materia idraulica con particolare riferimento alla parte dei parcheggi in fascia A per i quali dovrà essere predisposto, altresì, un piano "Procedura di emergenza locale per il rischio idraulico".

Impatto acustico

Dalla documentazione prodotta si evince che la realizzazione dell'intervento non comporterà variazioni significative del clima acustico presso i ricettori esistenti né comporterà superamenti dei valori limite di zona.

Tuttavia, poiché il progetto di ampliamento del centro commerciale Collestrada si va a inserire in un contesto già di per sé caratterizzato da livelli di rumore di fondo piuttosto elevati, la valutazione previsionale di impatto acustico dovrà essere aggiornata a seguito della definizione delle caratteristiche e del dimensionamento delle dotazioni impiantistiche del nuovo complesso commerciale nonché per la fase di cantiere in funzione dell'effettivo cronoprogramma dei lavori.

Viabilità ciclo-pedonale

Il progetto prevede la realizzazione da parte della società richiedente di un tratto della pista ciclabile che andrà a inserirsi nel più ampio progetto di pista ciclopedonale in loc. Ponte S.Giovanni – Collestrada approvato dal Comune nell'ambito degli "Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale di rilevanza strategica per consolidare e promuovere processi di sviluppo" (POR FESR 2014-2020 Asse 5 – Sentieristica) che comprende la realizzazione di una rete di mobilità ecologica di interesse regionale.

Il tratto considerato dal progetto della soc. Eurocommercial, tuttavia, si presenta solo come ciclabile; pertanto, dovrà essere previsto l'allargamento della suddetta pista di almeno metri 1,50 per il transito dei pedoni.

Area distributore carburanti

In base agli elaborati progettuali non sarà più presente l'attuale stazione carburanti.

A tal riguardo, si evidenzia che per la dismissione della stessa dovranno essere rispettate le modalità di cui al *regolamento comunale per l'impiego, la bonifica di serbatoi in uso o dimessi, utilizzati e per lo stoccaggio di prodotti petroliferi liquidi*, nonché dovrà essere verificata l'eventuale contaminazione del suolo e dell'acqua.

Area di protezione civile

Il progetto in esame non contempla l'area individuata nel Piano Regolatore Generale come area per infrastrutture e attrezzature tecniche Ff (pc) di protezione civile.



Comune di Perugia

Area Risorse Ambientali, Smart City e Innovazione

A tal riguardo non si rilevano motivi ostativi poiché, a seguito di appositi accertamenti effettuati nel 2010 sulle aree di protezione civile comunali, è stata rilevata l'inadeguatezza della suddetta area poiché ricadente a cavallo del fosso Selva ed in parte in un'area a potenziale pericolosità idraulica (art. 84 del TUNA); per tale area Ff(pc) è già stata proposta una soluzione alternativa all'U.O Urbanistica.

Sistemazioni a verde

Gli aspetti ambientali e naturalistici risultano definiti in modo esaustivo dalla relazione generale che contiene un'analisi specifica e dettagliata dell'assetto vegetazionale del contesto interessato dall'intervento.

Tale analisi viene ripresa ed integrata negli elaborati progettuali specifici quali la Relazione ai fini paesaggistici ed il Rapporto preliminare ambientale, che completano la descrizione dettagliata del contesto ambientale descrivendone, in modo puntuale, le diverse componenti morfologiche, naturalistiche ed antropiche.

Il progetto di sistemazione delle aree verdi di pertinenza all'intervento descritto negli elaborati progettuali, appare incentrato sul recupero ed il potenziamento dei caratteri del paesaggio agricolo e naturale esistente, prevedendo la ricomposizione morfologica dei nuovi spazi attrezzati e favorendo l'inserimento dei nuovi impianti a verde nel contesto paesaggistico attuale.

Nel loro insieme, le sistemazioni a verde proposte appaiono in grado di contribuire in modo significativo alla riqualificazione dell'intera zona, innescando processi che potranno favorire un miglioramento della situazione dell'ambiente naturaliforme nel suo complesso e la riqualificazione generale di un'area attualmente in evidente stato di degrado.

Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

Ai sensi dell'art. 6, comma 1, del D.Lgs. n. 152/2006 la valutazione ambientale strategica (VAS) riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

Tra le tipologie dei suddetti piani vi sono quelli elaborati per la valutazione e gestione della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del D.Lgs. n. 152/2006.

Le opere in oggetto richiedono una modifica del Piano regolatore generale, ricadono nelle tipologie di progetti di cui all'all. IV del D.Lgs. n. 152/2006 e sono assoggettati, quindi, alle procedure di VAS secondo le disposizioni di dettaglio contenute nella L.R. n. 12/2010 e nella D.G.R. n. 233/2018.



Comune di Perugia

Area Risorse Ambientali, Smart City e Innovazione

A tal fine la ditta ha prodotto tra gli elaborati di progetto anche il Rapporto preliminare ambientale su tutti gli aspetti di variante al PRG e con tale atto sono stati valutati gli elementi che caratterizzano un'analisi ambientale redatta secondo quanto previsto dall'art. 12, D.Lgs. 152/06.

In particolare, il Rapporto fornisce informazioni sulla compatibilità con i Piani sovraordinati e con il PRG vigente, tratta gli aspetti ambientali potenzialmente interessati dal progetto, definisce gli obiettivi di sostenibilità ambientale e individua i possibili impatti ambientali.

Alla luce dei temi trattati, si ritiene che il Rapporto preliminare ambientale abbia i contenuti necessari da renderlo adeguato per l'espletamento della procedura verifica di assoggettabilità a VAS (D.G.R. 233/2018, paragrafo 6, lett. b, n. 3) in quanto analizza le caratteristiche del progetto in riferimento ai piani sovraordinati, in ordine problemi ambientali e ne valuta gli impatti.

Pertanto all'esito positivo della procedibilità della domanda in oggetto, il Comune inoltrerà la richiesta di Verifica di assoggettabilità a VAS alla Regione Umbria in qualità di Autorità competente per la VAS così come definito nella D.G.C. n. 288/2017.

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra illustrato e tenuto conto della completezza della documentazione prodotta e delle soluzioni ipotizzate ai fini della compatibilità delle opere con le caratteristiche e i vincoli ambientali del territorio, non si ravvisano motivi ostativi all'avvio del procedimento in esame.



