



COMUNE DI PERUGIA
AREA GOVERNO E SVILUPPO DEL TERRITORIO
U.O. Urbanistica

Bozza Varianti al PRG
parte strutturale e parte operativa

per l'ampliamento del centro commerciale
"COLLESTRADA" (art. 25, l.r. n. 10/2014) e
per la viabilità connessa (art. 212, c. 3, l.r. n. 1/2015)

RELAZIONE

Gruppo di lavoro:

- *arch.* Roberto Romani
 - *dott.ssa* Francesca Sacco
 - *geom.* Paolo Giovagnoli
- Dirigente:* *arch.* Franco Marini

Con la D.C.C. n. 107 del 24/09/2018 è stato espresso parere favorevole all'avvio al procedimento di Variante al PRG, Parte strutturale e Parte operativa, per la realizzazione del nuovo centro commerciale di Collestrada, ai sensi dell'art. 25 della l.r. n. 10/2014.

Tale progetto prevede la realizzazione, in maniera coordinata e congiunta, sia del nuovo insediamento commerciale che delle opere di potenziamento della viabilità esterna e pertanto si rende necessario predisporre **due specifiche Varianti al PRG**; tali varianti seguiranno due distinti procedimenti di approvazione, ma essendo riferite ad un progetto unitario, saranno soggette ad un unico procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS. La prima Variante riguarda la realizzazione del nuovo insediamento commerciale e la contestuale riqualificazione della zona D5(8) di Collestrada, ricadenti in aree appartenenti al soggetto attuatore (o al Comune); la seconda Variante riguarda le opere relative al potenziamento della viabilità esterna, ricadenti anche in aree di proprietà di terzi e per questo dovranno essere attivate le necessarie procedure espropriative.

Per la descrizione degli aspetti urbanistici e procedurali relativi alle Varianti in oggetto si riporta di seguito la Relazione della U.O. Urbanistica allegata alla DCC n. 107/2018.

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 agricola 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 scomputi di legge, che si andranno ad integrare con interventi a carico di Anas sul tratto della "quattro corsie" dall'altezza di via Gutenberg 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

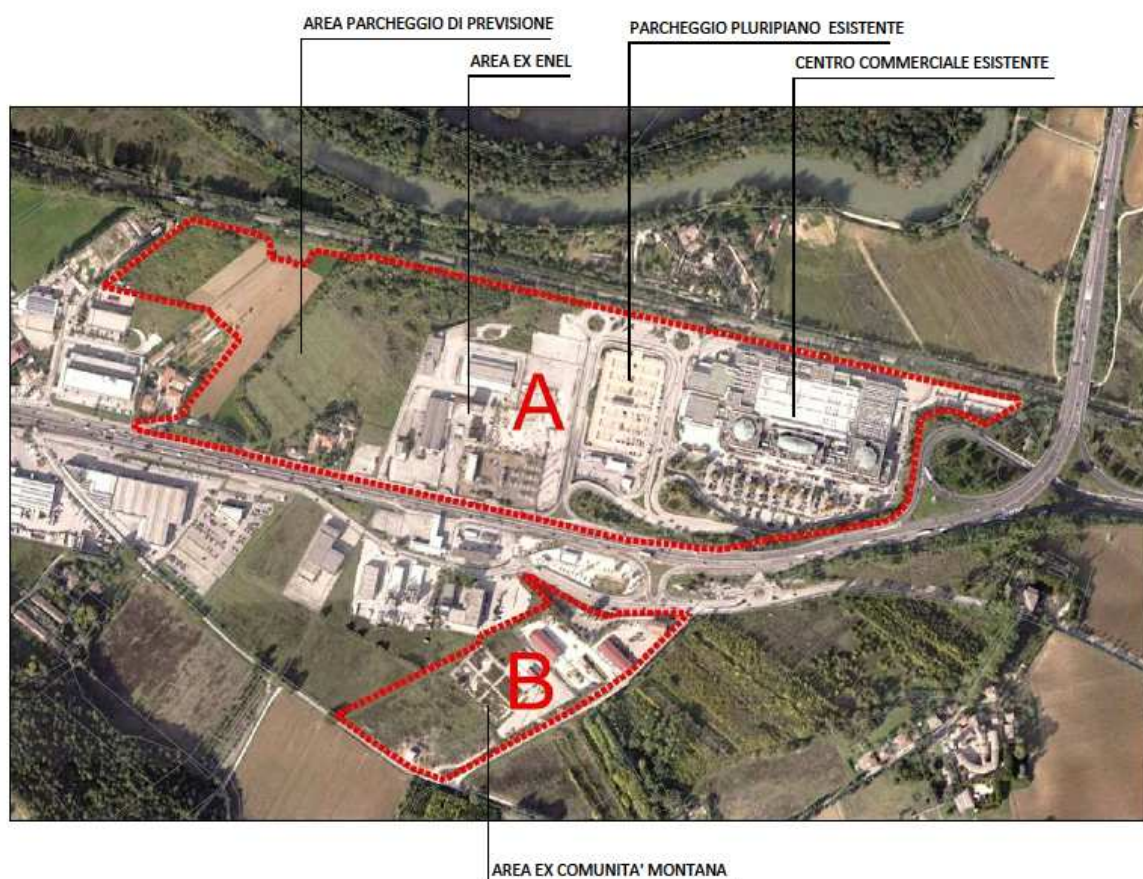


Fig. 2



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 dei 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 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 ciclopeditone 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 aeroportuale** 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 nonchè 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 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.

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 ma 2.618) e mq 1436 di capannoni (che convertiti con un indice di riduzione di 2,80 sviluppano una Suc commerciale di 513 mq)

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 Euromercat 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%;

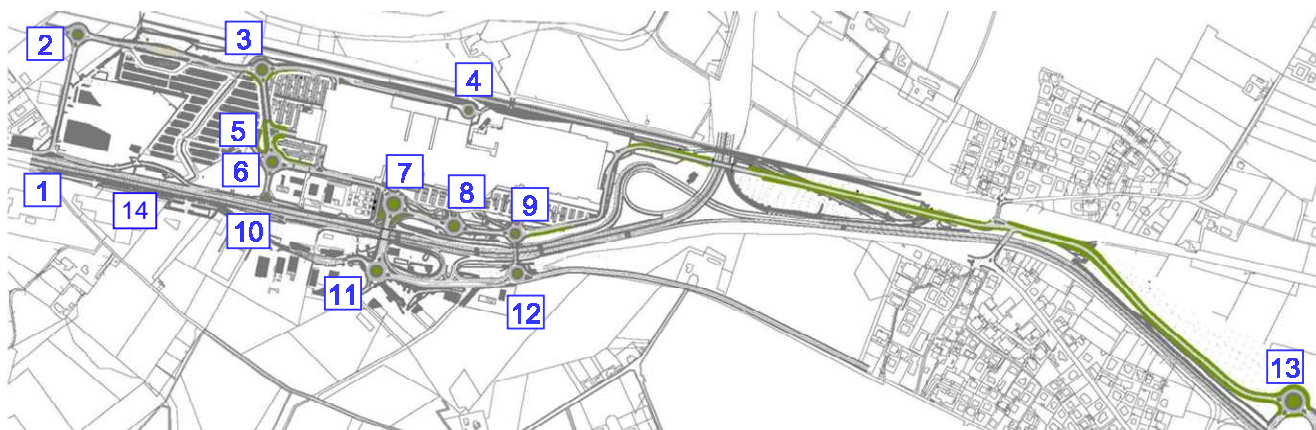
la quarta rotatoria della serie di quattro, individuata come intersezione n. 9, si trova ad una quota di 191,5 metri, la stessa del parcheggio al piano di vendita. Tale rotatoria, del diametro esterno di 34 metri, è a 4 rami: la strada anzidetta proveniente dalla rotatoria 8; la strada del sottopasso 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 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.

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 inte-ro 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 del 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.

In questa prima fase di elaborazione, al fine di facilitarne la lettura unitaria, le due Varianti vengono riportate in un unico elaborato cartografico relativo alle Tavole PS 12/15 e PO 12/15.

Per ulteriori approfondimenti sui progetti degli edifici e delle infrastrutture si rimanda ai relativi elaborati ed alle Relazioni allegate alla DCC n. 107/2018.