



PUMS

Piano Urbano
della Mobilità
Sostenibile



RAPPORTO AMBIENTALE ALLEGATO 1

Elenco dei soggetti con competenze
ambientali e osservazioni pervenute
in fase di scoping

“Valutazione Ambientale Strategica”
ai sensi dell’articolo 13 del D. Lgs. 152/06 e ss. mm. ii.

ROMA



RISORSE
PER ROMA *spas*

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

Autorità procedente - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica

Direttore - Arch. Cinzia Esposito

Gruppo di lavoro:

Coordinamento generale, Tematiche Territoriali ed economiche

RISORSE
 PER ROMA *plus*

Area Pianificazione, Progettazione e Trasformazione del Territorio

Responsabile dell'area e Professionista incaricato - Arch. Massimo Mengoni

Arch. Michele Valente

Arch. Michela Bianchi

Ing. Giovanni Giampà

Arch. Serafina Trapasso

Tematiche di mobilità e Tematiche Ambientali



Roma Servizi per la Mobilità

Direttore Ing. Alessandro Fuschiotto

Ing. Andrea Pasotto

Ing. Fabio Nussio

Ing. Marco Cianfano



Arch. Sonia Occhi

Dott.ssa Beatrice Zimei

Dott.ssa Cinzia Giuliani

Dott.ssa Sarah Chiuchiolo

Dott. Nicolò Malfatti

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

Sommario

1. PREMESSA	3
1.1. Attività preliminari ed esiti	3
2. Parere di Scoping	5
2.1.1 Indicazioni di carattere generale	5
2.1.2 Indicazioni di carattere specifico	8
2.1.3 Osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale	11
3. Osservazioni pervenute dagli SCA	45
4. Elaborati grafici.....	46

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

1. PREMESSA

1.1. Attività preliminari ed esiti

Con Deliberazione Giunta Capitolina n. 46 del 18 marzo 2019 è stata approvata la Proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS di Roma Capitale, dando incarico al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica di assumere il ruolo di Autorità Procedente per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Successivamente, il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, allo scopo di avviare il procedimento di VAS, ha chiesto a Risorse per Roma di rendersi disponibile a redigere i documenti di VAS.

Ai fini procedurali sono stati individuati i seguenti Soggetti:

- **Autorità Competente:** Regione Lazio, Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica
- **Autorità Procedente:** Roma Capitale– Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – Direzione Pianificazione Generale
- **Proponente:** Roma Capitale – Dipartimento Mobilità e Trasporti.

Roma Capitale in qualità di Autorità Procedente, con istanza prot. 48205 del 19/03/2019, ha trasmesso all’Autorità Competente in materia di VAS il Rapporto preliminare Ambientale redatto ai sensi dell’art. 13 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i e l’ulteriore documentazione prevista al fine dell’avvio della procedura di VAS. Ciò ha determinato l’avvio della fase di consultazioni preliminari ex art. 13 comma 1 del citato Decreto.

L’elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) individuati ai fini delle consultazioni preliminari è riportato nel presente Allegato 1.

Il giorno 15.05.2019 si è tenuta la prima seduta della Conferenza di Consultazione, presenti l’Autorità Competente, l’Autorità Procedente, e SCA, durante la quale sono stati presentati il PUMS e il Rapporto Preliminare di VAS.

A seguito dell’avvio della procedura, da parte degli SCA sono pervenuti i seguenti contributi:

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

1. nota prot. n. PE.454 del 29/04/2019, acquisita al prot. n. 326354 del 29/04/2019 dell'ATO2 Lazio Centrale – Roma;
2. nota prot. n. 341978 del 06/05/2019 della Regione Lazio - Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette;
3. nota prot. n. 11840 del 08/05/2019, acquisita al prot. n. 353318 del 09/05/2019, di ASTRAL S.p.a.;
4. nota prot. n. 380748 del 20/05/2019 della Regione Lazio - Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti – Area Valutazione di Impatto Ambientale;
5. nota prot. n. 112 del 29/05/2019, acquisita al prot. n. 408639 del 29/05/2019, di Autostrade del Lazio S.p.a.;
6. nota prot. n. CMRC-2019-0096560 del 19/06/2019, acquisita al prot. n. 471935 del 19/06/2019, della Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VI - “Pianificazione territoriale generale”, Servizio 1 – “Pianificazione territoriale e della mobilità, generale e di settore, Urbanistica e attuazione PTMG”;
7. nota prot. n. 475837 del 20/06/2019 della Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità – Area Trasporto Ferroviario e ad Impianti fissi;
8. nota prot. n. 1449 del 20/06/2019, acquisita al prot. n. 476238 del 20/06/2019, del Parco di Veio;
9. nota prot. n. 15924 del 21/06/2019, acquisita al prot. n. 479099 del 21/06/2019 del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali;
10. nota prot. n. 63023 del 29/03/2019, trasmesso a mezzo email e acquisita al prot. n. 524509 del 05/07/2019, del Ministero per i beni culturali e le Attività Culturali, Soprintendenza speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma;
11. nota prot. n. 486020 del 25/06/2019 della Regione Lazio - Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica – Area Piani Territoriali dei Consorzi Industriali, Sub-regionali e di Settore;
12. nota prot. n. 40813 del 26/06/2019, acquisita al prot. n. 492175 del 26/06/2019 di ARPA Lazio;
13. nota prot. n. 105949 del 27/06/2019, acquisita al prot. n. 496756 del 28/06/2019, del Comune di Fiumicino, Area Strategia del Territorio, Servizio Demanio;
14. nota prot. n. 2966 del 27/06/2019, acquisita al prot. n. 497565 del 28/06/2019, del Parco Regionale dell’Appia Antica;
15. nota prot. n. 50683 del 01/07/2019, acquisita al prot. n. 504985 del 01/07/2019 del Comune di Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale;

Infine, l’Autorità Competente ha trasmesso il Documento di Scoping con prot. n.571047 del 18-07-2019 contenente indicazioni di carattere generale e considerazioni più specifiche di cui tenere conto nel Rapporto Ambientale e del quale le osservazioni presentate dagli SCA costituiscono parte integrante.

Il presente paragrafo è stato redatto, in osservanza dell’art. 13, co. 4 del Dlgs 152/2006 e smi, allo scopo di dare atto della consultazione preliminare (scoping) ed evidenziare come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti.

Pertanto, con riferimento al citato Documento di Scoping e alle osservazioni degli SCA (riportate integralmente nel capitolo 4 del presente Allegato 1), si procede nel seguito con una disamina di tali contributi riportando, per ciascuno di essi, le controdeduzioni e i riferimenti alle eventuali modifiche apportate al Rapporto Ambientale.

2. Parere di Scoping

2.1.1 Indicazioni di carattere generale

<p>a. [...] il RA dovrà sviluppare l'analisi degli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente (caratteristiche ambientali, culturali, paesaggistiche e delle produzioni agricole tipiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate) e la sua probabile evoluzione senza l'attuazione del Piano;</p>	<p>Il Capitolo 7 contiene la definizione dello stato attuale dell'ambiente. In particolare, nel Par. 7.1 è stata effettuata una disamina dei fattori ambientali così come individuati nell'Allegato VI del D.lgs 152/2006 e smi, con esplicitazione delle correlazioni individuate con il PUMS e, conseguentemente, della loro trattazione nel RA.</p>
<p>b. Nel RA dovranno essere indicati gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti [...] esplicitando il modo in cui, durante la sua elaborazione, se ne è tenuto conto;</p>	<p>Nel RA gli obiettivi di protezione ambientale di cui alla lettera e) Allegato VI del D.lgs 152/2006 e smi sono individuati nel Capitolo 3 e valutati nel Paragrafo 5.1.1.</p>
<p>c. Nel RA è necessario specificare la correlazione tra obiettivi generali, obiettivi specifici e singole azioni previste dal Piano in riferimento agli obiettivi di protezione ambientale. Tale sistema di correlazione sarà posto alla base dei successivi punti di approfondimento del Piano (coerenza esterna, impatti, monitoraggio)</p>	<p>Nel Paragrafo 5.1.1 è riportata la correlazione (attraverso la verifica di coerenza) tra obiettivi generali e specifici del PUMS e gli obiettivi di sostenibilità ambientale. La verifica di coerenza delle singole azioni del Piano è stata effettuata al Capitolo 6 analisi di coerenza interna, rispetto agli obiettivi del Piano, in quanto gli obiettivi del Piano sono stati precedentemente verificati con gli obiettivi di altri piani/programmi e gli obiettivi di sostenibilità ambientale, nell'analisi di coerenza esterna svolta al Capitolo 5.</p>
<p>d. La suddetta analisi di coerenza esterna dovrà essere descritta sulla base di una matrice di correlazione in cui per ogni azione di Piano sia verificata la coerenza con ognuno degli obiettivi di sostenibilità [...]</p>	<p>Nel Paragrafo 5.1.1 è riportata la correlazione (attraverso la verifica di coerenza) tra obiettivi generali e specifici del PUMS e gli obiettivi di sostenibilità ambientale attraverso la <i>MATRICE DI VERIFICA DELLA COERENZA ESTERNA DEGLI OBIETTIVI DEL PUMS CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE</i> La verifica di coerenza delle singole azioni del Piano è stata effettuata al Capitolo 6 - analisi di coerenza interna, rispetto agli obiettivi del Piano, in quanto gli obiettivi del Piano sono stati precedentemente verificati con gli obiettivi di altri piani/programmi e gli obiettivi di sostenibilità ambientale, nell'analisi di coerenza esterna al Capitolo 5.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>e. Nel RA dovrà essere verificata l'analisi di coerenza interna [...]</p>	<p>Nel Capitolo 6 è riportata la correlazione (attraverso la verifica di coerenza) tra le azioni e gli obiettivi generali e specifici del PUMS, suddivisa per schede, dalla A alla G, evidenziandone la piena coerenza, la coerenza parziale e/o condizionata e la non coerenza.</p>
<p>f. Deve essere enunciata e successivamente applicata la metodologia di determinazione delle scelte di Piano, al fine della determinazione degli impatti, delle componenti ambientali su cui si evidenziano ricadute significative e delle misure di mitigazione. Qualora si evidenziassero [...] significativi impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale, dovranno dunque essere individuate le opportune misure di compensazione.</p>	<p>La determinazione degli impatti è stata svolta a valle dell'analisi per caratterizzare allo stato attuale le componenti ambientali potenzialmente interferite dal PUMS, sulla base delle caratteristiche delle scelte di Piano e del livello di approfondimento delle stesse. Infatti, la scala di definizione del PUMS (1: 50.000) non consente un elevato grado di approfondimento delle scelte progettuali che restano, in molti casi, meramente indicative rimandando necessariamente a successive fasi di approfondimento progettuale aspetti quali la localizzazione, i caratteri tipologici/ingegneristici/architettonici degli interventi.</p> <p>Ciononostante, rispondendo all'obiettivo essenziale dei procedimenti di VAS che consiste nell'evitare potenziali impatti significativi e negativi, prima ancora di doverli mitigare, nell'ambito delle valutazioni condotte sono state individuate e segnalate tutte le condizioni di potenziali rischi di effetti negativi derivanti da determinati interventi, fornendo indicazioni sulle modalità più opportune per proseguire nelle successive fasi di approfondimento progettuale. Tali indicazioni sono state definite a partire dalle schede di valutazione (Allegato n.4) evidenziate nel Cap. 8 e riepilogate nel Cap. 9 contenente le indicazioni per il rafforzamento della sostenibilità ambientale del PUMS.</p>
<p>g. L'analisi di significatività dell'impatto deve essere valutata anche in relazione al contesto territoriale ed ambientale di riferimento e alla sensibilità e criticità dello stesso</p>	<p>Vedasi la controdeduzione precedente</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>h. Per ognuna delle azioni di Piano va evidenziato il metodo e la procedura di valutazione che, tra le alternative considerate, consenta di arrivare alla scelta di maggior sostenibilità [...]</p>	<p>Il tema delle alternative è stato affrontato nel Paragrafo 4.1 in cui è stato evidenziato come, durante il lungo processo di definizione del PUMS, le alternative sia state considerate, discusse e valutate, e infine accantonate anzitutto in un quadro motivazionale di carattere trasportistico. D'altra parte, va ricordato che il PUMS si fonda su obiettivi strettamente attinenti al miglioramento della qualità ambientale del contesto in cui interviene. Infatti, le azioni sono tutte volte a ridurre l'uso dell'auto privata a favore del trasporto pubblico (possibilmente su ferro) e delle modalità dolci di spostamento (pedonale e ciclabile).</p> <p>Ciò significa che in un quadro coerente di obiettivi di PUMS-Azioni, gli eventuali effetti negativi di talune azioni su determinate componenti ambientali, comunque mitigabili, sono "giustificati" dai benefici apportati dalle stesse in termini trasportistici (minore congestione) e, di conseguenza, su aria e rumore (e quindi salute pubblica), paesaggio e quindi, in generale, sulla qualità insediativa.</p>
<p>i. Il programma di monitoraggio dovrà assicurare il controllo sugli impatti significativi [...] con la scelta di indicatori che dovranno scaturire dal sistema valutativo individuato nel RA e dovrà garantire la verifica degli obiettivi di sostenibilità prefissati così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive. Nel programma dovranno essere identificati gli Enti preposti all'effettuazione delle azioni di monitoraggio, le risorse finanziarie [...], i tempi e le modalità, i metadati degli indicatori e i responsabili dell'attuazione</p>	<p>Gli indicatori sono stati individuati, al Paragrafo 3.2.2 <i>IL QUADRO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE</i>, in tabelle suddivise per obiettivi di sostenibilità ambientale. Gli indicatori sono inoltre riportati nell'Allegato 6. Il monitoraggio è trattato al Capitolo 10.</p>
<p>j. il RA dovrà dare atto degli esiti relativi alla fase di partecipazione pubblica con le parti sociali ed istituzionali ed evidenziare in quale modo si è tenuto conto di quanto emerso</p>	<p>Il Paragrafo 1.5 descrive le attività finalizzate alla partecipazione pubblica, condotte negli anni 2017-2018- 2019.</p> <p>Nel Paragrafo 1.6.2 sono riportati i contributi pervenuti dalle istituzioni individuate come SCA nella fase di consultazioni preliminari di VAS.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

2.1.2 Indicazioni di carattere specifico

<p>k. Il RA [...] dovrà essere redatto quale documento unico, parte integrante del Piano e dovrà riportare un apposito capitolo con indicazioni delle risposte a quanto riportato nel presente documento e nei singoli contributi pervenuti dagli SCA riportando oltre alla sintesi delle osservazioni anche la descrizione delle modalità con cui sono state prese in considerazione</p>	<p>L'indicazione è pienamente soddisfatta, nel Paragrafo 1.6.1 e nel successivo Paragrafo 1.6.2 sono sintetizzate le osservazioni pervenute e si dà atto di come sono state accolte nel RA. Le osservazioni sono state inoltre riportate integralmente nel presente Allegato 1</p>
<p>l. In merito allo Scenario di Piano, il RA dovrà approfondire il tema della scelta dell'individuazione dello stesso rispetto agli scenari alternativi possibili con particolare riferimento agli ambiti di approfondimento riportati nel punto 6 dell'Allegato 2 al DM 04/08/2017 [...]. Dovranno essere quindi riportate le ragionevoli alternative adottabili in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del Piano [...] e valutati gli scenari proposti tenendo conto di alcune criticità [...] già evidenziate nei contributi degli SCA (6,7,10,14)</p>	<p>Il tema della scelta degli scenari alternativi è affrontato nel cap. 4 par. 4.1.e 4.2 del Rapporto Ambientale</p>
<p>m. Nel RA dovrà essere approfondito il Piano economico finanziario dello scenario di Piano effettuando per ciascuna azione prevista una stima sommaria dei costi di investimento e della relativa temporizzazione, dei tempi di realizzazione delle opere e dei costi di gestione ordinaria e straordinaria connessi all'azione durante il suo funzionamento e confrontandoli/analizzandoli con i benefici attesi (contributi 6, 7, 15)</p>	<p>Il Piano economico finanziario è riportato nell'Allegato 7</p>
<p>n. Il RA dovrà confrontare le strategie proposte con quelle già previste nei Piani Territoriali Urbanistici vigenti (PRG, PTPG) [...] evidenziando quali sono le opere previste nel PUMS che si pongono in continuità con essi ovvero che se ne discostano. In particolare andrà approfondita la compatibilità e connettività del PUMS proposto e il suo impatto con il sistema di trasporto dei Comuni limitrofi della prima corona (contributi 6, 7, 9, 11, 13, 15)</p>	<p>La tematica è trattata nel cap. 5 – Analisi di coerenza esterna. Si evidenzia che la Città Metropolitana di Roma con decreto n. 175 del 27.12.2018 ha approvato uno schema di Accordo Quadro con Roma Capitale ed i relativi Documenti Tecnici che disciplinano le attività di collaborazione per la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana condiviso e per l'attuazione del progetto MODOCIMER (Mobilità Dolce per la Città Metropolitana). Si vedano anche le elaborazioni grafiche di sovrapposizione del PUMS con gli strumenti di pianificazione sovraordinata al cap 4 del presente allegato.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>o. In merito al cronoprogramma degli interventi, nel RA indicare le modalità di definizione delle priorità di intervento e quindi gli step di realizzazione delle opere nell'orizzonte decennale del PUMS e come queste vengano messe in relazione con il Piano di Monitoraggio che deve individuare tempi, risorse e metodologie di rettifica laddove gli interventi risultassero non efficaci (contributi 6, 7)</p>	<p>La tematica è affrontata nel par. 4.4</p>
<p>p. L'analisi di coerenza con la pianificazione sovraordinata nel RA dovrà essere oggetto di rianalisi, aggiornamento e/o integrazione estendendola agli strumenti di programmazione e pianificazione indicati dagli SCA nei contributi pervenuti e approfondendo la correlazione tra le strategie e le azioni del PUMS con le direttive presenti nelle Pianificazioni sovraordinate in particolare quelle territoriali (contributi 1, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15)</p>	<p>La tematica è trattata nel cap. 5 – Analisi di coerenza esterna.</p>
<p>q. Il RA dovrà indicare descrivere e valutare gli aspetti ambientali e paesaggistici nel loro complesso in relazione ai possibili impatti che il Piano potrebbe generare sulle matrici ambientali (aria, suolo e sottosuolo, rumore etc) con riferimento alle diverse normative di settore vigenti [...] anche al fine di valutare gli effetti cumulativi, nonché facendo riferimento ai diversi scenari possibili, alle mitigazioni indotte e alla scelta di quello proposto in funzione della maggiore sostenibilità ambientale. [...] Per ogni componente ambientale valutata dovranno essere identificati gli obiettivi di sostenibilità pertinenti [...]</p>	<p>Gli aspetti ambientali e paesaggistici sono stati esaminati nel Paragrafo 7.9 e i possibili impatti generati dalle scelte del PUMS sono stati stimati e valutati nelle schede di Valutazione (Allegato 4) e sintetizzati nel Capitolo 8, Paragrafo 8.3.4</p> <p>Si evidenzia che in relazione a talune componenti quali aria, rumore, clima e, in generale, a mobilità e trasporto, salute umana e sicurezza stradale, gli effetti determinati sono cumulativi e sinergici in quanto frutto di tutto il complesso di azioni previste per ciascun scenario.</p> <p>Invece, per quanto riguarda uso del suolo e su paesaggio, gli effetti sono riferiti ai singoli interventi. Ciò è principalmente dovuto al fatto che si tratta di "ricadute" che si verificano puntualmente nel luogo dell'intervento.</p>
<p>r. Il RA dovrà approfondire obiettivi/azioni/misure indicati come prioritari e riportare considerazioni su obiettivi/azioni/misure aggiuntive proposti dagli SCA [...] (contributi 4, 6, 7, 9, 14, 15)</p>	<p>Vedi par. 1.6.2 Osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>s. Il RA dovrà riportare un apposito paragrafo contenente gli elementi necessari alla Valutazione di Incidenza [...]. Nel RA sarà approfondita la correlazione tra le Aree naturali Protette e la rete sistemica del PUMS, obiettivo che contribuisce a individuare percorsi alternativi con maggiore garanzia di sicurezza stradale e di fruibilità con il patrimonio culturale e paesaggistico (contributi 2, 4, 10, 12)</p>	<p>La valutazione di incidenza sui siti Natura 2000 è stata condotta e l'elaborato è presentato come Allegato 5 al Rapporto Ambientale.</p> <p>Il RA riporta al Par. 7.9.3 quanto è emerso dalla VINCA anche in termini prescrittivi (Par. 8.4).</p> <p>Per quanto riguarda le correlazioni tra azioni del PUMS e Aree Naturali Protette, il tema è stato affrontato a livello ricognitivo nel Par. 7.9.3 e come stima degli impatti nelle schede di valutazione (Allegato 4) e nella sintesi riportata al Par.8.3.5.</p> <p>Eventuali indicazioni migliorative della sostenibilità del PUMS sono riepilogate al Par. 9.3.</p>
<p>t. Verificare e valutare le ulteriori proposte/osservazioni/ indicazioni presentate dagli SCA, già riportate in pianificazioni di settore (contributi 5, 8, 13, 14)</p>	<p>Vedi par. 1.6.2 Osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale</p>
<p>u. Il programma di monitoraggio deve tenere conto dell'All. VI del Dlgs 152/2006 e smi assicurando il controllo sugli impatti significativi derivanti dall'attuazione del Piano con indicatori che devono scaturire dal sistema valutativo individuato nel RA. Il monitoraggio dovrà garantire la verifica degli obiettivi di sostenibilità [...] per individuare tempestivamente impatti negativi imprevisti e adottare opportune misure correttive. La lista di indicatori sarà oggetto di rianalisi e aggiornamento sulla base delle ulteriori proposte pervenute dagli SCA</p>	<p>Il programma di monitoraggio del PUMS è stato trattato al capitolo 10 – Indicazioni per il sistema di monitoraggio</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

2.1.3 Osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale

1_osservazioni pertinenti:	Si può valutare se accogliere o meno tali osservazioni ma sono da considerare pertinenti in quanto relative alla portata e al livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.
2_osservazioni sul piano (PUMS)	Si può valutare se considerarle o meno in quanto riferite al documento di Piano
3_ indicazioni metodologiche	Non hanno valore di osservazioni
4_osservazioni non pertinenti	Non considerate in quanto non pertinenti con il tema di mobilità e con i possibili impatti

Contributo 01 - ATO 2 – Lazio Centrale – Roma

ACEA AT02 non allaccerà alla rete idrica le nuove costruzioni previste se non ci sarà disponibilità idrica o se queste non saranno o non potranno essere allacciate ad un sistema depurativo regolarmente funzionante	Osservazione non considerata in quanto non pertinente con il tema di mobilità e con i possibili impatti
È necessario prevedere la separazione delle acque bianche dalle acque nere, al fine di evitare ripercussioni negative sull'ambiente.	Osservazione non considerata in quanto non pertinente con il tema di mobilità e con i possibili impatti
Qualora per l'intervento in oggetto si preveda il trasferimento ad ACEA ATO 2 S.p.A. di opere relative al S.I.I., si chiede la sottoscrizione di una convenzione per la "Verifica funzionale ai fini gestionali" da parte del soggetto realizzatore dell'opera con ACEA ATO 2 S.p.A.	Osservazione non considerata in quanto non pertinente con il tema di mobilità e con i possibili impatti

Contributo 02 - Regione Lazio – Direzione Capitale Naturale – Parchi ed aree protette

OSS.1_ Aggiungere tra le componenti considerate per la definizione "degli obiettivi di sostenibilità ambientale" la voce Natura e Biodiversità al quadro sinottico di riferimento Cap.3.1.5 del Rapporto Preliminare	Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 3.2.2
--	--

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>OSS.2_relativamente al sistema di Aree Naturali Protette e a quello afferente alla Rete Natura 2000, si suggerisce di implementare il Cap. 3.1 con apposito paragrafo dedicato alla Normativa Ambientale, rispetto alla quale dovrà essere verificata la coerenza della proposta di piano.</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 2.1, Cap 5 Analisi di coerenza esterna e nell'Allegato 2 al Rapporto Ambientale</p>
<p>OSS.3_ relativamente alla proposta di indice del Rapporto Ambientale (Cap. 4) si suggerisce di completarlo con apposito paragrafo che contenga gli elementi necessari alla valutazione di Incidenza</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 7.7.3 e documento di Valutazione di incidenza condotta a livello preliminare allegata al RA. (allegato 5)</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

Contributo 03 – ASTRAL -Azienda strade Lazio

Esprime parere favorevole ritenendo che la realizzazione delle opere non influirà sul corretto funzionamento della viabilità regionale di competenza	
--	--

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

Contributo 04 – Regione Lazio – Direzione Regionale politiche ambientali e ciclo di rifiuti – Area valutazione di impatto ambientale

<p>Si suggerisce di inserire nella sezione “ costruzione del quadro pianificatorio e programmatico” ed in particolare nelle tabelle pagg.56-60, per qualità dell’aria il riferimento alla nuova zonizzazione regionale come da D.G.R. n.536 del 15/09/2016.</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 2.1 e Par.3.2.2 OGS1. MIGLIORARE LA QUALITA’ DELL’ARIA</p>
<p>Nella tabella energia e cambiamenti climatici fare riferimento al piano energetico regionale vigente.</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 2.1 e Par.3.2.2 OGS2. MIGLIORARE L’EFFICIENZA ENERGETICA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ PER CONTRASTARE I CAMBIAMENTI CLIMATICI</p>
<p>Nella tabella suolo e sottosuolo inserire il riferimento al D.l.s. 152/2016, norma quadro in materia di prevenzione e limitazioni delle emissioni in acqua.</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 2.1 e Par.3.2.2 OGS4. RIDURRE L’IMPATTO SU SUOLO E SOTTOSUOLO</p>
<p>Sempre nella tabella prevedere una sezione dedicata alla componente ambientale “Acque superficiali e sotterranee.</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 2.1 e Par.3.2.2 OGS5. GARANTIRE LA TUTELA AMBIENTALE DELLE RISORSE IDRICHE E DELL’ECOSISTEMA ACQUA</p>
<p>Nella tabella “Paesaggio e beni culturali” tra gli obiettivi specifici si suggerisce la possibilità di prevedere una messa a sistema delle cosiddette isole ambientali e zone 30 con impianti di verde lineare strutturato (arborei e arbustivi).</p>	<p>Il PUMS prevede tra i suoi obiettivi la messa a sistema delle isole ambientali, come si evince dall’elaborato di Piano Tav.6.6.2 che sovrappone gli interventi previsti nei vari piani direttori. L’osservazione è accolta <i>nell’Obiettivo Generale di Sostenibilità Ambientale n.6 - Ridurre l’impatto su patrimonio culturale e paesaggio</i>, al cap. 3 del R.A. Per quanto riguarda gli impianti di verde lineare di pertinenza ai percorsi ciclabili e pedonali, il tema implica un grado di approfondimento delle azioni superiore a quello contenuto nell’ambito del PUMS, e sicuramente verrà affrontato nelle successive fasi progettuali.</p>
<p>Nella tabella “Sicurezza ed equità sociale” si suggerisce la possibilità di prevedere una messa a sistema delle cosiddette isole ambientali e zone 30.</p>	<p>Il PUMS prevede tra i suoi obiettivi la messa a sistema delle isole ambientali, come si evince dall’elaborato di Piano Tav.6.6.2 che sovrappone gli interventi previsti nei vari piani direttori. L’osservazione è accolta <i>nell’Obiettivo Generale di Sostenibilità Ambientale n.7 – Aumentare la sicurezza e l’equità sociale</i>, al cap. 3 del R.A.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>Nella tabella sicurezza ed equità sociale inserire riferimento alla pianificazione comunale (piani e programmi attuativi di settore).</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale. Nel Par. 3.2.2 OGS7. <i>Aumentare la sicurezza e l'equità sociale</i>, sono stati inseriti i seguenti piani: -2008 - "Programma Triennale della Sicurezza Stradale" - approvato con Delibera G.C. n. 130 del 25 giugno 2008. -2010 - "Piano Strategico della Mobilità Sostenibile" - approvato con Delibera C.C. n. 36 del 16 marzo 2010. -2011 - "Piano Comunale della Sicurezza Stradale 2012-2020", approvato con Delibera G.C. n. 397 del 14 dicembre 2011, •2015 - "Piano Generale del Traffico Urbano" - approvato con Delibera A.C. n. 21 del 16 aprile 2015. Aggiorna il PGTU del 1999.</p>
<p>In riferimento a quanto indicato nel Rapporto preliminare, pag. 45, "Il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti che saranno oggetto di aggiornamento secondo le procedure di legge." Si chiede di approfondire in merito alle modalità di attuazione di tali previsioni nonché le destinazioni d'uso consentite e previste dal PUMS, in particolare per quanto riguarda le cosiddette "isole ambientali" e delle "zone 30".</p>	<p>Per quanto riguarda i nuovi interventi previsti dal PUMS e non contenuti nel PRG come "Infrastrutture per la Mobilità", verranno attuati mediante procedura di variante urbanistica. Le isole ambientali e le zone 30 non costituiscono variante urbanistica, bensì individuano un perimetro all'interno del quale vengono individuate le azioni per promuovere la mobilità lenta e riduzione drastica del traffico motorizzato.</p>
<p>Per una maggiore e agevole lettura del testo, si chiede di valutare un nuovo inserimento delle tabelle demografiche di pag.68 e dei grafici macrobiiettivo/indicatori/scenari di pagg. 104-105</p>	<p>Si prende atto del problema e si sostituiscono le tabelle richieste con una definizione appropriata.</p>
<p>In merito al §3.5 "Identificazione delle possibili ricadute ambientali delle linee di azione del PUMS" e del "Raggiungimento degli obiettivi", si chiede di dare maggior risalto ai sensibili miglioramenti che lo Scenario di Piano prevede di raggiungere rispetto agli Scenari attuale e di riferimento, ciò per evidenziare i "punti di forza" del PUMS vista l'opportunità di una pianificazione di maggior dettaglio.</p>	<p>L'osservazione viene accolta nel RA nel cap. 4 IL PUMS e nel cap. 9. ESITI DELLE VALUTAZIONI E RAFFORZAMENTO DELLA SOSTENIBILITÀ DEL PIANO</p>
<p>Si potrebbe far emergere nel Rapporto Ambientale le correlazioni tra aree naturali protette e rete sistemica prevista nel PUMS stesso.</p>	<p>Osservazione accolta. Si veda l'elaborato grafico" Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: Aree Naturali Protette - al cap. 4 del presente allegato.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

Contributo 05 - ANAS – Autostrade del Lazio

Si richiede di modificare quanto riportato nel documento “proposta di piano vol. 2 PUMS par 5.2 .1 “interventi sulla rete infrastrutturale stradale” per quanto riguarda il corridoio intermodale Roma – Latina e Cisterna Valmontone	Osservazione relativa al Piano e non alla procedura di VAS. Modifica della descrizione dell’intervento sul vol. 2
---	--

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

Contributo 06 - Città metropolitana di Roma Capitale

<p>Ai fini dell'analisi di coerenza esterna dovranno essere poste in correlazione le strategie e le azioni del PUMS con le direttive del PTPG chiarendo quali siano le strategie ed azioni finalizzate a superare le criticità dell'attuale separazione funzionale fra centro urbano e hinterland residenziale, così come individuate nell'analisi SWOT del PUMS, e a definire un disegno del sistema della mobilità in grado di dare un senso compiuto alle scelte pianificatorie relative alle centralità previste dal PRG e recepite dal PTPG.</p>	<p>Come evidenziato dalla stessa Città Metropolitana, gli obiettivi, le strategie e le azioni del PUMS di Roma risultano compatibili con le direttive PTPG, così come evidenziato nell'analisi di coerenza esterna al cap. 5 del RA.</p> <p>il Piano Regolatore Generale (PRG) è un atto di pianificazione di lungo periodo all'interno del quale non è definita la programmazione temporale degli interventi; nel PUMS non vengono messe in discussione le scelte pianificatorie relative alle Centralità Urbane, in quanto, come si evince dalla tavola presente nel cap. 4 del presente allegato: - Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di Programmazione e Pianificazione: sintesi di PRG - Sistemi e Regole - , esso si pone un'ottica di messa a sistema con gli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale.</p> <p>Tuttavia, come riportato nel cap. 1 del vol. 2 del PUMS, è proprio lo sviluppo urbanistico degli ultimi dieci anni, che ha teso ad amplificare la separazione funzionale fra "centro urbano" ed hinterland residenziale, rendendo difficile in quest'ultime aree lo sviluppo di servizi di trasporto pubblico locale di qualità, creando fenomeni di congestione stradale, con conseguente peggioramento del servizio per gli utenti e aumento dei costi di esercizio. La soluzione è l'effettiva applicazione dell'intermodalità, con miglioramento delle connessioni stradali verso i principali nodi del TPL, aumento delle dotazioni di parcheggi di scambio in area possibilmente appena interna al Grande Raccordo Anulare, comunque non oltre la cosiddetta "Area Verde", attestati nei principali nodi del trasporto pubblico e con capacità adeguata a soddisfare la domanda. Lo scopo del piano è infatti di rendere il trasporto pubblico urbano più efficiente ovvero maggiormente competitivo rispetto ad altre modalità di spostamento, al punto da risultare naturalmente preferibile rispetto al trasporto privato.</p>
---	--

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>Esplicitare la sostenibilità delle scelte in ragione delle analisi da effettuare sulle criticità delle dinamiche del sistema insediativo nello sviluppo futuro previsto dal PRG vigente, indagando in particolare sull'assetto infrastrutturale e le pratiche di mobilità esplicitando la sostenibilità delle scelte in ragione delle analisi effettuate.</p>	<p>Il PUMS sviluppa una visione del sistema della mobilità urbana per un orizzonte temporale di medio lungo termine (10 anni) proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. (all. 1 del D.M. 04/08/2017).</p> <p>Pertanto, nel PUMS non vengono messe in discussione le scelte a suo tempo operate dal PRG vigente, bensì integrate con un'ottica di messa a sistema con gli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica esistenti a livello locale.</p>
<p>Particolare approfondimento andrà posto al ruolo svolto dalle cosiddette aree di bordo.</p>	<p>Per quanto riguarda le interazioni con le cosiddette aree di bordo, si auspica una stretta collaborazione ed interazione con gli uffici preposti, come meglio specificato nel vostro Decreto n. 175 del 27.12.2018, con il quale la GMRC ha dato avvio al processo di redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile di Città metropolitana (<i>"il Piano dovrà tener conto di quanto già elaborato da Roma Capitale al fine di garantire il coordinamento e la continuità tra i due livelli di pianificazione e di contemperare le esigenze di Roma Capitale con le esigenze dei Comuni di pertinenza dell'area vasta"</i>). Inoltre con Decreto n. 122 del 28/10/2019 la Città Metropolitana ha approvato le "Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Roma Capitale - Quadro conoscitivo - Obiettivi e strategie".</p>
<p>Nel Rapporto Ambientale occorrerà approfondire gli aspetti legati alle componenti della Rete ecologica del PTPG che interessano alcuni ambiti del territorio comunale evitando che le infrastrutture in progetto possano arrecare disturbo a particolari ambiti ed evidenziando comunque la necessità di approfondimenti finalizzati ad opportune valutazioni di sostenibilità, anche in termini di consumo di suolo e di risorse naturali.</p>	<p>Le osservazioni non sono accoglibili in questa fase in quanto la scala ridotta del PUMS (1:50000) non consente alcuna valutazione di dettaglio circa le eventuali interferenze con aree di elevato pregio ambientale/paesaggistico.</p> <p>Tuttavia sono stati redatti gli elaborati grafici contenuti nel presente Allegato al cap.4, che rappresentano la sovrapposizione tra tutti gli interventi del PUMS e la pianificazione sovraordinata tra cui la rete ecologica del PTPG.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>.... per quanto riguarda aspetti più strettamente legati alla costruzione del PUMS, secondo le linee guida di cui al DM 4 agosto 2017, nella successiva fase di redazione del RA dovrà essere approfondito il Piano economico finanziario dello scenario di piano, effettuando per ciascuna azione prevista una stima sommaria dei costi di investimento e della relativa temporizzazione, dei tempi di realizzazione delle opere e dei costi di gestione ordinaria e straordinaria connessi all'azione durante il suo funzionamento, tenendo conto della valutazione dei benefici di una eventuale realizzazione per lotti funzionali.</p>	<p>Il piano economico finanziario, di cui al DM 4 agosto 2017, costituisce un allegato al PUMS di riferimento per la valutazione degli scenari nel RA. (Allegato 6)</p>
<p>In riferimento al piano di monitoraggio del PUMS dovranno essere compiutamente definite la tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse dedicate al monitoraggio stesso, gli step intermedi di verifica, nonché le modalità di intervento correttivo nel caso non si raggiungano gli obiettivi prefissati.</p>	<p>Il PUMS secondo quanto richiesto dal al DM 4 agosto 2017 sviluppa al suo interno un proprio sistema di monitoraggio.</p> <p>Il Rapporto Ambientale oltre a riferirsi al sistema di monitoraggio del PUMS, lo integrerà per meglio monitorare e valutare la performance ambientale. Vedasi capitolo 10 INDICAZIONI PER IL SISTEMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE del RA.</p> <p>Si precisa che il RA, in questa fase, individua e indirizza il sistema di monitoraggio; il piano verrà elaborato in una fase successiva.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

Contributo 07 - - Regione Lazio – Direzione Regionale Infrastrutture Mobilità – Area trasporto ferroviario e ad impianti fissi. N. prot. 2019.04758

<p>Si rilascia una valutazione positiva sul PUMS che non è da intendersi quale approvazione dei singoli progetti, attività che attiene alle successive fasi procedurali.</p> <p>Si condividono gli obiettivi esplicitati nel Rapporto Preliminare.</p> <p>Si condivide la proposta di dare priorità agli interventi in grado di garantire effetti immediati sul sistema della mobilità nel suo complesso,</p>	
<p>Tuttavia, per le nuove opere inserite tra le così dette invariati si segnala che non sono individuate e descritte le ragionevoli alternative. Nel Rapporto Ambientale dovranno essere incluse dette alternative con le rispettive valutazioni degli impatti sull'ambiente.</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 4.1. Le alternative</p> <p>Il tema delle alternative è stato affrontato anzitutto nel suddetto paragrafo con un inquadramento generale.</p> <p>In termini di composizione degli scenari di PUMS alternativi, sono stati definiti e valutati anche in forma comparativa gli scenari di Riferimento, di Piano nella versione “proposta” presentata per l’approvazione da parte della Giunta Capitolina nel mese di marzo 2019 e di Piano nella versione integrata con ulteriori interventi.</p> <p>Per quanto riguarda i singoli interventi che compongono gli scenari, le scelte ricadono su ipotesi che, alla scala del PUMS, rispondono meglio alla domanda/fabbisogno di mobilità sulla base di considerazioni di carattere trasportistico. Nelle successive fasi di progettazione saranno definite le alternative localizzative che meglio rispondono anche agli obiettivi di minimizzazione degli impatti ambientali.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>Non è chiaro come la previsione di nuove opere infrastrutturali, e dunque non inserite nei documenti di programmazione vigenti, si coniuga con l'obiettivo di dare priorità alle scelte programmatiche del PRG relative alle infrastrutture di mobilità già individuate. Inoltre, non è definita la tempistica per la dichiarazione di interesse pubblico e la richiesta di finanziamenti</p>	<p>Nel documento di Piano vol. 2 aggiornato (adottato dall'Assemblea Capitolina ad agosto 2019) al cap. 6.4 vengono esplicitati i meccanismi di individuazione e programmazione delle opere infrastrutturali.</p>
<p>Con specifico riferimento alla tranvia tangenziale Ponte Mammolo-Eur-viale Marconi-Saxa Rubra, occorrerà valutare la sovrapposizione con le linee ferroviaria e metropolitana esistente.</p>	<p>Osservazione relativa al Piano e non alla procedura di VAS.</p> <p>Il PUMS individua un quadro/programma esigenziale di opere (suddiviso in Piani direttori), che andranno valutate e studiate in scale opportuna nelle successive fasi progettuali (Fattibilità tecnica economica, alternative progettuali, Studio di impatto ambientale, eventuale variante urbanistica etc.). Pertanto gli interventi menzionati verranno approfonditi con gli Enti regionali e metropolitani.</p>
<p>Permangono perplessità di ordine procedurale, soprattutto con riferimento ad alcune nuove opere inserite fra le così dette "invarianti" del PUMS di Roma Capitale, per le quali non è definita la tempistica per la richiesta dei finanziamenti e la dichiarazione di interesse pubblico, indifferibilità e urgenza, prodromica all'avvio dei lavori. Dette opere e le soluzioni progettuali alternative, dovranno essere correttamente inquadrare nell'ambito degli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti sul territorio interessato, in coerenza con le opere pubbliche di interesse generale già finanziate e in corso di realizzazione.</p>	<p>Nel volume n. 2 del PUMS al paragrafo 6.4.1 "Interventi prioritari" viene esposto quanto richiesto.</p> <p>In sintesi l'AC, in coerenza con gli studi del PRG, ha individuato in via prioritaria una serie di interventi, la cui strategia principale è quella di potenziare la rete di trasporto pubblico con interventi mirati sul trasporto rapido di massa, per le quali sono state presentate istanze di finanziamento pubblico.</p> <p>Il documento sinottico dei "Punti fermi" del PUMS è stato adottato dalla Giunta capitolina n. 113 del 9 giugno 2017.</p>
<p>Si chiede di specificare il significato della <i>tabella 6.14. Cronoprogramma per orizzonti temporali degli interventi di Piano per il TPL pagina 234</i> di Proposta di Piano Volume 2</p>	<p>Nel documento di Piano vol. 2 aggiornato (adottato dall'Assemblea Capitolina ad agosto 2019) troviamo meglio spiegato il cronoprogramma degli interventi nei cap. 6.4.2 e 6.4.3</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>Considerate le osservazioni presentate, si ritiene che ulteriori valutazioni in materia trasportistica potranno svolgersi nelle successive fasi procedurali, in presenza dei seguenti elementi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. definizione degli interventi infrastrutturali previsti alla scala adeguata e misurazione del loro impatto sulla ripartizione modale, la riduzione della congestione stradale e degli inquinanti atmosferici; 2. definizione delle procedure di monitoraggio degli impatti, in relazione alla distribuzione temporale delle nuove opere, anche in considerazione del reperimento e della reale disponibilità delle necessarie risorse economiche per la loro costruzione; 3. indicazione di misure alternative nel caso in cui le risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dei nuovi interventi infrastrutturali non siano disponibili, alla luce della stima dei costi di circa 6-7 miliardi di euro, indicata nella documentazione di Piano 	<p>Come già precedentemente evidenziato, gli interventi seguiranno il proprio iter procedurale e progettuale di dettaglio che sicuramente comprenderà studi e approfondimenti come richiesto.</p>
<p>4. valutazione della coerenza esterna del PUMS e dell'impatto sul territorio della prima fascia intorno a Roma, da espletare nell'ambito della procedura di redazione del PUMS metropolitano.</p>	<p>Per quanto riguarda l'analisi di coerenza esterna del PUMS, è stata trattata nel cap.5 ANALISI DI COERENZA ESTERNA del RA.</p> <p>Invece per quanto riguarda le relazioni tra il PUMS di Roma Capitale e il PUMS della Città Metropolitana, sono in atto specifici accordi e deliberazioni di reciproca collaborazione.</p>
<p>Ai fini del documento di scoping, si allega per Vostra utilità una tabella sinottica indicativa e non esaustiva relativa ad obiettivi, azioni ed indicatori in materia di mobilità</p>	<p>Le informazioni contenute in tabella sono state prese in considerazione nel Rapporto Ambientale nel cap.3 e nel cap.10.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

Contributo 08 - Parco di Veio

<p>L'ente parco ha sviluppato un progetto relativo ad un percorso ciclopedonale che collega il parco urbano dell'Inviolatella Borghese con il centro storico di Isola Farnese e l'area archeologica dall'antica città di Veio.</p>	<p>Osservazione relativa al Piano e non alla procedura di VAS</p>
<p>Nell'ambito delle azioni volte a promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto l'ente parco chiede di valutare la possibilità di prevedere l'attivazione del servizio trasporto biciclette a bordo dei treni sulle linee ferroviarie Roma -Viterbo, Roma Civita Castellana, che delimitano il territorio del parco.</p>	<p>Quanto richiesto fa già parte delle indicazioni contenute nel PUMS - in linea generale. Si veda PUMS vol. 2 paragrafo 5.4 <i>Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica</i></p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

Contributo 09 - Ministero dell'Ambiente 17/06/2019

<p>OSS. 1_ Nel testo Rapporto Preliminare par.2.1 si suggerisce di precisare nel RA che tra le ultime due fasi vi è l'approvazione del documento finale del Piano e quindi la sua entrata in vigore, in quanto la precedente fase denominata di "adozione /approvazione", come nel seguito del testo correttamente si riporta, ha ad oggetto la proposta di Piano.</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 1.4</p>
<p>OSS.2_ Al paragrafo 3.1.5 del RP: "Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento", si propone la definizione degli obiettivi di sostenibilità per il PUMS, in relazione con le politiche comunitarie, nazionali e regionali, che verranno sviluppate e approfondite nel RA, si elencano inoltre le componenti che sono state selezionate "per la definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale". Si osserva, al riguardo, che sarebbe stato necessario argomentare, nel presente RP, le motivazioni che hanno portato all'individuazione delle componenti considerate anche perché è obiettivo del presente documento individuare gli ambiti di possibile interferenza del PUMS.</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: gli obiettivi di sostenibilità ambientale (Cap. 3) sono stati interamente revisionati tenendo conto anche della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile nonché delle osservazioni pervenute tra le quali, in particolare, quella fornita dalla Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità fornita con nota N. prot. 2019.0475837.</p>
<p>Alcuni contenuti classificati come obiettivi specifici paiono essere in realtà più riconducibili ad azioni o interventi. Definire più come azioni che come obiettivi specifici taluni di questi.</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale Vedasi controdeduzione precedente.</p>
<p>OSS.3_ Nel testo R.P. par.3.2.3 "Analisi aspetti ambientali chiave" in riferimento all'analisi di contesto attuale sono stati considerati solo due fattori rispetto alle nove componenti ambientali individuate nel par. 3.1.5 ai fini della selezione degli obiettivi di sostenibilità. Si raccomanda di integrare il RA con l'analisi di tutte le componenti e i fattori ambientali potenzialmente interessati dall'attuazione del Piano desunti da normative, strategie e piani/programmi sovraordinati o di pari livello, vigenti. Nel Rapporto Ambientale dovranno essere valutati i potenziali impatti sulle componenti. L'analisi di contesto dovrà individuare i valori iniziali degli indicatori connessi alle suddette componenti ambientali.</p>	<p>Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: al cap. 7 <i>Stato attuale dell'ambiente</i> (in particolare Par. 7.1 <i>Individuazione dei fattori ambientali interessati dal PUMS</i>) vengono individuate le componenti ambientali potenzialmente interessate dall'attuazione del PUMS. Gli Obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento sono individuati nel cap. 3 del RA. Gli indicatori sono individuati nel Cap. 10 <i>Indicazioni per il sistema di monitoraggio ambientale</i>. I valori iniziali saranno individuati nella redazione dello specifico piano di monitoraggio. Si precisa che il RA, in questa fase, individua e indirizza il sistema di monitoraggio; il piano di monitoraggio verrà elaborato in una fase successiva.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>OSS.4_ Per l'elaborazione della sintesi non tecnica del rapporto ambientale si consiglia di fare riferimento alle linee guida del MATTM</p>	<p>Osservazione accolta.</p>
<p>CONSIDERAZIONI E SUGGERIMENTI IN TEMA DI MOBILITA' SOSTENIBILE</p>	
<p>OSS.5 – Considerazioni riferite ai dati relativi all'obsolescenza del parco auto del comune di Roma e banca dati ACI. Sarebbe opportuno considerare tra gli obiettivi e le misure del PUMS la predisposizione di misure che possano indurre la riduzione del parco auto privato, soprattutto dei veicoli più inquinanti possano indurre la riduzione del parco auto privato, soprattutto dei veicoli più inquinanti, a favore del trasporto di persone e merci verso forme di spostamento più sostenibili, in primis il TPL che, opportunamente migliorato e potenziato, dovrebbe essere l'asse portante su cui incardinare la politica di trasporto della città. Ad esempio si segnala che a Milano, a fronte della rottamazione dei veicoli più vecchi sono previsti anche incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL a prezzi ridotti (-70%)¹ per famiglie con reddito Isee fino a 20 mila euro annui o per l'acquisto di auto elettriche, ibride o a gas. Analoghi incentivi sono previsti anche a Torino.</p>	<p>Lo spostamento modale del trasporto privato al TPL costituisce uno degli obiettivi fondanti del PUMS: Lo scopo del piano è infatti di rendere il trasporto pubblico urbano più efficiente ovvero maggiormente competitivo rispetto ad altre modalità di spostamento, al punto da risultare naturalmente preferibile rispetto al trasporto privato. Per quanto riguarda altre forme di incentivazione il PUMS individua diverse politiche che andranno meglio definite ed attuate dall'AC.</p>
<p>OSS.6 Misure a livello di area metropolitana per migliorare TPL</p>	<p>Per quanto riguarda le competenze del Comune di Roma, le indicazioni contenute nell'osservazione sono parte degli obiettivi e dei Piani direttori del PUMS.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>OSS.7 Riferimento a Strategia di Resilienza di Roma Capitale e riduzione delle emissioni atmosferiche più inquinanti. I dati sulle emissioni del Comune di Roma presenti nella XIV edizione del “Rapporto sullo stato dell’ambiente urbano” mostrano come le emissioni di PM10 primario da trasporto su strada (circa 1000 tonnellate) rappresentano il 23% del totale mentre la quota percentuale dovuta al riscaldamento raggiunge il 71%. Saranno necessarie azioni combinate con altri strumenti pianificatori su altre sorgenti emissive come il riscaldamento.</p>	<p>Per quanto le emissioni in atmosfera rappresentino una delle principali problematiche dei centri urbani, è noto che una drastica diminuzione necessita di importanti sinergie tra i diversi strumenti di governo del territorio; tuttavia il PUMS per quanto di competenza diminuisce le emissioni da trasporto in maniera significativa.</p> <p>Si sottolinea che il PUMS oltre a ridurre l’inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici persegue anche i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; • migliorare le condizioni di sicurezza; • migliorare l’efficienza e l’economicità dei trasporti di persone e merci; • contribuire a migliorare l’attrattività del territorio e la qualità dell’ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell’economia e della società nel suo insieme.
<p>OSS. 8 Riferimento a obiettivo <i>riduzione dell’incidentalità stradale</i> e misure da introdurre nel PUMS in merito a manutenzione strade, realizzazione di rotatorie, barriere guardrail in polimeri ecc.</p>	<p>Il tema dell’incidentalità stradale è ampiamente trattato sia nel PUMS che nel RA; ulteriori misure contenitive se non indicate nel PUMS, sono sicuramente attuabili da politiche di gestione proprie dell’AC.</p>
<p>OSS.9 Sviluppo della pedonalità e “isole ambientali” (p. 43 R.P.) prevedere strutturazione di percorsi di collegamento fra le varie “isole” con specifici accorgimenti per la cura del verde, sicurezza, punti di accesso a trasporto pubblico alla fruibilità</p>	<p>Il PUMS prevede tra i suoi obiettivi la messa a sistema delle isole ambientali, come si evince dall’elaborato di Piano Tav.6.6.2, che sovrappone gli interventi previsti nei vari piani direttori. Nelle successive fasi di definizione degli interventi si potrà tenere conto dell’osservazione che, comunque, implica un grado di approfondimento delle azioni superiore a quello contenuto nell’ambito del PUMS.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

Contributo 10 - Ministero per i Beni e le Attività Culturali - MIBAC

<p>Si richiede la redazione di uno studio paesaggistico complessivo finalizzato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alla valutazione dell'impatto delle opere sui sistemi paesaggistici esistenti • alla compatibilità e sostenibilità dei progetti rispetto agli ecosistemi ed ambienti attraversati dalle infrastrutture • alla valutazione del potenziale miglioramento della fruizione e valorizzazione dei beni paesaggistici, archeologici architettonici interessati dalle nuove infrastrutture. • Recupero delle periferie e la messa a sistema del Patrimonio Culturale in chiave sociale ed economica. La rete delle infrastrutture, infatti, può divenire in questo senso occasione per riconnettere luoghi della memoria e opere d'arte oggi disconnesse • Utilizzo complementare di piste ciclabili e pedonali integrate, laddove possibile, nelle infrastrutture previste, allo scopo di favorire una fruizione slow idonea alla percezione e alla scoperta dei territori. • Nell'elaborazione dello studio suddetto si dovrà tenere conto sia dell'impatto di dettaglio delle singole opere sul contesto esistente, sia dell'impatto cumulativo. 	<p>Nell'ambito delle schede di valutazione dell'Allegato 4, sintetizzate nel Cap. 8, il Rapporto Ambientale affronta l'analisi degli effetti sul paesaggio e sulla biodiversità determinati dal PUMS ad un livello coerente con la scala di pianificazione (1: 50.000). Ciò significa che non è possibile individuare con precisione le eventuali ricadute di ciascun intervento. È invece possibile individuare i potenziali rischi connessi a determinate caratteristiche degli interventi, quali ad esempio la localizzazione, qualora non opportunamente definite. Di conseguenza, pur rimandando alle successive fasi di definizione progettuale per la corretta individuazione degli effetti di ogni singola azione, il RA del PUMS individua potenziali condizioni di problematicità connesse a specifici interventi che saranno da affrontare nelle successive fasi progettuali.</p>
<p>Per quanto concerne invece il dettaglio dei progetti si segnalano le seguenti criticità rilevate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corridoio Colombo tratto Acilia Malafede: si prescrive in fase di progettazione uno studio dettagliato con eventuali alternative e/o interventi di mitigazione o compensazione. • Tutti i tratti di tramvia che attraversano la città storica, si richiedono specifiche progettuali sull'inserimento del tessuto urbano • Il percorso tranvia tangenziale sud criticità nell'attraversamento delle aree di pertinenza del Parco Archeologico dell'Appia Antica 	<p>Osservazioni relative a interventi di Piano. Per quanto riguarda le prime due opere (corridoio Colombo Acilia-Malafede e tramvia nella città storica), si rimanda alle successive fasi di progettazione. Analogha considerazione si può fare anche per la tramvia tangenziale sud per la quale, già in ambito di valutazione (Allegato 4) sono specificate condizioni di criticità da evitare con un corretto approccio progettuale nelle successive fasi.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

Contributo 11 - Regione Lazio – Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale paesistica ed urbanistica – area urbanistica co-pianificazione e programmazione negoziata Roma capitale e città metropolitana

<ul style="list-style-type: none"> - Si rileva che il PUMS non costituisce/comporta variante al vigente PRG - recepisce previsioni di intervento in atti già approvati da altri enti /amministrazioni <p>gli interventi previsti rimangono assoggettati alle normali procedure/verifiche di fattibilità compatibilità dalle norme vigenti</p>	<p>Notazione su iter procedurale</p>
<p>Il RA darà conto della coerenza esterna del PUMS rispetto agli strumenti sovraordinati e di settore vigenti già individuati nel RP</p>	<p>Nel Rapporto Ambientale al cap. 5 <i>Analisi di coerenza esterna</i>, gli obiettivi del PUMS sono relazionati con gli obiettivi degli strumenti sovraordinati e di settore.</p>
<p>Richiama l'attenzione dell'amministrazione proponente sulla <u>successiva necessità</u> di messa a sistema/implementazione delle azioni e interventi previsti nel PUMS in esame con le azioni /interventi che verranno previsti nell'analogo piano in formazione da parte della Città Metropolitana soprattutto per quanto attiene alle previsioni insediative e alle reti di servizi per la mobilità dei Comuni contermini, e ai nodi di attestamento e di scambio del trasporto pubblico e di natura commerciale proveniente da altre Province/Regioni</p>	<p>La Città Metropolitana già con il decreto n° 175 del 27.12.2018 afferma "che il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile di Città Metropolitana terrà conto di quanto già elaborato da Roma Capitale al fine di garantire il coordinamento e la continuità tra i due livelli di pianificazione, ai sensi dell'Addendum di cui in premessa, e di contemperare le esigenze di Roma Capitale con le esigenze dei Comuni di pertinenza dell'area vasta;"</p>
<p>si segnala che la scala ridotta (1:50000) non consente alcuna valutazione di merito circa interventi che riguardano aree di elevato pregio ambientale/paesaggistico.</p>	<p>Nonostante la scala di rappresentazione del PUMS non permetta valutazioni di dettaglio sui singoli interventi, tra gli elaborati grafici contenuti nel presente allegato sono presenti alcune sovrapposizioni del PUMS con strumenti di pianificazione ambientale paesistica, che permettono di individuare preliminarmente delle aree di attenzione.</p>

Contributo 12 - ARPA Lazio

<p>È pregiudizievole evidenziare che il R.P. non contiene informazioni e/o dati di dettaglio, se non quelli relativi alle stazioni di misura della rete di monitoraggio ARPA della qualità dell'aria (R.P. pag. 85ess.) riferiti all'anno 2017, necessari alla verifica, già in questa fase, dei possibili impatti significativi sull'ambiente che l'attuazione del piano potrebbe avere sulle varie matrici ambientali.</p>	<p>Il PUMS in questa fase non correla i dati reali della qualità dell'aria della rete di monitoraggio ARPA con i dati alla fonte ricavati dall'utilizzo della metodologia COPERT IV; si può stimare però la diminuzione teorica parametrica delle emissioni inquinanti per quanto riguarda la matrice traffico. In fase avanzata di progettazione tali dati invece saranno integrati da rilevazioni in situ e correlazioni sui singoli interventi. Approfondimenti metodologici saranno riportati nel RA al paragrafo 7.5 <i>Qualità dell'aria</i>; mentre gli esiti di tali valutazioni sono riportati al par. 8.3.1.</p>
<p>1. Il R.A. dovrà individuare, descrivere e valutare gli aspetti ambientali nel loro complesso in relazione ai possibili impatti che il piano potrebbe generare sulle matrici ambientali (aria, suolo e sottosuolo, rumore etc.), con riferimento alle diverse normative di settore vigenti.</p>	<p>Tali argomenti sono trattati nel Rapporto Ambientale: Cap. 5 e Cap. 7</p>
<p>2. Nel R.A. si dovranno esplicitare le seguenti informazioni:</p> <p>a) Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano e con l'attuazione dello stesso;</p> <p>b) Caratteristiche ambientali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;</p> <p>c) Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano;</p> <p>d) Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;</p> <p>e) Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano, definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare.</p>	<p>I principi ispiratori del PUMS orientano la mobilità verso scelte sostenibili con un evidente miglioramento generale di tutte le componenti ambientali nello scenario progettuale; indicazioni progettuali di dettaglio e rispetto delle normative di settore saranno approfondite nelle successive fasi progettuali degli interventi. Tali dati saranno naturalmente approfonditi nel piano di monitoraggio.</p> <p>Più nel dettaglio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente sono trattati al cap. 7 del RA; • l'evoluzione probabile, senza l'attuazione del PUMS, è quanto previsto dallo Scenario di Riferimento; • l'evoluzione, con l'attuazione del PUMS, è quanto valutato nelle due versioni di Piano (proposta e definitiva). <p>Indicazioni su quanto richiesto nei punti successivi sono trattati nel RA come di seguito specificato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Punto b) al cap. 7; • Punto c) al cap. 3; • Punto d) al cap. 9; • Punto e) al cap. 10.

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>3. In relazione agli obiettivi previsti dal piano e riportati in sintesi nel R.P. a pag. 103 e ss., si valuta in maniera positiva l’approccio utilizzato dall’Amministrazione Procedente nella definizione degli stessi, risultando evidente che il raggiungimento degli stessi porterà dei benefici in termini di emissioni in atmosfera e di sostenibilità energetica.</p>	
<p>4. Per quanto concerne l’analisi di coerenza esterna, si ritiene necessario considerare anche il Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima (PNIEC), attualmente sottoposto a procedimento di VAS, in quanto le politiche implementate dal PNIEC possono incidere in maniera diretta ed indiretta sul piano in oggetto.</p>	<p>Nel Rapporto Ambientale al cap 5 Analisi di coerenza esterna e nell’ Allegato 2 Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna sono correlati tutti gli strumenti sovraordinati e di settore tra cui il PNIEC.</p>
<p>5. Vista la presenza, nel territorio comunale, di Siti di Importanza Comunitari (SIC), di Zone di Protezione Speciale (ZPS) di cui alla Direttiva 92/437CEE “Habitat” che fanno parte di Aree Protette (R.P. pag. 106 e ss.) Si rileva di conseguenza la necessità della Valutazione d’Incidenza per tali aree (art. 6, comma 3, del D.P.R. 12 marzo 2003, n.120 che modifica il D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357), che dovrà essere oggetto di verifica con le strutture regionali competenti.</p>	<p>Nel Rapporto Ambientale al Par. 7.10.3 <i>Aree di interesse naturalistico</i> e nell’ Allegato n. 5 al RA <i>Valutazione di Incidenza</i>, viene riportato quanto richiesto.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>6. ARIA (ATMOSFERA)</p> <p>- in riferimento alla matrice aria il R.A. dovrebbe contenere le caratteristiche fisiche del territorio e l'urbanizzazione, le condizioni meteo-climatiche e la qualità dell'aria (con riferimento ai dati più aggiornati – 2018), le emissioni inquinanti in atmosfera presenti nel territorio attraverso ad es. la produzione di informazioni quantitative sulle emissioni dei diversi tipi di sorgenti (stime derivanti da Inventari delle Emissioni o strumenti similari – cfr. Delibera del Consiglio Federale, n. 14/16, Manuale SNPA n. 148/2017).</p> <p>Infatti il piano, se da un lato tende a ridurre le emissioni in atmosfera all'interno del Grande Raccordo Anulare (GRA), dall'altro con la previsione di nuovi “parcheggi di scambio sugli assi viari principali in corrispondenza dello stesso GRA per ridurre i veicoli in entrata nella città”, potrebbe determinare impatti negativi sulla qualità dell'aria, al di fuori del raccordo, in termini di emissioni legate alla mobilità da/verso tali aree.</p> <p>Il R.A. dovrà esplicitare le azioni che concorrono al miglioramento della qualità dell'aria in coerenza con le norme previste dal Piano di Risanamento. Le informazioni utili alla descrizione del quadro ambientale sono disponibili sul sito del Centro regionale della qualità dell'aria.</p>	<p>I modelli matematici (COPERT IV) utilizzati nel PUMS per il calcolo delle emissioni in atmosfera, forniscono i dati teorici di inquinanti emessi alla fonte dal parco auto circolante nei diversi scenari di Piano (si veda l'allegato 6 Metodologia delle Analisi Ambientali).</p> <p>Pertanto in questa fase di programmazione del PUMS non vengono considerate quelle caratteristiche territoriali che contribuiscono alla definizione del quadro emissivo; nelle fasi successive di progettazione e per ciascun intervento saranno elaborate delle microsimulazioni con rilievi in situ per una giusta valutazione dei dati.</p> <p>Si evidenzia comunque che nell'allegato 4 sono riportate le stime emissive suddivise per scenari di piano e per zone di analisi.</p> <p>Per quanto riguarda eventuali variazioni negative sulla qualità dell'aria in corrispondenza del GRA, (parcheggi di scambio) nella taratura del modello di calcolo sono presenti i dati emissivi alla fonte per ciascun arco (tratto viario) per ogni scenario di piano. Naturalmente nel RA vengono riportati i dati di sintesi e non per singolo arco.</p> <p>Nel Rapporto Ambientale al cap. 6 sono descritte le azioni del PUMS che concorrono al miglioramento della qualità dell'aria nell'analisi di coerenza interna rispetto agli obiettivi generali e specifici del PUMS.</p> <p>La coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di sostenibilità ambientale (nello specifico: OGS1. MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA) e con gli obiettivi della pianificazione sovraordinata, tra cui il Piano di Risanamento, sono esplicitati nel cap. 5 Analisi di coerenza esterna, par. 5.1</p>
--	--

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>7. SUOLO Nel R.A. sarebbe opportuno effettuare le verifiche inerenti agli interventi che possono incidere sulla matrice suolo, sul suo consumo e sull'impermeabilizzazione.</p>	<p>Nel Rapporto Ambientale, in via preliminare, tali verifiche sono state condotte nell'ambito delle valutazioni svolte. In particolare, sono contenute nelle schede di valutazione (Allegato 4 – Schede di valutazione) sotto la voce "uso del suolo e paesaggio" e in seguito riepilogate nel Cap. 8. Ciononostante, il basso grado di approfondimento degli interventi spesso non consente una compiuta individuazione e stima degli impatti. Pertanto, nei casi in cui l'incertezza su possibili impatti significativi e negativi è oggettiva e inevitabile, vengono fornite indicazioni per il proseguimento dello sviluppo degli interventi, volte a evitare i potenziali impatti. Tali indicazioni possono essere intese come prescrizioni fornite dalla valutazione e sono riepilogate nel Cap. 9.</p>
<p>7. SUOLO Si ritiene opportuno approfondire nel R.A. anche le questioni legate anche alle principali forme di degradazione del suolo quali ad es. la diminuzione di sostanza organica, l'erosione, la vulnerabilità degli acquiferi, la contaminazione diffusa e/o locale, la compattazione, la perdita di biodiversità, gli smottamenti e inondazioni etc</p>	<p>Nella stesura del Rapporto Ambientale tali tematiche non vengono trattate in quanto la verifica richiede un approfondimento non adeguato alla scala del PUMS. Tali tematiche verranno affrontate in fase di progettazione definitiva (Valutazione di Impatto Ambientale) dei singoli interventi, qualora richiesto dalle normative vigenti.</p>
<p>8. RUMORE Far riferimento al Piano di Zonizzazione Acustica del Comune</p>	<p>Nel Rapporto Ambientale all' Allegato 2 – Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna e Cap.5 (Analisi di coerenza esterna) sono stati considerati i seguenti Piani ai fini della verifica di coerenza esterna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piano di zonizzazione acustica - Piano di classificazione acustica delle infrastrutture stradali - Piano comunale di risanamento acustico
<p>8. RUMORE Nel R.A. è necessario esplicitare gli interventi che ridurranno l'inquinamento acustico, considerando la tipologia di sorgente e la sensibilità acustica del contesto in cui gli interventi proposti si inseriscono. È necessario effettuare delle analisi che consentano un confronto tra lo scenario acustico prima della realizzazione (ante operam) e a seguito della realizzazione degli interventi (post operam), anche attraverso la produzione di cartografia specifica, che definisca le porzioni di territorio in cui la realizzazione degli interventi potrebbe comportare una variazione significativa dei livelli di rumore ambientale.</p>	<p>Il PUMS, mediante modelli matematici, calcola l'inquinamento acustico prodotto dal parco auto circolante nei diversi scenari (di riferimento e progettuali). Tali valutazioni sono riportate nell'Allegato 4 – Schede di Valutazione.</p> <p>Per quanto riguarda una definizione del clima acustico più puntale, anche riferita ai singoli interventi, si rimanda alle successive fasi progettuali.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>8. RUMORE</p> <p>La compatibilità delle opere previste dal piano deve prevedere il rispetto dei valori limite indicati dalla norma su tutti i ricettori individuati nell'area di influenza ed in particolare, per le infrastrutture di trasporto, devono essere individuate le fasce di pertinenza e quindi i valori limite da rispettare all'interno delle fasce stesse e delle fasce di sovrapposizione tra sorgenti concorsuali e, all'esterno delle fasce di pertinenza, i valori limite stabiliti dalla zonizzazione acustica.</p>	<p>Nel par. 7.7 <i>Rumore</i> vengono trattate le tematiche relative al Clima acustico nelle aree urbane, mentre nel par. 8.3.3 vengono riportate le variazioni al clima acustico calcolate dalla modellazione del traffico stradale come dalle raccomandazioni 2003/613/CE.</p> <p>Per quanto riguarda una definizione del clima acustico più puntale, anche riferita ai singoli interventi, si rimanda alle successive fasi progettuali.</p>
<p>9 MONITORAGGIO</p> <p>Il R.A. dovrà contenere un adeguato sistema di monitoraggio del piano, Il monitoraggio deve prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La descrizione dell'evoluzione del contesto ambientale con riferimento agli obiettivi di sostenibilità generali, mediante la definizione di indicatori di contesto. • Il controllo dell'attuazione delle azioni, che hanno impatti positivi o negativi sugli obiettivi di sostenibilità specifici del Piano, e delle misure di mitigazione/compensazione, mediante la definizione di indicatori di processo. • Il controllo degli impatti significativi sull'ambiente mediante la definizione di indicatori di contributo che misurano la variazione del contesto imputabile alle azioni del Piano. 	<p>Nel Cap. 10 (Indicazioni per il sistema di monitoraggio) si tiene conto di quanto richiesto.</p>
<p>Al fine di supportare la definizione del sistema di monitoraggio si segnalano due documenti tecnici redatti nell'ambito del Sistema Nazionale di Protezione dell'Ambiente:</p> <p>“Linee Guida per l'analisi e la caratterizzazione delle componenti ambientali a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS” (Manuali e Linee Guida 148/2017);</p> <p>“Verso un core set comune di indicatori del Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale - Metodologia, analisi e risultati della ricognizione di tutti gli indicatori ambientali utilizzati nel SNPA per descrivere lo stato dell'ambiente” (Manuali e linee guida 147/2017).</p>	<p>Il PUMS secondo quanto richiesto dal al DM 4 agosto 2017 sviluppa al suo interno un proprio sistema di monitoraggio</p> <p>Il Rapporto Ambientale oltre a riferirsi al sistema di monitoraggio del PUMS, lo integra per meglio monitorare e valutare la performance ambientale. Si vedano: l'Allegato 6 e il capitolo 10 del RA, per la redazione dei quali sono stati consultati i due documenti tecnici segnalati.</p> <p><i>Si precisa che il RA, in questa fase, individua e indirizza il sistema di monitoraggio; il piano verrà elaborato in una fase successiva.</i></p>

Contributo 13 - Comune di Fiumicino

<p>Il comune di Fiumicino richiede di essere coinvolto nelle successive fasi di pianificazione e progettazione. Al fine di valutare gli impatti dello strumento di pianificazione strategica promosso dal Comune di Roma con obiettivi di medio - lungo termine, sull'ambito territoriale della scrivente Amministrazione in relazione in particolare ai seguenti aspetti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Potenziamento dell'intermodalità per gli utenti del servizio di trasporto pubblico extra urbano; 2. Potenziamento infrastrutturale dei servizi ferroviari regionali FL1 (stazione di Parco Leonardo) e FL5 (stazione di Maccarese) nodi policentrici del territorio, 3. Integrazione gomma - ferro e potenziamento dei nodi di scambio sia con il sistema delle ferrovie, sia con quello del trasporto Cotral, rete portante principale a servizio degli utenti da e per la Capitale e potenziamento dei parcheggi di scambio; 4. Potenziamento 'intermodalità per gli utenti del servizio di trasporto pubblico extra urbano; 5. Potenziamento infrastrutturale dei servizi ferroviari regionali FL1 (stazione di Parco Leonardo) e FL5 (stazione di Maccarese) nodi policentrici del territorio, 6. Integrazione gomma - ferro e potenziamento dei nodi di scambio sia con il sistema delle ferrovie, sia con quello del trasporto Cotral, rete portante principale a servizio degli utenti da e per la Capitale e potenziamento dei parcheggi di scambio; 7. Scenario di riferimento della rete infrastrutturale, nella quale sono individuati lo svincolo A12 Roma - Civitavecchia ed il nuovo ponte della Scafa e della relativa viabilità di collegamento; 8. HUB Multimodali con i Bike Parking 	<p>L'AC nella redazione del PUMS tiene conto delle relazioni con i territori limitrofi, soprattutto con i comuni di prima corona quale è il comune di Fiumicino.</p> <p>Si evidenzia che tali richieste di coinvolgimento nella pianificazione strategica, saranno disposte e coordinate dalla Città Metropolitana di Roma nell'ambito della redazione del PUMS di città metropolitana, come meglio definito nel documento "Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Roma Capitale - Quadro conoscitivo - Obiettivi e strategie", approvato dal Consiglio Metropolitan con decreto n. 122 del 28/10/2019.</p> <p>Nello specifico con nota prot. n. CMRC-2019-0070244 del 06 maggio 2019 la Sindaca ha dato avvio al percorso di partecipazione rivolto ai Comuni metropolitani, in coerenza con il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017; successivamente è stata avviata la definizione partecipata delle Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale, contestualmente alla costruzione del quadro conoscitivo finalizzato a far emergere una prima rappresentazione delle peculiarità e delle criticità rilevanti del sistema ambiente-territorio-trasporti della Città metropolitana di Roma Capitale.</p> <p>Il percorso di costruzione partecipata delle linee guida del PUMS si è articolato in diverse fasi, nelle quali sono stati coinvolti gli Enti locali del territorio provinciale come interlocutori privilegiati degli indirizzi politico-programmatici e responsabili del governo del territorio a livello più prossimo ai cittadini.</p>
---	---

Contributo 14 - Parco Regionale dell'Appia Antica 27/06/2019

Il Piano del Parco Regionale dell'Appia Antica di cui all'art. 26 della legge regionale 6 ottobre 1997, n. 29 (Norme in materia di aree naturali protette regionali) e ss.mm.ii., è stato approvato con D.C.R. 18 luglio 2018, n. 9 (pubbl. B.U.R.L. n. 85 del 18/10/2018 suppl. n. 1-2-3). l'art. 3, co. 1, NTA di Piano del Parco, recita: "Fermo restando quanto previsto per quanto attiene alla tutela del paesaggio dall'articolo 145 del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., il piano del Parco è strumento urbanistico e sostituisce i piani territoriali o urbanistici di qualsiasi livello.

Il Piano ha effetto di dichiarazione di pubblica utilità per gli interventi in esso previsti".

Pertanto il quadro di riferimento normativo del PUMS, deve essere aggiornato al Piano del Parco, approvato D.C.R. 9/2018 (cfr. p. 15, p.to 1.1.4., Vol. 1, Rapporto Preliminare PUMS)

Nel Rapporto Ambientale i principali strumenti normativi e pianificatori che sono stati considerati per la definizione dell'ambito di influenza del PUMS rispetto al quadro pianificatorio e programmatico di riferimento vigente o in fase di aggiornamento, tra cui le Aree Naturali Protette, sono elencati al cap. 2 e trattati nell'apposito Allegato 2.

Nel cap. 4 del presente Allegato 1 è riportata la tavola di sovrapposizione degli interventi del PUMS con le Aree Naturali Protette.

Si fa presente che i Piani di assetto delle ANP sono sovraordinati, pertanto le opere di mobilità che interessano tali territori, nelle successive fasi progettuali, verranno definite e sottoposte agli iter approvativi con i relativi enti gestori.

Per quanto riguarda i tracciati delle infrastrutture previsti dal PRG e recepiti nel PUMS che interessano i territori delle aree naturali protette, si riporta quanto enunciato nella Relazione del PRG:

Rapporti fra reti della mobilità e Piani di assetto delle aree naturali protette:

Il PRG ha disegnato i tracciati delle grandi infrastrutture della mobilità anche all'interno delle aree naturali protette al fine di dare continuità al sistema delle reti della mobilità nella consapevolezza che tali tracciati assumono valore di proposta da verificare e coordinare con la pianificazione dei parchi che a norma di legge è sostitutiva rispetto ad ogni altra previsione pianificatoria.

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>All'interno del Piano del Parco Regionale dell'Appia Antica sono state inserite norme specifiche per l'accessibilità e la mobilità, funzionali anche alla realizzazione degli interventi previsti dal PUMS. L'art. 17 co. 3 NTA recita: "Le opere di pubblico interesse relative alla mobilità e alla fruizione, incluse le aree di parcheggio e le aree attrezzate per la sosta, ove finalizzate a favorire la fruizione del Parco e dei suoi monumenti, al miglioramento delle connessioni e dell'accessibilità sostenibile e alla liberazione dei flussi di traffico, con particolare riferimento al tracciato antico della Regina Viarum e alla rete dei percorsi naturalistici interni al Parco possono essere attuate anche tramite forme di cooperazione e intese di cui al comma 1, sentito il MIBACT e l'Istituto Parco archeologico dell'Appia Antica secondo quanto previsto dalla normativa vigente";</p>	<p>si veda la risposta precedente.</p>
--	--

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>Il problema della viabilità e dei flussi di traffico che transitano sulla Via Appia Antica e zone limitrofe è ben noto all'Amministrazione Capitolina ed è già stato al centro dell'attenzione da diversi anni, tanto che è già stata avanzata da parte del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma una proposta progettuale (prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti- Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità n. 14347 del 14.04.2017) per la riqualificazione del tratto di Via Appia Antica compreso tra Porta San Sebastiano e Via Appia Pignatelli. Obiettivo prioritario di tale proposta è eliminare il traffico di attraversamento e regolare la circolazione veicolare per la tutela dei visitatori, dei ciclisti e dei pedoni, attraverso un'opportuna segnaletica e l'uso di varchi di controllo elettronici per il rispetto della disciplina del traffico, che prevedono il solo transito del traffico locale, del TPL e dei bus turistici che raggiungono le catacombe dove esistono già parcheggi dedicati. In tale ipotesi la piena accessibilità resta garantita oltre che per i residenti, per gli operatori, per le attività commerciali locali e per i turisti. Detto intervento non sembra essere stato recepito dagli elaborati del PUMS, in cui la Via Appia Antica risulta come strada di scorrimento interquartiere e nell'elaborato "scenario di riferimento" non appare chiaramente definita l'indicazione della cosiddetta "isola ambientale".</p>	<p>Lo Scenario di Riferimento è stato costruito considerando le sole opere, riferibili alla realizzazione di nuove "isole ambientali", già finanziate o in corso di realizzazione; tale scenario include la zona di via Appia Antica e il progetto di interdizione al transito dei veicoli in attraversamento lungo il tratto via Appia Pignatelli-via delle Mura Ardeatine-porta S. Sebastiano, giustamente rappresentata negli elaborati grafici di riferimento e di progetto con un retino trasversale lungo il tratto interessato.</p>
--	--

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>In merito al sistema di mobilità ciclistica si precisa che il Parco Regionale dell'Appia Antica ha già aderito al progetto GRAB, che introduce un'innovazione nell'ambito della "mobilità sostenibile" con la doppia funzione di anello per i turisti e per gli spostamenti dei cittadini. Tale progetto rafforza la priorità di una nuova disciplina del traffico lungo il tratto iniziale dell'Appia Antica, con percorsi ciclo pedonali dedicati, che permettono di connettere le diverse aree del Parco: Valle della Caffarella, Tor Fiscale e Acquadotti.</p> <p>Si pone in evidenza la priorità della realizzazione del previsto collegamento ciclopedonale tra il Parco Scott, la Caffarella e la Tenuta di Tor Marancia, in grado di connettere aree di rilevante interesse paesaggistico e di sostenere la domanda di spostamento dolce dei residenti degli insediamenti contermini.</p> <p>Per promuovere una lettura storica e paesaggistica unitaria del territorio frammentato, i percorsi esistenti e futuri potranno essere connessi anche alla rete ferroviaria e metropolitana esistente, come le stazioni FS di Santa Maria delle Mole, Capannelle, Torricola o Ostiense, nonché all'Aeroporto di Ciampino. Un Parco a mobilità sostenibile integrato da Frattocchie a Porta San Sebastiano, dalla Tenuta di Tor Marancia, agli Acquadotti nello scenario di piano.</p> <p>Si propone l'inserimento del cosiddetto "Asse degli Acquadotti" come direttrice ciclabile sicura</p>	<p>Come viene ricordato nel vol. 1 del PUMS il dibattito sul tema della ciclabilità urbana da parte degli organismi europei, del governo nazionale e degli enti locali è, negli anni, progressivamente cresciuto in funzione di una sempre maggior domanda da parte dei cittadini di misure volte ad incentivare e facilitare lo spostamento sistematico in bicicletta.</p> <p>La rete ciclabile attuale ha un'estensione di circa 230 km e comprende una serie di itinerari ciclabili che si dispiegano lungo le direttrici stradali principali e all'interno di aree verdi; esistono altri numerosi frammenti di piste ciclabili, alcuni di livello principale altri di livello locale che richiedono però un'attenta ricucitura con il sistema complessivo.</p> <p>Pertanto nuove proposte di piste ciclabili, sia per continuare a promuovere una mobilità dolce di collegamento, sia per migliorare le connessioni tra e nelle aree verdi, in modo da promuovere anche percorsi storico paesaggistici, rientrano sempre tra gli obiettivi primari del PUMS.</p> <p>Lo stesso PRG di Roma all'art. 96 <i>Percorsi pedonali e ciclabili</i>, favorisce la realizzazione di percorsi ciclopedonali.</p> <p>Le priorità, invece, sono definite in base alla disponibilità di fondi (es. progetto MODOCIMER).</p>
<p>Il tracciato della linea tramviaria M2-23 non è stato oggetto di un confronto analitico con l'Ente Parco.</p> <p>Risulta non funzionale alla eliminazione del carico di traffico incidente sull'area del Parco e sulle zone circostanti e non risponde all'esigenza di migliorare la fruizione del Parco stesso.</p> <p>Si propone una soluzione alternativa graficizzata</p>	<p>L'intervento proposto risponde a precise valutazioni trasportistiche e pone attenzione anche alle tematiche di valorizzazione e fruizione del Parco stesso.</p> <p>Nelle fasi successive di approfondimento progettuale l'AC di concerto con l'Ente Parco valuterà le possibili alternative progettuali.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>L'Ente Parco chiede la valorizzazione della stazione Torricola sulla linea Roma-Formia-Napoli in ragione della sua posizione centrale rispetto al quadrante meridionale del Parco stesso. In effetti, la Stazione Torricola ha una naturale vocazione quale "Porta del Parco", permettendo un accesso diretto al Parco in forme di mobilità sostenibile.</p> <p>A questo proposito, in considerazione della disponibilità del patrimonio immobiliare ferroviario (Sistemi Urbani) sono già state avviate proposte di prefattibilità su iniziativa pubblico-privata per tutto il polo compreso tra la Stazione Torricola e l'area delle ex cave di Casal Rotondo, in cui, come risulta dalle carte di progetto del Piano del Parco, è prevista la fruizione pubblica attrezzata.</p> <p>In riferimento al quadrante settentrionale del Parco si segnala, inoltre, il valore strategico dell'area della Travicella ai fini dell'accessibilità pubblica e della mobilità sostenibile, per la sua vocazione di nodo di scambio con il trasporto pubblico, grazie alla sua posizione intermedia tra le linee A B e C della metropolitana, nonché della Stazione Zama, già prevista dal PUMS. Infatti, l'area, prossima alla linea ferroviaria metropolitana Roma-Ostia, può configurarsi come la Porta settentrionale d'ingresso al Parco.</p>	<p>Si condividono gli obiettivi del Parco in termini di accessibilità e mobilità sostenibile preferibilmente dolce, mentre il PUMS non contempla la tematica delle valorizzazioni immobiliari.</p> <p>Tali tematiche che coinvolgono diversi enti e a diverso titolo, devono confrontarsi direttamente con le normative del PRG di Roma capitale.</p>
<p>Il PUMS ripropone il sottopasso della via Appia Antica peraltro non previsto dal vigente Piano del parco. Si ritiene l'opera di difficile realizzazione per la lunghezza del tratto in progetto, il carattere storico, archeologico e naturalistico dell'area attraversata e della non sostenibilità economica.</p> <p>Si propone avvio fase coordinata e puntale per definizione interventi PUMS che hanno ricadute nel territorio del parco</p>	<p>L'intervento proposto risponde a precise indicazioni trasportistiche che devono essere supportate anche da valutazioni vincolistiche ed economiche, che verranno definite in una successiva fase di approfondimento progettuale (Progetto di Fattibilità).</p> <p>Si fa presente che i Piani di assetto delle ANP sono sovraordinati, pertanto le opere di mobilità che interessano tali territori, nelle successive fasi progettuali, verranno definite e sottoposte agli iter approvativi con i relativi enti gestori.</p>

Contributo 15 – Roma Capitale - Dipartimento Tutela Ambientale 01/07/2019

Premesso che, l'Assessore alla Città in Movimento, con Direttiva n. 2 del 25 gennaio 2017, ha disposto di procedere alla costituzione di un Gruppo di Lavoro interdipartimentale composto da: Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti (Coordinatore), Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direttore del Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, **Direttore del Dipartimento Tutela Ambientale**, per cui il Dipartimento in oggetto dovrebbe conoscere l'iter formativo del PUMS, di seguito si risponde alle indicazioni ricevute.

<ul style="list-style-type: none"> • Direzione Promozione Tutela Ambientale e Benessere degli Animali-Aziende Agricole - Servizio valutazioni ambientali <p>In merito ai contenuti del Rapporto Preliminare si ritiene che, per gli aspetti di inserimento paesaggistico ambientale, per quanto riguarda la verifica di coerenza esterna, si dovrà tener conto, oltre che della pianificazione riportata a vasta scala nel suddetto Rapporto anche degli specifici elaborati riportati nel PRG vigente di Roma Capitale quali:</p> <p>Rete Ecologica che ha come obiettivo quello di preservare, valorizzare, ripristinare, in modo coordinato, i valori e i livelli di naturalità delle aree, nonché assicurarne l'integrazione secondo criteri e obiettivi di continuità geografica e di funzionalità ecologica quale la Rete ecologica;</p> <p>Carta per la Qualità nel quale sono individuati gli elementi che presentano particolare valore urbanistico, architettonico, archeologico e monumentale, culturale, da conservare e valorizzare;</p> <p>Gli elaborati denominati G6 Sistema Paesaggistico al fine di avere un valido riferimento, nelle fasi successive all'adozione del piano, per un corretto inserimento paesaggistico degli interventi da inserire all'interno delle aree con le caratteristiche della Campagna romana e di quelle aree in cui siano ancora presente le peculiarità paesaggistiche e naturalistiche.</p> <p>Tale confronto sarà necessario per far emergere come vi sia rispondenza tra gli obiettivi di sviluppo sostenibili posti prioritariamente nel PUMS e la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico-culturale e dei beni paesaggistici presenti nel territorio di Roma Capitale.</p>	<p>La scala ridotta (1:50.000) di rappresentazione del PUMS non consente alcuna valutazione di dettaglio circa i singoli interventi.</p> <p>Il corretto inserimento paesaggistico ambientale degli interventi sarà tenuto in considerazione nelle successive fasi progettuali e autorizzative.</p> <p>L'analisi di coerenza esterna è stata svolta nel RA al cap. 5, verificando la coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi degli altri Strumenti di Pianificazione, comunali e sovraordinati, tra cui gli il PRG di Roma capitale e il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).</p> <p>inoltre si fa presente che sono stati redatti gli elaborati grafici (contenuti nel presente Allegato al cap.4), che rappresentano la sovrapposizione di tutti gli interventi del PUMS con la pianificazione comunale e sovraordinata.</p>
--	--

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<ul style="list-style-type: none"> Servizio gestione Riserva Naturale Statale Litorale Romano ed aree fluviali <p>In vista della prossima approvazione del Piano di Gestione che (contrariamente ai Piani per il Parco che come stabilito dall'art. 12 comma 7 della L. 394/91 sostituiscono ad ogni livello i piani territoriali o urbanistici) non si sostituisce agli strumenti di pianificazione vigenti ma è comunque un atto regolamentare riferibile esclusivamente alla materia della tutela ambientale (art. 17 legge 394/1991), si ritiene necessario, per gli eventuali interventi ricadenti in ambito di Riserva, di osservare, per quanto possibile, gli indirizzi e le indicazioni del Piano di gestione (attualmente in procedura di VAS).</p>	<p>Gli eventuali interventi ricadenti nella Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, saranno progettati in ottemperanza agli indirizzi e alle indicazioni contenute nel Piano di gestione.</p> <p>Nel Rapporto Ambientale i principali strumenti normativi e pianificatori che sono stati considerati per la definizione dell'ambito di influenza del PUMS rispetto al quadro pianificatorio e programmatico di riferimento vigente o in fase di aggiornamento, tra cui le Aree Naturali Protette, sono elencati al cap. 2 e trattati nell'apposito Allegato 2.</p> <p>Per quanto riguarda i tracciati delle infrastrutture previsti dal PRG e recepiti nel PUMS che interessano i territori delle aree naturali protette, si riporta quanto enunciato nella Relazione del PRG:</p> <p><i>Rapporti fra reti della mobilità e Piani di assetto delle aree naturali protette - Il PRG ha disegnato i tracciati delle grandi infrastrutture della mobilità anche all'interno delle aree naturali protette al fine di dare continuità al sistema delle reti della mobilità nella consapevolezza che tali tracciati assumono valore di proposta da verificare e coordinare con la pianificazione dei parchi che a norma di legge è sostitutiva rispetto ad ogni altra previsione pianificatoria.</i></p> <p>Si sottolinea inoltre che l'approvazione del PUMS non comporta una variante generale al PRG vigente, ovvero ciascun intervento seguirà il proprio iter autorizzativo.</p> <p>Nel cap. 4 del presente Allegato è riportata la tavola di sovrapposizione degli interventi del PUMS con le Aree Naturali Protette</p>
<ul style="list-style-type: none"> Ufficio coordinamento attività finalizzate alla redazione del PAESC - (Piano di Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima) <p>Considerato che molte delle azioni del PAESC partono dalle indicazioni strategiche provenienti dai singoli Piani settoriali tra cui, per il settore della mobilità, il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, il PUMS, in sinergia con il PAESC, contribuirà all'abbattimento del 40% di CO₂ entro il 2030.</p> <p>Tali indicatori ambientali vengono calcolati con il modello di simulazione delle emissioni inquinanti</p>	<p>Come si evince dall'analisi di coerenza esterna svolta nel RA al cap. 5, gli obiettivi del PUMS sono coerenti con gli obiettivi del PAESC;</p> <p>I modelli matematici (COPERT IV) utilizzati nel PUMS per il calcolo delle emissioni in atmosfera, forniscono i dati teorici di CO₂ emessi alla fonte dal parco auto circolante nei diversi scenari di piano. Quando saranno elaborati i dati delle emissioni alteranti nel PAESC, sarà necessario trovare dei parametri di conversione per un giusto confronto dei dati.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>COPERT utilizzando una metodologia top-down; essa differisce dalla metodologia utilizzata per l'inventario delle emissioni climalteranti del PAESC che è quella bottom- up poiché utilizza dati di base dettagliati per arrivare alla stima dell'ammontare totale dei consumi e delle emissioni. In particolare per i trasporti nel PAESC i dati di attività principali sono costituiti dai consumi di benzina, gasolio e GPL sul venduto. I due metodi possono essere comparabili attraverso il confronto tra la situazione attuale (baseline) e la riduzione che si verificherà durante l'attuazione del piano.</p> <p>Si richiede che nella fase di confronto nell'individuazione e nel raggiungimento degli obiettivi comuni tra PAESC e PUMS debbano essere confrontati i dati di abbattimento CO₂, avvalendosi di un possibile studio su un parametro di conversione per le due metodologie differenti utilizzate nella redazione dei due Piani.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Direzione Rifiuti, Risanamenti ed Inquinamenti <p>Preliminarmente a qualsiasi valutazione tecnica, si richiede necessario che la Regione Lazio verifichi e attesti la coerenza del progetto presentato con il Piano di Gestione dei Rifiuti approvato con DCR n. 14 del 18.01.2010 nonché con gli indirizzi approvati per la nuova pianificazione in corso di sviluppo.</p>	<p>Nel RA non sono stati confrontati gli Obiettivi del PUMS con gli Obiettivi del Piano Gestione Rifiuti poiché ritenuti non comparabili.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Componente ATMOSFERICA – Ufficio prevenzione inquinamento atmosferico e olfattivo <p>L'Ufficio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo premette che le osservazioni di competenza, relative alle valutazioni ambientali connesse al PUMS, non possono prescindere da quello che è lo stato attuale della qualità dell'aria e delle relative criticità esistenti. E' noto, infatti, che ancora oggi sussistono superamenti per la media annuale del NO₂ e il rischio di oltrepassare il numero consentito di superamenti annui del valore limite giornaliero per il PM₁₀; è utile ricordare che il rispetto dei valori limite doveva essere osservato entro l'anno 2010. Il mancato rispetto di tale termine ha contribuito, unitamente ad altre realtà</p>	<p>I dati sulle emissioni del Comune di Roma presenti nella XIV edizione del "Rapporto sullo stato dell'ambiente urbano" mostrano come le emissioni di PM₁₀ primario da trasporto su strada (circa 1000 tonnellate) rappresentano il 23% del totale mentre la quota percentuale dovuta al riscaldamento raggiunge il 71%.</p> <p>Sicuramente le azioni proposte nel PUMS per la riduzione delle emissioni sono condivisibili, ma il miglioramento atteso per la qualità dell'aria in attuazione delle misure del presente Piano richiederà ulteriori azioni combinate con altri strumenti pianificatori su altre sorgenti emissive come, appunto, il riscaldamento domestico.</p> <p>Si evidenzia comunque che i modelli matematici (COPERT IV) utilizzati nel PUMS per il calcolo delle emissioni in atmosfera, forniscono i dati teorici di</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>nazionali, a determinare la costituzione in mora da parte della Commissione europea nei confronti dell'Italia sia per i superamenti dei valori limite del NO₂ registrati in 15 zone e agglomerati del territorio italiano (Procedura di infrazione 2015/2043), tra cui l'agglomerato di ROMA (IT1215), sia per il mancato rispetto del valore limite giornaliero delle concentrazioni di PM₁₀ (infrazione n. 2014/2147). Tale condizione di inadempienza della normativa, ma soprattutto il potenziale impatto sulla salute derivante dalla esposizione della cittadinanza a valori di concentrazioni che eccedono i limiti, costituiscono degli elementi prioritari da tenere in debita considerazione nelle valutazioni ambientali inerenti il Piano in oggetto.</p> <p>E' del tutto evidente che, avendo il PUMS tra i suoi obiettivi principali quello di ridurre l'inquinamento atmosferico, di cui uno dei principali fattori emissivi è costituito proprio dal traffico veicolare, gli interventi in esso previsti sono finalizzati a rendere sostenibile la mobilità e, quindi, a conseguire una significativa riduzione delle concentrazioni in aria degli inquinanti atmosferici. Risulta, pertanto, fondamentale che le valutazioni ambientali dimostrino, per i diversi interventi, la loro efficacia sia in termini di riduzione delle emissioni che delle corrispondenti riduzioni delle concentrazioni in aria degli inquinanti (prioritariamente NO₂ e PM₁₀). La valutazione dei benefici nei soli termini emissivi risulta parziale se non vengono contemplate le condizioni diffuse dell'atmosfera. Risulta, inoltre, necessario determinare il profilo temporale entro cui l'attuazione degli interventi previsti nel Piano, secondo il cronoprogramma ivi riportato, determini i benefici attesi in termini di miglioramento della qualità dell'aria. Ciò è importante per comprendere l'entità nel tempo dei benefici e poter determinare la possibile previsione di rientro nei valori limite vigenti e, dunque, di ottemperanza alla norma.</p> <p>La valutazione in tal senso, a parere dello Scrivente, può costituire un elemento guida che, unitamente agli altri elementi già considerati nel Piano, può consentire, anche in fase esecutiva del Piano, di individuare in modo più mirato una</p>	<p>inquinanti emessi alla fonte dal parco auto circolante nei diversi scenari di piano (si veda l'allegato 6 Metodologia delle Analisi Ambientali). Pertanto in questa fase di programmazione del PUMS non vengono considerate tutte quelle caratteristiche territoriali che contribuiscono alla definizione del quadro emissivo; nelle fasi successive di progettazione e per ciascun intervento saranno elaborate delle microsimulazioni con rilievi in situ per una giusta valutazione dei dati.</p> <p>Si evidenzia comunque che nell'allegato 4 sono riportate le stime emissive suddivise per scenari di piano di PUMS e per zone di analisi.</p>
--	---

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

<p>eventuale rimodulazione delle priorità di attuazione degli interventi stessi, finalizzata a minimizzare i tempi per il conseguimento dei benefici ambientali di riduzione dell'inquinamento, e, dunque, a contribuire in modo efficace al rispetto dei limiti, essendo esso una priorità assoluta per i motivi rappresentati in premessa.</p>	
<p>Tra le condizioni che apportano miglioramenti della qualità dell'aria considerare lo <u>smart-working</u> e approfondire gli aspetti ambientali ad esso connessi</p>	<p>Il PUMS tratta il tema dello smart working all'interno del <i>par.5.5 Politiche di mobility management e per lo sviluppo della mobilità condivisa</i>, tra le azioni promosse dal mobility manager. Gli aspetti ambientali ad esso connessi saranno approfonditi nelle successive fasi attuative.</p>
<p>Analisi di coerenza esterna con: - Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria - Piani della Città Metropolitana</p>	<p>Argomenti trattati nel RA al cap. 5 <i>Analisi di coerenza esterna</i></p>
<p>Si ritiene necessaria un'analisi costi e benefici ponderando adeguatamente la valenza dei benefici ambientali, considerando anche i costi delle esternalità degli inquinamenti come quelli connessi alle spese sanitarie nonché alle potenziali sanzioni a fronte di procedure d'infrazione.</p>	<p>L'attuale definizione del PUMS non evidenzia tali costi benefici in maniera diretta in linea con quanto previsto dalle Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche; l'approfondimento dell'analisi costi – benefici non considera le voci relative alle procedure di infrazione e alle eventuali spese sanitarie correlate.</p>
<p>COMPONENTE ACUSTICA Ufficio Conformità Acustica Si esprime parere di compatibilità acustica ambientale favorevole, sottolineando di dare massima attenzione agli interventi di incentivazione di telelavoro e di smart working in ambito pubblico.</p>	<p>Il PUMS tratta il tema dello smart working all'interno del <i>par.5.5 Politiche di mobility management e per lo sviluppo della mobilità condivisa</i>, tra le azioni promosse dal mobility manager.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

3. Osservazioni pervenute dagli SCA

Di seguito si riportano integralmente il documento di Scoping e le osservazioni ricevute dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale

Q1 123078
18/7/2019REGIONE
LAZIODIREZIONE REGIONALE PER LE POLITICHE ABITATIVE E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE,
PAESISTICA E URBANISTICA
AREA AUTORIZZAZIONI PAESAGGISTICHE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Prot.....

Roma.....

COMUNE DI ROMADipartimento Pianificazione e Programmazione
Urbanistica

Via del Turismo, 30 - 00144 Roma

protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ex Art. 13 del D. Lgs 152/2006 e ss. mm. ii. relativa al "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale" – Comune di Roma.**DOCUMENTO DI SCOPING.****Vista** la Legge Regionale n. 6 del 18 febbraio 2002, concernente la disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio della Regione Lazio, nonché le disposizioni riguardanti la dirigenza ed il personale regionale;**Visto** il Regolamento di Organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Giunta Regionale n. 1/2002 e s.m.i.;**Vista** la Legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i. "Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";**Visto** il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 "Norme in materia ambientale e s.m.i.;**Vista** la Legge Regionale 16 dicembre 2011 n. 16 "Norme in materia ambientale e fonti rinnovabili";**Vista** la Legge Regionale 13 agosto 2011 n. 12 "Disposizioni collegate alla legge di assestamento del bilancio 2011-2013";**Vista** la Deliberazione della Giunta Regionale n.148 del 12/06/2013, con la quale è stato adottato il Regolamento Regionale n. 11 del 26.06.2013 recante la modifica all'art. 20 del Regolamento Regionale 6 settembre 2002, n. 1 nonché all'Allegato B del medesimo Regolamento Regionale, che, a seguito di dette modifiche, trasferisce la competenza in materia di Valutazione Ambientale Strategica alla "Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti";**VISTA** la Deliberazione di Giunta Regionale del 24/04/2018, n. 203, con la quale è stato modificato il Regolamento Regionale 6 settembre 2002, n. 1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale), con cui si è provveduto, tra l'altro, ad effettuare una riorganizzazione generale dell'assetto amministrativo con decorrenza dal 01/06/2018, modificando la denominazione della Direzione competente in materia di VAS in "Direzione regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica";**VISTA** la Deliberazione di Giunta Regionale del 05/06/2018, n. 270 di "Conferimento dell'incarico di Direttore della Direzione regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica ai sensi del combinato disposto dell'art. 162 e dell'allegato H del Regolamento di organizzazione 6 settembre 2002, n. 1" all'Arch. Manuela Manetti;

VISTA la Determinazione n. G07459 del 08/06/2018, concernente: “Riorganizzazione delle strutture organizzative di base denominate "Aree", "Uffici" e Servizi" della Direzione regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica”;

VISTA la Determinazione n. G07676 del 14/06/2018, concernente: “Regolamento regionale n. 1/2002, art. 164, comma 5. Affidamento ad interim della responsabilità dell'Area "Autorizzazioni paesaggistiche e valutazione ambientale strategica della Direzione regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica” con la quale è stato disposto di affidare *ad interim*, senza soluzione di continuità, la responsabilità indicata all'Arch. Maria Luisa Salvatori, dirigente dell'area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione negoziata: province di Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo;

PREMESSO che:

- Il “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale” (di seguito “Piano”) deve essere sottoposto a VAS in quanto ricompreso tra i piani previsti all’art. 6, comma 2, del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. (di seguito “il Decreto”);
- Il Comune di Roma Capitale (indicato di seguito come “Autorità Procedente”), con istanza prot. 48205 del 19/03/2019, acquisita con prot.n. 213502 del 19/03/2019, ha trasmesso all’Autorità Competente in materia di Valutazione Ambientale Strategica (di seguito “Autorità Competente”), il Rapporto Preliminare Ambientale ai sensi dell’articolo 13 del D. Lgs n.152/2006 e ss. mm. ii., e l’ulteriore documentazione prevista al fine dell’avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica in relazione all’istanza in oggetto;
- La trasmissione del Rapporto Ambientale preliminare ha determinato l’avvio della fase di consultazione preliminare (Fase di Scoping) di cui all’art. 13, comma 1, del Decreto.

DATO ATTO che sono stati individuati congiuntamente i seguenti Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA), comunicati formalmente all’Autorità Procedente con nota prot. n. 262546 del 03/04/2019:

- Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare:
 - Direzione Generale per le Valutazioni ambientali
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Segretariato Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l’area Metropolitana di Roma la Provincia di Viterbo e l’Etruria Meridionale
- Soprintendenza Speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Roma
- Soprintendenza speciale per il Colosseo, il Museo Nazionale Romano e l’area archeologica di Roma
- Regione Lazio - Direzione Politiche ambientali e Ciclo dei Rifiuti:
 - Area Qualità dell’ambiente
 - Area Valutazione di Impatto Ambientale
 - Area Valutazione di incidenza e Risorse Forestali
- Regione Lazio - Direzione Regionale Agricoltura e Sviluppo Rurale, Caccia e Pesca
- Regione Lazio - Direzione per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica
 - Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale;
 - Area Pianificazione Paesistica e Territoriale;
- Regione Lazio - Direzione Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo
- Regione Lazio - Direzione Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette
- Regione Lazio - Direzione Sviluppo Economico, Attività Produttive e Lazio Creativo
- Regione Lazio - Direzione Salute e integrazione Socio-sanitaria
- Regione Lazio - Direzione Infrastrutture e Mobilità
- Città metropolitana di Roma Capitale
- A.R.P.A. Lazio, Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio
- Agenzia Regionale di Protezione Civile
- Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Centrale
- Autorità di Bacino del Fiume Tevere
- ASL - Servizio di Igiene e Sanità Pubblica (S.I.S.P.): (RM1; RM2; RM 3; RM 4; RM5; RM6);



- Autorità A.T.O. 2 Lazio Centrale, Roma
- ACEA ATO 2
- Riserva Naturale Litorale Romano
- Riserva Naturale Statale Tenuta di Castelporziano
- Parco Naturale Regionale dell'Appia Antica
- Ente Roma Natura
- Parco Naturale Regionale di Veio
- Parco Naturale Regionale Inviolata
- RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - Direzione Territoriale di Roma
- Anas S.p.A. - Direzione Generale
 - Area Compartimentale Lazio
 - Autostrade del Lazio S.p.A.
- ASTRAL - Azienda strade Spa Lazio
- Roma Metropolitane
- ATAC S.p.A.
- Comune di Roma Capitale
 - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica;
 - Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana;
 - Dipartimento Mobilità e Trasporti;
 - Dipartimento Tutela Ambientale;
 - Dipartimento Patrimonio e Politiche Abitative;
- Municipio Roma I
- Municipio Roma II
- Municipio Roma III
- Municipio Roma IV
- Municipio Roma V
- Municipio Roma VI
- Municipio Roma VII
- Municipio Roma VIII
- Municipio Roma IX
- Municipio Roma X
- Municipio Roma XI
- Municipio Roma XII
- Municipio Roma XIII
- Municipio Roma XIV
- Municipio Roma XV
- Comune di Guidonia Montecelio;
- Comune di Fiumicino;
- Comune di Pomezia;
- Comune di Tivoli;
- Comune di Ardea;
- Comune di Marino;
- Comune di Albano Laziale;
- Comune di Monterotondo;
- Comune di Ciampino;
- Comune di Fonte Nuova;
- Comune di Mentana;
- Comune di Frascati;
- Comune di Palestrina;
- Comune di Grottaferrata;
- Comune di Anguillara Sabazia;
- Comune di Zagarolo;
- Comune di Formello;
- Comune di Monte Compatri;
- Comune di Campagnano di Roma;
- Comune di Riano;
- Comune di Castel Gandolfo;
- Comune di Monte Porzio Catone;



- Comune di Sacrofano;
- Comune di Galliciano nel Lazio;
- Comune di Trevignano Romano;
- Comune di Colonna;
- Comune di Poli;
- Comune di San Gregorio da Sassola;
- Comune di Castel San Pietro Romano.

PRESO ATTO che

- l'Autorità Procedente, con nota prot. n. 61599 del 05/04/2019, acquisita con prot.n. 269143 del 05/04/2019, ha trasmesso ai SCA individuati una nota con indicato l'indirizzo web e le modalità per reperire la documentazione inerente il Piano e il Rapporto Preliminare;
- Con successiva nota prot. n. 64258 del 9/04/2019, acquisita con prot.n. 281539 del 10/04/2019, l'Autorità Procedente ha attestato la trasmissione della suddetta nota agli SCA individuati tramite email/pec, contenente le modalità di reperimento della documentazione.

DATO ATTO che:

- con nota prot. n. 312412 del 19/04/2019 l'Autorità Competente ha convocato la prima seduta della Conferenza di Consultazione, con l'Autorità Procedente e i Soggetti Competenti in materia Ambientale, ai sensi dell'art. 13, comma 1 del Decreto, fissata per il giorno 15/05/2019;
- Con nota prot. n. 398317 del 24/05/2019 sono stati trasmessi, all'Autorità Procedente e ai Soggetti Competenti in materia Ambientale individuati, gli esiti della suddetta Conferenza, allegata alla presente con la denominazione allegato "0". I suddetti esiti si concludono come segue:
 - *i soggetti avranno a disposizione 30 (trenta) giorni per far pervenire i propri contributi all'autorità procedente e all'autorità competente finalizzati a definire i contenuti da inserire nel Rapporto Ambientale.*
(indirizzo PEC dell'Autorità Competente: aut_paesaggistiche_vas@regione.lazio.legalmail.it)
(indirizzo PEC dell'Autorità Procedente: protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it)
 - *l'autorità competente concluderà la fase di consultazione con il documento di scoping che includerà tutti i pareri pervenuti e gli esiti dell'attuale conferenza di consultazione.*

RILEVATO che:

Come riportato nelle Linee Guida di cui al D.M. Infrastrutture e Trasporti del 04/08/2017 recante "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Con Deliberazione della Giunta Capitolina n. 113/2017, attraverso lo "Studio su un complesso di infrastrutture per la mobilità pubblica da considerare nella redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" redatto dall'Agenzia per la mobilità, sono state approvate le cosiddette invariante infrastrutturali "punti fermi", da considerare nella redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile.

Si tratta di interventi che, attraverso il percorso progettuale intercorso tra gli studi per il PRG e l'inizio dei lavori per il PUMS, sono stati definiti prioritari: interventi strutturali indicati come invariante da considerare nella redazione del PUMS e che costituiscono un complesso di priorità di breve e medio periodo considerate acquisite dall'Amministrazione Comunale nella definizione del nuovo modello di mobilità della città di Roma.



Esclusivamente le opere inserite all'interno del PUMS, da redigersi per i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti e da adottare entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore del D.M. suddetto (04/08/2017), possono accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture disposti dal Ministero Infrastrutture e Trasporti.

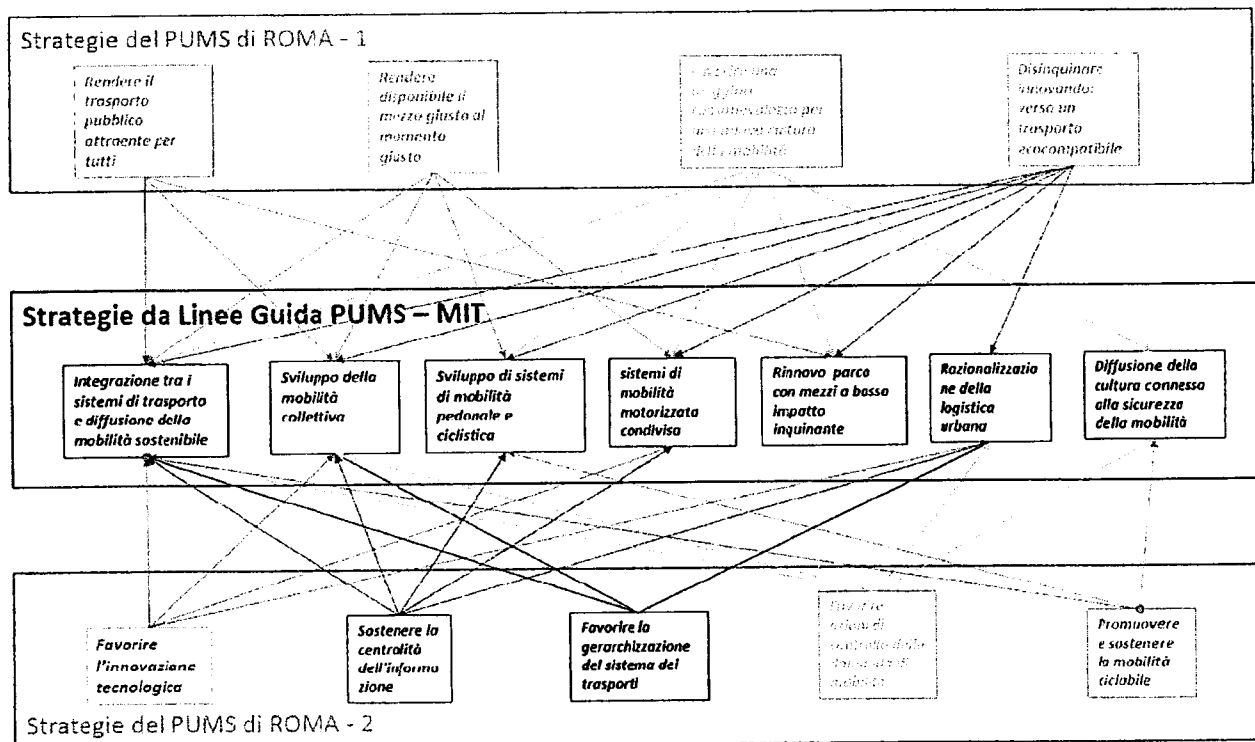
Per la redazione del Piano è stata effettuata una fase consultiva lunga e partecipata (tramite il portale *pumsroma.it*) attraverso la quale si è formato il Piano elaborato da un Gruppo di Lavoro interdipartimentale del Comune di Roma e dalla Segreteria Tecnica composta dalle 3 società in house del Comune di Roma (Roma Servizi per la Mobilità, Risorse per Roma e Roma Metropolitane) che ha sviluppato operativamente le attività di redazione del Piano ed ha garantito l'interlocuzione tecnica con i soggetti terzi all'Amministrazione e con il Comitato direttivo composto da professori Università e tecnici del settore.

Gli scenari di Piano come indicato nelle Linee Guida ministeriali sono essenzialmente 2, uno di riferimento (SR) che è quello base corrispondente alle opere già finanziate e/o previste in fase di realizzazione e un altro che è il vero e proprio Scenario di Piano (SP), scaturito da tutti i procedimenti consultivi e partecipativi e dalle analisi effettuate. Viene riportato anche uno scenario tendenziale ovvero quello superiore all'orizzonte temporale dei 10 anni previsto dal PUMS, al netto di quanto già previsto negli scenari di Riferimento e di Piano, che fa riferimento alla pianificazione già effettuata dall'Amministrazione Capitolina nel 2012.

Il PUMS in esame si colloca tra il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) e il PRG del Comune di Roma e per una scelta precisa dell'Amministrazione dal punto di vista urbanistico non è un Piano che costituisce variante al PRG.

Con deliberazione di Giunta Capitolina n. 251 del 24/12/2018 è stato approvato il Documento di Piano e successivamente con Deliberazione n. 46 del 18 marzo 2019 la Giunta Capitolina ha approvato la Proposta di PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale dando avvio al percorso amministrativo che prevede l'adozione e successivamente l'approvazione del PUMS da parte dell'Assemblea Capitolina.

Il PUMS adotta strategie conformi a quanto indicato dalle Linee Guida PUMS emesse dal MIT nel D.M. 04/08/2017 e le mette in relazione tra loro:



Gli obiettivi esplicitati nel Rapporto Preliminare sono i seguenti:

- garantire a tutti cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;
- migliorare le condizioni di sicurezza;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

A ciascuna delle strategie/obiettivi richiamate corrispondono una serie di azioni/interventi elencate e descritte nello SR e nello SP, secondo le seguenti priorità in grado di garantire effetti immediati sul sistema della mobilità nel suo complesso, quali:

- il miglioramento dell'intermodalità e della rete del trasporto pubblico anche in termini di accessibilità e di politiche di regolazione del traffico;
- l'eliminazione dei colli di bottiglia dalla rete stradale primaria di accesso ai nodi di scambio e l'offerta di parcheggi;
- l'integrazione con la rete infrastrutturale delle modalità soft di mobilità quali la ciclabilità, la pedonalità e la mobilità condivisa;
- il rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto ambientale.

A seguito dell'avvio della procedura, da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale sono pervenuti, ai sensi dell'art. 13, comma 1 del Decreto, i seguenti contributi, inviati anche all'Autorità Procedente utili alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale:

1. nota prot. n. PE.454 del 29/04/2019, acquisita al prot. n. 326354 del 29/04/2019 dell'ATO2 Lazio Centrale – Roma;
2. nota prot. n. 341978 del 06/05/2019 della Regione Lazio - Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette;
3. nota prot. n. 11840 del 08/05/2019, acquisita al prot. n. 353318 del 09/05/2019, di ASTRAL S.p.a.;
4. nota prot. n. 380748 del 20/05/2019 della Regione Lazio - Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti – Area Valutazione di Impatto Ambientale;
5. nota prot. n. 112 del 29/05/2019, acquisita al prot. n. 408639 del 29/05/2019, di Autostrade del Lazio S.p.a.;
6. nota prot. n. CMRC-2019-0096560 del 19/06/2019, acquisita al prot. n. 471935 del 19/06/2019, della Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VI - "Pianificazione territoriale generale", Servizio 1 – "Pianificazione territoriale e della mobilità, generale e di settore, Urbanistica e attuazione PTMG";
7. nota prot. n. 475837 del 20/06/2019 della Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità – Area Trasporto Ferroviario e ad Impianti fissi;
8. nota prot. n. 1449 del 20/06/2019, acquisita al prot. n. 476238 del 20/06/2019, del Parco di Veio;
9. nota prot. n. 15924 del 21/06/2019, acquisita al prot. n. 479099 del 21/06/2019 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali;
10. nota prot. n. 63023 del 29/03/2019, trasmesso a mezzo email e acquisita al prot. n. 524509 del 05/07/2019, del Ministero per i beni culturali e le Attività Culturali, Soprintendenza speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma;
11. nota prot. n. 486020 del 25/06/2019 della Regione Lazio - Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica – Area Piani Territoriali dei Consorzi Industriali, Sub-regionali e di Settore;
12. nota prot. n. 40813 del 26/06/2019, acquisita al prot. n. 492175 del 26/06/2019 di ARPA Lazio;
13. nota prot. n. 105949 del 27/06/2019, acquisita al prot. n. 496756 del 28/06/2019, del Comune di Fiumicino, Area Strategia del Territorio, Servizio Demanio;

14. nota prot. n. 2966 del 27/06/2019, acquisita al prot. n. 497565 del 28/06/2019, del Parco Regionale dell'Appia Antica;
15. nota prot. n. 50683 del 01/07/2019, acquisita al prot. n. 504985 del 01/07/2019 del Comune di Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale;

CONSIDERATO che l'esito della seduta della Conferenza di Consultazione (allegato "0") e tutti i contributi pervenuti e allegati al presente documento (da n. "1" a n. "15") ne costituiscono parte sostanziale ed integrante.

RITENUTO che in aggiunta ai suddetti contributi si riportano nel seguito alcune indicazioni di carattere generale alla luce delle quali il Rapporto Ambientale dovrà essere verificato e organizzato:

- a. Con riferimento all'Allegato VI del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., il quadro conoscitivo del Rapporto Ambientale dovrà sviluppare, con particolare attenzione, l'analisi degli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente (caratteristiche ambientali, culturali, paesaggistiche e delle produzioni agricole tipiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate) e la sua probabile evoluzione senza l'attuazione del Piano/Programma;
- b. Nel Rapporto Ambientale dovranno essere indicati gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o nazionale pertinenti al Piano/Programma esplicitando il modo in cui, durante la sua elaborazione, se ne è tenuto conto;
- c. Nel Rapporto Ambientale è necessario specificare la correlazione tra obiettivi generali (discendenti dalla normativa di riferimento), obiettivi specifici e singole azioni previste dal Piano/Programma in riferimento agli obiettivi di protezione ambientale di cui al punto b. Per la lettura di tale sistema di correlazione si potranno utilizzare i sistemi più opportuni (tabelle, grafici, ecc.). Tale sistema individuato di correlazione obiettivi - azioni sarà posta alla base dei successivi punti di approfondimento del Piano/Programma (valutazione della coerenza esterna e interna, di valutazione degli impatti, e per la definizione del piano di monitoraggio);
- d. La suddetta analisi di coerenza esterna dovrà essere descritta sulla base di una matrice di correlazione in cui per ogni azione di Piano/Programma sia verificata la coerenza con ognuno degli obiettivi di sostenibilità derivanti da altri strumenti di pianificazione sovraordinati;
- e. Nel Rapporto Ambientale dovrà essere verificata l'analisi di coerenza interna, considerando che la stessa deve essere finalizzata ad assicurare la coerenza tra obiettivi specifici del Piano/Programma e le azioni proposte per conseguirli;
- f. Nel Rapporto Ambientale deve essere enunciata e successivamente applicata la metodologia di determinazione delle scelte del Piano/Programma, al fine della determinazione degli impatti, delle componenti ambientali su cui si evidenziano ricadute significative e delle misure di mitigazione. Qualora si evidenziassero, a motivo delle scelte del Piano/Programma individuate, significativi impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale, dovranno dunque essere individuate le opportune misure di compensazione;
- g. Nel Rapporto Ambientale l'analisi della significatività dell'impatto deve essere valutata anche in relazione al contesto territoriale ed ambientale di riferimento e alla sensibilità e criticità dello stesso;
- h. Nel Rapporto Ambientale per ognuna delle azioni di Piano/Programma va evidenziato il metodo e la procedura di valutazione che, tra le alternative considerate, consenta di arrivare alla scelta di maggior sostenibilità da riportare nello schema di Piano/Programma;
- i. Il programma di monitoraggio dovrà assicurare il controllo sugli impatti significativi derivanti dall'attuazione del Piano/Programma con la scelta di indicatori che dovranno scaturire dal sistema valutativo individuato nel Rapporto Ambientale e dovrà garantire la verifica degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare



le opportune misure correttive. Nel programma dovranno essere identificati gli Enti preposti all'effettuazione delle azioni di monitoraggio, le risorse finanziarie necessarie al suo svolgimento, i tempi e le modalità, i metadati degli indicatori e i responsabili dell'attuazione;

- j. Il Rapporto Ambientale dovrà dare atto degli esiti relativi alla fase di partecipazione pubblica con le parti sociali ed istituzionali ed evidenziare in quale modo si è tenuto conto di quanto emerso;

Oltre alle indicazioni di carattere generale sopra descritte, il R.A. dovrà tener conto delle seguenti considerazioni più specifiche, emerse nel corso del procedimento e dai contributi resi in fase di consultazione, che si intendono totalmente richiamati nel loro contenuto:

- k. Il Rapporto Ambientale (R.A.), secondo i contenuti di cui all'allegato VI del Decreto e rilevata le osservazioni/integrazioni richieste nella seduta della Conferenza di Consultazione e nei contributi, dovrà essere redatto quale documento unico, parte integrante del Piano e dovrà riportare un apposito capitolo con indicazione delle risposte sia a quanto riportato nel presente documento che nei singoli contributi pervenuti da parte degli SCA e allegati, riportando, oltre alla sintesi delle osservazioni pervenute, anche la descrizione della modalità con cui sono state prese in considerazione;
- l. In merito allo scenario di piano (SP) proposto il R.A. dovrà approfondire il tema della scelta dell'individuazione di tale scenario (e di come si è arrivati a tale scenario di Piano) rispetto agli scenari alternativi possibili con particolare riferimento agli ambiti di approfondimento riportati nel punto 6 dell'allegato 2 del D.M. 04/08/2017 (fattibilità tecnica, impatto sul cambio modale, riduzione consumi e emissioni, miglioramento sicurezza, percezione degli utenti, costo ed impatto finanziario dell'opera, ecc...). Nel R.A. dovranno essere dunque riportate le ragionevoli alternative che possono essere adottate in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del Piano, in ordine alle rispettive valutazioni degli impatti sull'ambiente e valutati gli scenari proposti tenendo conto di alcune criticità su determinati interventi previsti nel PUMS già evidenziate nei contributi degli SCA intervenuti (cfr. allegato 0 e contributi nn. 6, 7, 10, 14);
- m. Nel R.A. dovrà essere approfondito il Piano economico finanziario dello scenario di Piano (SP), effettuando per ciascuna azione prevista una stima sommaria dei costi di investimento e della relativa temporizzazione, dei tempi di realizzazione delle opere e dei costi di gestione ordinaria e straordinaria connessi all'azione durante il suo funzionamento e confrontandoli/analizzandoli con i benefici attesi (cfr. allegato 0 e contributi nn. 6, 7, 15);
- n. In merito agli obiettivi e strategie di Piano il R.A. dovrà confrontare le strategie proposte con quelle già previste nei Piani Territoriali Urbanistici vigenti (P.R.G. e P.T.P.G.) sul tema dello sviluppo urbanistico e quindi anche parallelamente della infrastrutturazione e della mobilità, evidenziando quali sono le opere previste nel PUMS che si pongono in continuità con essi ovvero che se ne discostano in termini di strategia di sviluppo urbano. In particolare andrà approfondita la compatibilità e connettività del PUMS proposto e il suo impatto con il sistema di trasporto dei Comuni limitrofi della prima corona intorno al Comune di Roma Capitale (cfr. allegato 0 e contributi nn. 6, 7, 9, 11, 13, 15);
- o. in merito al cronoprogramma degli interventi, nel R.A. andranno indicate quali sono state le modalità di definizione delle priorità di intervento e quindi gli step di realizzazione delle opere nell'orizzonte decennale del PUMS e come queste vengono messe in relazione con il Piano di Monitoraggio che deve individuare tempi, risorse e metodologie di rettifica laddove gli interventi risultassero non efficaci (cfr. allegato 0 e contributi nn. 6, 7);
- p. L'analisi di coerenza con la pianificazione sovraordinata nel R.A. dovrà essere oggetto di rianalisi, aggiornamento e/o integrazione estendendola agli strumenti di programmazione e pianificazione indicati dagli SCA nei contributi pervenuti e approfondendo la correlazione tra le strategie e le azioni del PUMS con le direttive presenti nelle Pianificazioni sovraordinate, in particolare quelle territoriali (cfr. contributi nn. 1, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15);
- q. Il R.A. dovrà individuare, descrivere e valutare gli aspetti ambientali e paesaggistici nel loro complesso



- in relazione ai possibili impatti che il piano potrebbe generare sulle matrici ambientali (aria, suolo e sottosuolo, rumore etc.), con riferimento alle diverse normative di settore vigenti, descrivendo i possibili impatti ed interferenze determinati dalla realizzazione degli interventi con il sistema ambientale e paesaggistico al fine di delineare un quadro d'insieme più ampio e completo degli impatti attesi, anche al fine di valutarne l'effetto cumulativo, nonché facendo riferimento ai diversi scenari possibili, alle mitigazioni indotte e alla scelta di quello proposto in funzione della maggiore sostenibilità ambientale degli interventi. Il R.A. dovrà essere integrato con l'analisi di tutte le componenti e i fattori ambientali potenzialmente interessati dall'attuazione del Piano in modo che si possano identificare, per ognuna di esse, gli obiettivi di sostenibilità pertinenti, desunti da normative, strategie e piani/programmi sovraordinati o di pari livello, vigenti. (cfr. allegato 0 e contributi nn. 4, 6, 9, 10, 12, 15);
- r. In merito agli obiettivi/azioni/misure indicate il R.A. dovrà approfondire quelli indicati come prioritari e riportare considerazioni sugli eventuali obiettivi/azioni/misure aggiuntive proposti dagli SCA individuati relative, ad esempio, alla riduzione del parco auto privato, soprattutto dei veicoli più inquinanti, a favore del trasporto di persone e merci verso forme di spostamento più sostenibili, alla connettività delle "isole ambientali" previste, ecc... (cfr. contributi nn. 4, 6, 7, 9, 14, 15);
- s. Il R.A. oltre a quanto già indicato, dovrà riportare un apposito paragrafo che contenga gli elementi necessari alla Valutazione d'Incidenza (art. 6, comma 2 del D.lgs. 152/06 ss.mm.ii.). Ai sensi dell'art. 10, comma 3, del decreto la VAS comprende le procedure di valutazione di incidenza. A tale proposito il R.A. deve contenere i necessari riferimenti relativi alla comprensione del campo di applicazione della normativa relativa alla Valutazione d'Incidenza di cui art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii. Nel R.A. andrà approfondita la correlazione tra le Aree Naturali Protette e la rete sistemica prevista nel PUMS, obiettivo che contribuisce ad individuare percorsi alternativi con maggiore garanzia di sicurezza stradale e di fruibilità con il patrimonio culturale e paesaggistico di Roma (cfr. allegato 0 e contributi nn. 2, 4, 10, 12);
- t. Nel R.A. andranno verificate e valutate le ulteriori proposte/osservazioni/indicazioni presentate dagli SCA nei contributi pervenuti e già riportate in pianificazioni di settore anche al fine di collegare il sistema del PUMS con iniziative già poste in atto (cfr. allegato 0 e contributi nn. 5, 8, 13, 14);
- u. Il programma di monitoraggio deve tenere conto delle indicazioni di cui all'All. VI alla Parte II del D.lgs. 152/06 e s.m.i. e dovrà assicurare il controllo sugli impatti significativi derivanti dall'attuazione del Piano con la scelta di indicatori che dovranno scaturire dal sistema valutativo individuato nel R.A. e dovrà garantire la verifica degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisi e da adottare le opportune misure correttive. La lista degli indicatori presentati dovrà essere oggetto di rianalisi e aggiornamento sulla base delle ulteriori proposte pervenute dagli SCA nei contributi pervenuti (cfr. allegato 0 e contributi nn. 6, 9, 12, 15);
- v. Nel R.A. oltre a quelli già riportati e richiamati, dovranno essere recepiti gli eventuali contributi pervenuti successivamente alla redazione del presente documento di scoping.

TUTTO CIO' PREMESSO

L'Autorità Competente ritiene conclusa la fase di consultazione preliminare ai sensi dell'art. 13, comma 1, del D.lgs.152/2006 e ss. mm. ii. ricordando quanto segue:

- L'Autorità Procedente dovrà elaborare il Rapporto Ambientale (secondo i contenuti di cui all'allegato VI del Decreto) e la Sintesi non tecnica (apposite Linee Guida per l'elaborazione disponibili sul portale on-line della Direzione per le Valutazioni Ambientali del MATTM), che accompagneranno il Piano nelle fasi successive del procedimento fino all'approvazione del Piano stesso;
- L'Autorità Procedente dovrà prendere in considerazione nel Rapporto Ambientale i contributi pervenuti da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale acquisendo inoltre quelle formulate dall'Autorità Competente nel presente atto;



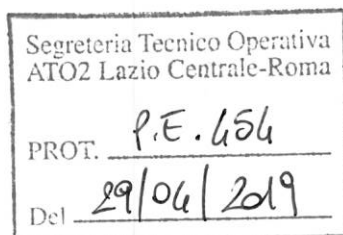
- L'Autorità Procedente dovrà inoltre fornire evidenza delle modalità di recepimento delle suddette osservazioni, prevedendo un capitolo specifico all'interno del Rapporto Ambientale, secondo quanto previsto dall'art. 13, comma 4 del Decreto. Tale capitolo dovrà essere strutturato scorporando ogni contributo pervenuto indicato nel presente documento e riportato negli allegati, avendo cura di motivare le proprie osservazioni, sul loro recepimento o meno, e di indicare le eventuali prescrizioni nella redazione del Rapporto Ambientale e nella configurazione della proposta del Piano;
- Ai sensi del comma 3 dell'art. 10 del D. Lgs. 152/06 e ssmm.ii., la procedura di VAS deve dare atto degli esiti della Valutazione di Incidenza, espressa ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997 e ss.mm.ii. da parte della struttura regionale competente al rilascio del relativo parere. A tal riguardo il Rapporto Ambientale dovrà essere integrato dal relativo "Studio di Incidenza" e l'Autorità Procedente dovrà ottemperare a quanto richiesto dalla struttura competente in materia di Valutazione di Incidenza;
- La proposta di Piano dovrà essere comunicata all'Autorità Competente. La comunicazione dovrà comprendere anche il Rapporto Ambientale e una Sintesi non tecnica dello stesso (art. 13, comma 5);
- Ai sensi dell'art.14 del Decreto l'Autorità Procedente è tenuta alla pubblicazione di un avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio (BURL) contenente: il titolo della Proposta di Piano, l'Autorità Procedente, l'indicazione delle sedi ove può essere presa visione del Piano, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, nonché l'indirizzo web dell'Autorità Procedente ove possibile visionare i suddetti elaborati;
- Dell'avvenuta pubblicazione dell'avviso sul BURL l'Autorità Procedente dovrà dare comunicazione a tutti i Soggetti Competenti in materia Ambientale coinvolti;
- Ai sensi dell'art. 14, comma 2 del Decreto, l'Autorità Competente e l'Autorità Procedente mettono altresì a disposizione del pubblico la Proposta del Piano, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica mediante il deposito presso i propri uffici e/o la pubblicazione sul proprio sito web;
- Dalla data di pubblicazione dell'avviso di cui all'art. 14, comma 1 del Decreto decorrono i tempi per la consultazione, l'esame istruttorio e la valutazione.

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Ferdinando Maria Leone

Il Dirigente *ad interim*
Arch. Maria Luisa Salvatori

Il Direttore
Arch. Manuela Manetti

Segreteria Tecnico Operativa
CONFERENZA DEI SINDACI
ATO 2 Lazio Centrale – Roma



Roma Capitale
Dipartimento Programmazione e Attuazione
Urbanistica
Direzione
 pec: protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it
 peo: segreteriadirezione.urbanistica@comune.roma.it
Cinzia Esposito
 Direttore

Regione Lazio
Direzione Regionale Territorio, Urbanistica,
Mobilità e Rifiuti – Area Autorizzazioni
Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica
 pec: aut_paesaggistiche_vas@regione.lazio.legalmail.it

e p.c. **ACEA ATO2 S.p.A.**
 pec: acea.ato2@pec.aceaspa.it

Investimenti e Ingegneria della Manutenzione
 peo: giovanni.delliquadri@aceaspa.it
Giovanni Delli Quadri
 Responsabile

Gestione Nuovi Comuni e Asset
 peo: silvio.bianchini@aceaspa.it
Silvio Bianchini

Inviata via pec e/o peo

Roma, 29 aprile 2019

OGGETTO: Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., relativa al "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)" di Roma Capitale.

Con riferimento al rapporto preliminare trasmesso con nota prot. 61599 del 5 aprile u.s. relativamente al procedimento in oggetto, preso atto che il Gestore del S.I.I. ACEA ATO2 S.p.A. è tra i destinatari della nota, la Scrivente Segreteria Tecnico Operativa dell'ATO2 Lazio Centrale Roma segnala la necessità che il Gestore del S.I.I. esprima un parere sulla disponibilità idrica e la capacità depurativa nelle zone interessate dal progetto in esame.

Il coinvolgimento del Gestore del S.I.I. appare opportuno per quanto previsto dall'art. 21 "Modalità di realizzazione di nuove opere ed impianti" /comma 5 /della Convenzione di Gestione sottoscritta il 6 agosto 2002 dai Comuni dell'ATO2: *"Qualora uno o più comuni dell'ATO adottino nuovi strumenti urbanistici o ne varino sostanzialmente uno preesistente dovranno, ai sensi del punto 8.4.10 del D.P.C.M. 4/3/96, preventivamente sentire il Gestore e attraverso l'Autorità di Ambito*

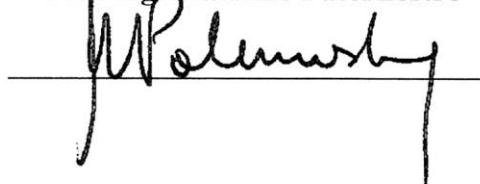
provvedere all'adeguamento del Piano".

ACEA ATO2 non allaccerà alla rete idrica le nuove costruzioni previste se non ci sarà disponibilità idrica o se queste non saranno o non potranno essere allacciate ad un sistema depurativo regolarmente funzionante.

Con riferimento all'art.146 comma 1 lett. g) del D.Lgs.152/2006, all'art. 25 comma 3 delle Norme di Attuazione del Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTAR), approvato con D.G.R. 42/2007 ed all'art. 31 comma 4 delle Norme di Attuazione del Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTAR), approvato con D.G.R. 18/2018, qualora non sia già disposto da regolamenti dell'Ente competente e/o previsto dal Programma in oggetto, si rappresenta che è necessario prevedere la separazione delle acque bianche dalle acque nere, al fine di evitare ripercussioni negative sull'ambiente.

Infine, qualora per l'intervento in oggetto si preveda il trasferimento ad ACEA ATO 2 S.p.A. di opere relative al S.I.L., si chiede la sottoscrizione di una convenzione per la "Verifica funzionale ai fini gestionali" da parte del soggetto realizzatore dell'opera con ACEA ATO 2 S.p.A., così come previsto dall'art. 157 del D.Lgs. 152/06: "Gli enti locali hanno facoltà di realizzare le opere necessarie per provvedere all'adeguamento del servizio idrico in relazione ai piani urbanistici ed a concessioni per nuovi edifici in zone già urbanizzate, previo parere di compatibilità con il piano d'ambito reso dall'Autorità d'ambito e a seguito di convenzione con il soggetto gestore del servizio medesimo, al quale le opere, una volta realizzate, sono affidate in concessione".

Il Dirigente Responsabile (ad interim)
dott. ing. Massimo Paternostro





REGIONE
LAZIO

DIREZIONE CAPITALE NATURALE, PARCHI E AREE PROTETTE
IL DIRETTORE
GR/30/00

Alla Direzione Regionale Politiche Abitative e
Pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica –
Area Autorizzazioni paesaggistiche e VAS
SEDE

Comune di Roma Capitale – Dipartimento
Programmazione e Attuazione Urbanistica
protocollo@pec.cittametropolitanaroma.gov.it

OGGETTO: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs 152/2006 sul Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale . Comunicazioni.

In riferimento alla procedura in oggetto,

Vista la nota dall'Autorità procedente, prot. 271069 del 05/04/2019 con cui è stato trasmesso il Rapporto Preliminare;

Preso Atto dei contenuti del Rapporto Preliminare, in riferimento alla natura, finalità e articolazione del documento di scoping, in base alle quali si esprimono le seguenti osservazioni:

1. Nel Cap. 3.1.5., si suggerisce di aggiungere tra le componenti considerate per gli "Obiettivi di sostenibilità ambientale" anche la voce NATURA E BIODIVERSITA' al quadro sinottico di riferimento;
2. Relativamente al sistema di Aree Naturali Protette e a quello afferente alla Rete Natura 2000, si suggerisce di implementare il Cap. 3.1 con un apposito paragrafo dedicato alla "Normativa Ambientale" che riporti la seguente normativa di settore cogente, rispetto alla quale dovrà essere verificata la coerenza della proposta di Piano:
 - a. Direttiva 92/43/CE "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche"
 - b. D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche."
 - c. DGR n. 159 del 14 aprile 2016 "Adozione delle Misure di Conservazione finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) – IT60300 (Roma);



d. L.R. 29/1997 "Norme in materia di aree naturali protette regionali".

3. Relativamente alla Proposta di Indice del Rapporto Ambientale (Cap. 4), si suggerisce di completarlo, inserendo un apposito paragrafo, ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D. Lgs 152/2006, che contenga gli elementi necessari alla procedura di Valutazione di Incidenza, di cui all'art. 5 del DPR n. 357/1997.

Ciò premesso, si invita il proponente, nella redazione del Rapporto Ambientale, a tenere nel dovuto conto le considerazioni sopra esposte. Si invita infine, ai fini dell'eventuale implementazione del quadro conoscitivo, alla consultazione delle banche dati all'indirizzo <https://dati.lazio.it/it>.

LDA

Il Direttore regionale
Vito Consoli



ASTRAL SpA

Tit: _____

Cl: _____

prot n 1668/19/LAV

N. 0011840 08/05/2019 UOR: _____



ROMA, 07 MAG 2019

Spettabile
 Regione Lazio
 Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione
 Territoriale, Paesistica e Urbanistica
 Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica
 c.a. RUP Ing. Ferdinando Maria Leone
 aut_paesaggistiche_vas@regione.lazio.legalmail.it

E p.c. Spettabile
 Comune di Roma
 Dipartimento Pianificazione e Programmazione Urbanistica
 protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e ss. Mm. li. – relativa al “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale” – Comune di Roma:

In riferimento alla vs nota prot. U.0312412.19-04-2019 pervenuta in Astral S.p.A. al prot. 10883 del 19.04.2019 con la quale viene convocata la Conferenza di Consultazione per l'approvazione delle opere di cui all'oggetto per il giorno 15.05.2019, comunichiamo quanto segue:

Considerato:

- che con specifico verbale di Consegna sottoscritto in data 11.01.2019 parte della viabilità regionale di competenza Astral SpA, è stata consegnata definitivamente ad ANAS SpA a partire dal giorno 21.01.2019;
- che, a seguito del verbale di cui sopra, all'interno del Comune di Roma, Astral non ha più viabilità di propria competenza;

La scrivente ritiene di poter esprimere parere Favorevole alla realizzazione delle opere di cui all'oggetto, ritenendo che le stesse non andranno ad influire sul corretto funzionamento della viabilità regionale di propria competenza.

Distinti saluti

Ufficio Progettazione

Il Responsabile

Ing. Federico Ranieri

Area Progettazione, Lavori ed Espropri

Il Dirigente

Ing. Giovanni Torriero

Il Direttore Generale

Dr. Daniele Licci

Azienda Strade Lazio
 Astral Spa con Socio Unico
 Società soggetta a direzione e
 coordinamento della Regione Lazio

Sede operativa e legale
 Via del Pascaccio 96/98
 00166 Roma
 t. +39.06.5168.7516
 www.astralspa.it
 protocolloastral@pec.astralspa.it

p.iva 07244131004
 cf. 07244131004
 reg.imprese 07244131004
 rea 1020380
 capitale sociale
 € 10.000.000,00 interamente
 versato





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

Direzione Regionale
per le Politiche Abitative e la Pianificazione
Territoriale, Paesistica e Urbanistica
Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione
Ambientale Strategica
SEDE

e. p.c.

Comune di Roma
Via del Turismo, 30 – 00144 Roma
protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) - Art.13 del D.lgs.152/2006 e s.m.i. relativa al “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale” - Comune di Roma.

1^a Conferenza di consultazione del 15/05/2019.

Contributo ai sensi dell'art. 13 del D.lgs.152/2006 e s.m.i.

In riferimento alla procedura in oggetto, vista la nota dell'Autorità Procedente prot.n.QI 61599 del 05/04/2019 in cui veniva indicata la documentazione afferente al PUMS in esame ed individuata anche la scrivente struttura regionale tra i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) per fornire informazioni in merito, vista la successiva nota prot.n.312412 del 19/04/2019 di Codesta Autorità Competente (AC) con cui è stata convocata la seduta della 1^a Conferenza di consultazione, preso visione della documentazione pubblicata sul sito istituzionale del Comune di Roma (<https://cloud.rpr-spa.it/index.php/s/PumsRoma>), ossia del Rapporto Preliminare V.A.S., si rappresenta quanto segue al fine di fornire un contributo ai sensi dell'art. 13 del D.lgs.152/2006 e s.m.i..

Dall'esame della sezione “Costruzione del quadro pianificatorio e programmatico” ed in particolare delle tabelle descritte nelle pagg.56-60, si suggerisce di inserire:

- nella tabella “Qualità dell'aria”, il riferimento alla nuova zonizzazione regionale come da D.G.R. n. 536 del 15/09/2016;
- nella tabella “Energia e cambiamenti climatici”, il riferimento al Piano Energetico regionale vigente;
- nella tabella “Suolo e sottosuolo”, il riferimento alla D.lgs.152/2006 e s.m.i., Norma quadro in materia di prevenzione e limitazione delle emissioni in acqua;
- valutare l'opportunità di prevedere una sezione dedicata alla componente ambientale “Acque superficiali e sotterranee” in cui prevedere gli obiettivi generali di “garantire la tutela ambientale delle risorse idriche e dell'ecosistema acqua”, anziché includerla nella sezione “Suolo e sottosuolo”, in modo da rendere autonoma la successiva fase di monitoraggio degli indicatori del Piano in esame;
- nella tabella “Paesaggio e beni culturali”, tra gli obiettivi specifici si suggerisce la possibilità di prevedere una “messa a sistema” delle cosiddette “isole ambientali” e delle “zone 30”

previste nel PUMS come “connessioni lente” e con maggiore sensibilità nei confronti dell’obiettivo individuato come specifico n.1 “*Riduzione dell’incidentalità stradale*” all’interno della “*Sicurezza ed equità sociale*”; tale possibilità di prevedere una “messa a sistema” potrebbe essere evidenziata da un impianto di verde lineare strutturato (impianti arborei ed arbustivi) che aiuterebbe a contribuire all’abbattimento delle polveri e degli inquinanti in atmosfera;

- nella tabella “*Sicurezza ed equità sociale*”, il riferimento alla pianificazione comunale (piani e programmi attuativi e di settore) richiamata nello stesso Rapporto Preliminare nelle pagg.51-53, sezione “*Sicurezza stradale*”.

In riferimento a quanto indicato nel Rapporto preliminare, pag. 45, “*Il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti che saranno oggetto di aggiornamento secondo le procedure di legge.*” si chiede di approfondire in merito alle modalità di attuazione di tali previsioni nonché le destinazioni d’uso consentite e previste dal PUMS, in particolare per quanto riguarda le cosiddette “*isole ambientali*” e delle “*zone 30*”.

Per una maggiore e agevole lettura del testo, si chiede di valutare un nuovo inserimento delle tabelle demografiche di pag.68 e dei grafici macroobiettivo/indicatori/scenari di pagg.104-105.

In merito al §3.5 “*Identificazione delle possibili ricadute ambientali delle linee di azione del PUMS*” e del “*Raggiungimento degli obiettivi*”, si chiede di dare maggior risalto ai sensibili miglioramenti che lo Scenario di Piano prevede di raggiungere rispetto agli Scenari attuale e di riferimento, ciò per evidenziare i “punti di forza” del PUMS vista l’opportunità di una pianificazione di maggior dettaglio.

Nel Rapporto preliminare è stato individuato anche il sistema delle AA.NN.PP. regionali e Rete Natura 2000 interessate a livello della Città metropolitana, a tal riguardo il PUMS potrebbe essere occasione per far emergere la correlazione tra le Aree Naturali Protette e la rete sistemica prevista nel PUMS stesso, volta a connettere le aree verdi con circuiti turistico-culturali e per il tempo libero, utilizzabili anche in termini di spostamenti casa-scuola e/o casa-lavoro; tale obiettivo potrebbe, in tal caso, contribuire all’individuazione di percorsi alternativi con maggiore garanzia di sicurezza stradale ed in diretta relazione al notevole patrimonio culturale e paesaggistico proprie della città di Roma.

Si trasmette la presente nota come contributo per il proseguo del procedimento in essere di Vostra competenza.

Funzionari
Arch. Paola Giorgioli

Arch. Paola Pelone

Il Direttore
Ing. Flaminia Tosini



ANAS S.p.A



020625933300

Prot. ADL-0000112-P del 29/05/2019

Alla Regione Lazio

Direzione Generale per le Politiche Abitative
e la Pianificazione Territoriale Paesistica e
Urbanistica .Area autorizzazioni paesaggistiche e valutazione
ambientale strategicaAut_paesaggistiche_VAS@regione.lazio.legalmail.it

Oggetto: Programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001) - Affidamento in concessione delle attività di progettazione esecutiva, costruzione e gestione del "Corridoio Intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone". Procedura di VAS relativa al "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale"

Con la nota prot. 0398317 del 24/05/2019, acquisita con prot. ADL-15-A del 27/05/2019, la Regione Lazio ha invitato gli SCA, tra cui la Scrivente, a rilasciare il proprio parere relativamente alla procedura VAS del "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale".

A tale proposito, nel confermare quanto dichiarato nella seduta del 15/05/2019, si richiede di modificare quanto riportato nel documento "Proposta di Piano - Volume 2-PUMS" paragrafo 5.2.1 "Interventi sulla rete infrastrutturale stradale" (pubblicato nel sito <https://www.pumsroma.it>), come segue:

"Corridoio Intermodale Roma - Latina e Cisterna Valmontone": è l'intervento di maggior impatto previsto nell'area Romana. Si tratta infatti di una nuova viabilità con caratteristiche autostradali che collegherà l'autostrada A12 Roma Civitavecchia con Latina. Il sistema autostradale, che si estende per un totale di circa 100 km, è costituito da due assi principali, ovvero l'asse Roma - Latina e l'asse Cisterna - Valmontone, a cui si devono aggiungere circa 46 km per le relative opere connesse e altri 40 km di adeguamento funzionale sulla tratta Roma - Latina:

- asse Roma - Latina: a sua volta costituito da due tratte, ovvero la tratta "A12 - Roma (Tor de' Cenci)" e la tratta "Roma (Tor de' Cenci) - Latina nord (Borgo Piave)", quest'ultima comprensiva delle relative complanari, nonché le opere connesse "tangenziale di Latina", "via Apriliana (tra lo svincolo di Aprilia nord e la stazione di Campoleone di Latina)", "via dei Giardini (tra lo svincolo di Aprilia sud alla SR Nettunense)".
- asse Cisterna - Valmontone: costituito dalla tratta "Cisterna - Valmontone" e dalle relative opere connesse "asse secondario tra la SR Ariana e la SP Artina - Cori", "asse viario di

Autostrade del Lazio spa

Cap.Soc. 1.061.886,00

P.IVA e C.F. 09920731008

Sede Legale: via Monzambano, 10

Uffici Tecnici: via Pianciani, 16

00185 - Roma

t. +39 06 4446 6553

f. +39 06 4446 6396

www.autostradedellazio.itinfo@autostradedellazio.itautostradedellazio@postacert.stradeanas.it

collegamento tra Velletri e la SP Velletri - Cori", la "SP Velletri - Cori (tra il nuovo asse di collegamento con Velletri e la tangenziale di Lariano)", la "tangenziale di Lariano" e la "tangenziale di Labico".

Nel rimanere a disposizione per qualsiasi chiarimento in proposito si porgono distinti saluti.

Il Responsabile del Procedimento

Alessandro Micheli

L'Amministratore Delegato

Stefano Granati



Città metropolitana
di Roma Capitale

territoriale generale – Servizio 1
“Pianificazione territoriale e della mobilità,
generale e di settore. Urbanistica e attuazione
PTMG”

Il Dirigente, Arch. Massimo Piacenza

REGIONE LAZIO
Direzione Regionale per le Politiche Abitative
e la Pianificazione Territoriale, Paesistica ed urbanistica
Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione
Ambientale Strategica
Via del Giorgione, n.129
00147 Roma

E p.c. COMUNE DI ROMA
Dipartimento Pianificazione
e Programmazione Urbanistica
Via del Turismo, n.30
00144 Roma
protocollo.urbanistica@comune.roma.it

Oggetto Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale.
Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ex art. 13 comma 1 del D.Lgs.152/2006 e
ss.mm.ii (fase di Scoping).

Il presente parere viene reso nell'ambito della fase di consultazione di cui al comma 1 dell'art. 13 del D.Lgs 152/06 ed ha ad oggetto la proposta di piano Urbano della Mobilità sostenibile del Comune di Roma Capitale, approvato con Deliberazione n. 46 di Giunta Capitolina del 18.03.2019Il avente ad oggetto “Approvazione della Proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS di Roma Capitale”.

In relazione all'argomento in oggetto, esaminato il Rapporto Preliminare Ambientale trasmesso dal Comune di Roma Capitale il 05.04.2019, in atti presso questo Servizio con prot. CMRC- 2019- 0057773 e facendo seguito alle risultanze della Conferenza di Consultazione svolta in data 15.05.2019, lo scrivente Servizio al fine esclusivo di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere sul Rapporto Ambientale, rileva quanto segue.

RILEVATO che in merito al procedimento il Comune di Roma Capitale:

- con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 9 del 3 agosto 2016 “Linee Programmatiche 2016- 2021 per il Governo di Roma Capitale” ha espresso l'esigenza di dotarsi di uno strumento programmatico relativo al sistema della mobilità per definire le priorità nell'arco di 5-10 anni, relativamente alle opere infrastrutturali da realizzare: “..opere in grado di fornire alla città un sistema di mobilità al livello delle altre capitali europee, finalizzate al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, soprattutto attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.”;
- con Deliberazione della Giunta Capitolina n. 113/2017, a seguito delle risultanze dello “Studio su un complesso di infrastrutture per la mobilità pubblica da considerare nella redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile”, ha individuato un primo insieme di opere di seguito elencate, definite “invarianti infrastrutturali” o “punti fermi” da considerare nella redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile:
 1. Lavori di adeguamento, miglioramento dell'accessibilità, innovazione tecnologica e automazione delle linee metropolitane A e B;
 2. Prolungamento della linea metropolitana B da Rebibbia a Casal Monastero;
 3. Prolungamento della linea metropolitana C da San Giovanni a Colosseo;
 4. Linea Roma-Giardineti: ammodernamento dell'intero tracciato Termini-Lazio-Centocelle-Giardineti;
 5. Connessione tra il nodo di Anagnina MA, la linea C, il Policlinico di Tor Vergata e l'università degli Studi di Roma “Tor Vergata”;
 6. Corridoio tramviario piazzale del Verano - stazione Tiburtina;
 7. Corridoio tramviario tangenziale Togliatti: tramvia Ponte Mammolo MB – Subaugusta MA;
 8. Corridoio tramviario tangenziale Sud: tramvia stazione Trastevere - viale Marconi - Basilica di San Paolo – Parco dell'Appia Antica – Subaugusta MA;
 9. Corridoio tramviario Parco della Musica - MA/XXI - Ponte della Musica – piazzale del Risorgimento;

1



Dipartimento VI Servizio 1
Sede: Via G. Ribotta, 41/43 – 00144 - Roma
Telefono 06-67664925/4939/4951/4845/4922
Pec: pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.gov.it
E-mail:urbanistica@cittametropolitanaroma.gov.it

UNI EN ISO 9001:2015



SISTEMA DI GESTIONE
QUALITÀ CERTIFICATO



10. Corridoio tramviario piazzale del Risorgimento – via Vitelleschi – Corso Vittorio - Venezia – via Nazionale – stazione Termini;
11. Corridoio tramviario Esquilino: Piazza Vittorio – Lanza – Carour – Fori Imperiali;
12. Corridoio tangenziale Nord: filovia Ponte Mammolo MB – Videne FLI – Salaria Roma Nord – Policlinico Sant'Andrea;
13. Estensione del Corridoio EUR Fermi - Tor de' Cenci Corridoio EUR Fermi lungo la via Cristoforo Colombo fino a Casal Palocco/Castel Porziano ed Ostia;
14. Corridoio Tor Pagnotta 2 – Campus Biomedico di Vigoria;
15. Corridoio Rebibbia MB - Polo Fisiologico;
16. Corridoio filoviario 90 espress: elettrificazione tratta Porta Pia – stazione Termini e potenziamento delle sottostazioni in relazione all'ampliamento del parco veicolare;
17. Prolungamento diramazione B1 Junio – Bufalotta con sistema tipo People Mover automatico;
18. Cabinovia Battistini MA – Buccia GR-A – Casalotti;
19. Funivia Magliana Nuova – EUR Magliana MB;
20. Interventi diffusi per l'aumento dell'accessibilità e dell'intermodalità: nodo di scambio Libia MB – stazione Nomentana e nodo di scambio Ponte Lungo MA - stazione Tuscolana.

- con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n.53 dell'8 maggio 2018 ha approvato le Linee Guida propedeutiche alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ai fini dell'attuazione del relativo obiettivo programmatico di cui alla deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 9 del 3 agosto 2016;
- con Deliberazione della Giunta Capitolina n. 251 del 24 dicembre 2018 ha approvato il primo rapporto PUMS (Piano Urbano di Mobilità Sostenibile) contenente il quadro conoscitivo ed i relativi obiettivi ai fini della presentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle istanze progettuali per l'accesso alle risorse del finanziamento degli interventi nel trasporto rapido di massa ad impianti fissi, nell'ambito del Fondo Investimenti, istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232

PREMESSO che, come descritto nel Rapporto Preliminare in esame, “a livello nazionale la legge n. 340 del 24.11.2000 “Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999” ha istituito il Piano Urbano della Mobilità (PUM), inteso come strumento di programmazione a medio – lungo termine per l'attuazione alla scala urbana delle politiche di sviluppo sostenibile, in grado di trattare in modo organico e integrato gli interventi sull'offerta di infrastrutture e servizi e il governo della domanda di mobilità.”

Successivamente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di favorire la redazione e la stesura omogenea dei Piani urbani di mobilità su tutto il territorio nazionale, con decreto 4 agosto 2017 “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”, pubblicato su GU n.233 del 5-10-2017, ha adottato delle specifiche linee guida.

Le suddette linee guida definiscono il PUMS come “uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.”

Tale approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana assume come base di riferimento il documento “Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea ed è in linea con quanto espresso dall'Allegato “Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture” al Documento di economia e finanza 2017. L'art. 3 comma 1 del decreto recita: “Le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono e adottano nuovi PUMS secondo le linee guida all'art. 1, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del decreto”

Dall'analisi del Rapporto Preliminare e dalla documentazione della proposta di Piano allegata si evincono le seguenti informazioni.

Come dichiarato nel Rapporto Preliminare i principi ispiratori del PUMS in esame sono:

- l'integrazione;
- il coinvolgimento dei cittadini;
- la valutazione;





- il monitoraggio.

In particolare da quanto dichiarato il “Piano nasce con l'intento di coniugare la relazione tra urbanistica e pianificazione del trasporto pubblico”, anche allo scopo di “migliorare le prestazioni della rete infrastrutturale esistente e futura coordinando tutti gli interventi derivanti dagli altri piani di settore e dalle esigenze derivanti dalla pianificazione urbanistica o da piani e progetti di scala superiore”.

Il quadro conoscitivo del Documento di Piano è stato costruito sulla base di indagini sulla struttura territoriale, sulle dinamiche demografiche e sugli aspetti ambientali, evidenziando attraverso un'analisi di tipo SWOT, punti di forza ed opportunità, ma anche punti di debolezza e minacce dell'ambito di influenza del Piano e allo scopo di meglio identificare gli obiettivi dello stesso.

Si riportano di seguito i più rilevanti punti di forza/Oportunità-Punti di debolezza/minacce evidenziate dall'analisi:

Punti di forza:

- Buona accessibilità di livello nazionale e internazionale;
- Una rete di trasporto pubblico urbano fra le più estese con una totale integrazione tariffaria;
- Un'intensificazione delle politiche locali nel campo della mobilità;
- Un sistema ferroviario che può rappresentare un potenziale servizio per gli spostamenti interni alla città metropolitana;
- Offerta di nuovi strumenti e tecnologie per la partecipazione e la comunicazione;
- Comprovata esperienza della città nel gestire eventi di livello nazionale e transnazionale

Opportunità:

- L'istituzione della Città metropolitana, che potrà rappresentare una opportunità rispetto alle politiche di mobilità di 'area vasta';
- L'estensiva adozione di sistemi ITS per il controllo delle regole e per lo scambio di informazioni con veicoli e passeggeri;
- La progressiva adozione di schemi di smart-working anche da parte della PA;
- Il completamento e il potenziamento del sistema ferroviario metropolitano suburbano;
- L'apertura alla concorrenza nella fornitura di servizi di trasporto pubblico locale, soprattutto nelle modalità “in sharing”;
- Il nuovo Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti della Regione Lazio, che porrà le basi per ridisegnare l'assetto delle infrastrutture esistenti;
- Il ruolo delle politiche europee in materia di ambiente e cambiamento climatico;
- La collaborazione con la Città del Vaticano per i flussi turistici mobilitati, l'attenzione internazionale, la sensibilizzazione culturale;
- I miglioramenti progressivi del parco veicolare e l'interesse dei produttori di veicoli verso l'ibridizzazione ed elettrificazione delle flotte

Punti di debolezza:

- Una rete di trasporto pubblico urbano (infrastrutture e struttura organizzativa) fra le più estese e di gestione complessa;
- Lo sviluppo urbanistico, che ha teso ad amplificare la separazione funzionale fra “centro urbano” ed hinterland residenziale, con conseguente incremento della città diffusa a scala regionale e incremento della domanda di mobilità su mezzo privato;
- La congestione stradale;
- L'assenza di criteri di priorità nella politica infrastrutturale, la lunghezza delle procedure e le difficoltà di finanziamento;
- L'assenza di una pianificazione e di una conseguente razionalizzazione della logistica delle merci;
- Le criticità del servizio ferroviario in area urbana, con un numero limitato di stazioni, una bassa frequenza e una gestione poco efficace dell'informazione agli utenti;
- L'occupazione del suolo pubblico da parte delle auto in sosta o in movimento;





- Un programma urbano dei parcheggi non adeguatamente attuato nel tempo ed un'offerta insufficiente di parcheggi di scambio;
- L'eccessivo utilizzo del mezzo privato

Minacce

- La scarsa considerazione del trasporto pubblico da parte dei cittadini;
- L'assenza di una programmazione di lungo termine e di scala metropolitana e regionale;
- I finanziamenti statali e regionali riservati al trasporto pubblico dell'area metropolitana insufficienti;
- La mancanza di un quadro di riferimento regionale per quanto concerne la politica infrastrutturale e la programmazione dei servizi di trasporto;
- L'integrazione del sistema tariffario a scala metropolitana e regionale in parte incompiuta;
- La mancanza di coordinamento delle politiche di gestione del trasporto merci su scala extra urbana e metropolitana;
- La mancanza di un adeguato livello di sicurezza stradale e di accessibilità, soprattutto per le categorie più vulnerabili (Ciclisti, pedoni, disabili).

Il Rapporto Preliminare evidenzia come la sostenibilità del Piano richiede quindi un sistema urbano di mobilità che:

- Garantisca a tutti i cittadini opzioni di trasporto per accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;
- Migliori le condizioni di sicurezza;
- Riduca l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- Aumenti l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- Contribuisca all'attrattività del territorio e alla qualità dell'ambiente urbano.

Il Piano in particolare prevede:

- il miglioramento dell'intermodalità e della rete del trasporto pubblico anche in termini di accessibilità;
- l'eliminazione dei colli di bottiglia dalla rete stradale primaria di accesso ai nodi di scambio;
- l'offerta di parcheggi;
- l'integrazione con la rete infrastrutturale delle modalità soft di mobilità quali la ciclabilità e la pedonalità;
- l'integrazione della mobilità condivisa quale parte essenziale delle politiche di mobilità;
- le nuove discipline di regolazione ed incentivi;
- il coinvolgimento degli attori di mobilità e le politiche di mobility management.

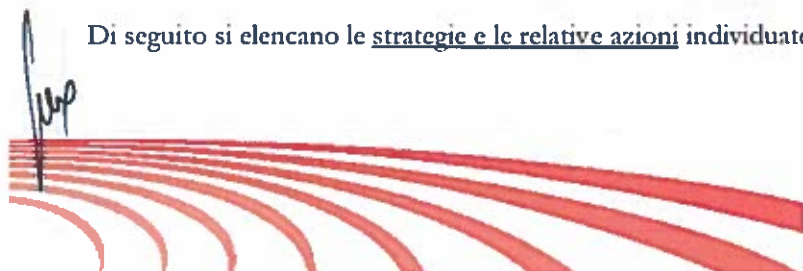
Per raggiungere tali risultati il Piano fissa obiettivi certi, ed in coerenza con quanto indicato nel Decreto Ministeriale 04/08/2017, che definisce i macro-obiettivi minimi obbligatori di respiro ampio, propone la tabella dei “Macro-Obiettivi ed Obiettivi Specifici per la città di Roma”.

Il RP descrive le strategie di base del PUMS in esame, necessarie al perseguimento degli obiettivi stabiliti “...intese quali azioni programmatiche definite sulla base delle linee guida del MIT, per rendere efficiente il sistema della mobilità, che dovranno trovare attuazione tramite una attenta programmazione degli interventi individuati dal PUMS stesso, dando la priorità a quelli in grado di garantire effetti immediati sul sistema della mobilità nel suo complesso”.

Sulla base del quadro conoscitivo e l'individuazione degli obiettivi e delle strategie del Piano è stato costruito lo Scenario di Piano (SP), costituito da specifiche azioni ed interventi da attuare nei dieci anni dall'approvazione del piano stesso, messo a confronto con lo Scenario di riferimento (SR) che comprende le azioni comunque previste sul territorio, indipendentemente dall'attuazione degli interventi del PUMS.

Sebbene nel Volume 2 del Documento di Piano si dichiara che lo Scenario di Piano è stato costruito attraverso una valutazione comparata di scenari alternativi, tuttavia nel Piano i diversi scenari alternativi non risultano descritti.

Di seguito si elencano le strategie e le relative azioni individuate dal PUMS:





1) **Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili.**

Azioni:

- ✓ **Redistribuzione e ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale;**
- ✓ **Individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria;**
- ✓ **Utilizzo di ITS da parte degli operatori del trasporto pubblico, attraverso l'incremento nella dotazione di veicoli di sistemi per il monitoraggio in tempo reale della localizzazione e del servizio (centrale operativa, AVM- Automatic Vehicle -Monitoring, e AVL-Automatic Vehicle Location) finalizzato ad adeguare gli orari del servizio alla domanda effettiva di passeggeri e, a intervenire anche in tempo reale per modifiche dei piani di esercizio;**
- ✓ **Utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità;**
- ✓ **Sviluppo di politiche integrate di gestione della domanda.**

In sintesi relativamente a tale strategia lo Scenario di Riferimento prevede:

- **Interventi sulla rete infrastrutturale stradale:** il Corridoio Intermodale Roma – Latina, il ponte dei Congressi, il sottopasso GRA e relative complanari tra via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca, il nuovo ponte della Scafa, di collegamento con il comune di Fiumicino, e lo svincolo sulla Roma Civitavecchia a servizio dell'area di Cargo City. Tra gli interventi più a scala urbana si segnalano: adeguamenti e sottopassi lungo la direttrice di penetrazione, individuata dalla via Cristoforo Colombo; completamenti della viabilità nel settore nord- ovest; demolizione delle rampe prospicienti la stazione Tiburtina e realizzazione dell'asse di collegamento via del Tintoretto –via di Vigna Murata;
- **Adeguamento di nodi e parcheggi di scambio:** Potenziamento di Ponte Mammolo, Anagnina e Villa Bonelli ; Completamento di Conca d'Oro e Annibaliano. Si tratta principalmente di interventi per il potenziamento dell'offerta di posti auto presso le fermate ferroviarie e metropolitane esistenti. Il potenziamento complessivo è calcolato in n.3661 nuovi posti auto per una dotazione totale dei suddetti nodi e parcheggi di scambio che passa da 4066 a 7727 stalli;
- **Realizzazione dei parcheggi di scambio di Monti Tiburtini Ovest, Muratella e Acilia sud.** Le future realizzazioni porteranno ad una dotazione di posti auto pari a n. 676.
- **Realizzazione di 2 Hub Multimodali, 10 Mini-Bike Parking con colonnina di ricarica e circa 50 Mini Bike Parking.** Il numero complessivo di nuovi parcheggi per biciclette realizzabili attraverso gli interventi definiti è di circa 3.000 posti bici di cui circa 700 ad alto standard qualitativo, mentre gli altri parcheggi saranno realizzati con standard base. La superficie totale interessata dagli interventi HUB sarà per oltre 8.000 mq complessivi. Le localizzazioni sono state prevalentemente individuate all'interno (o in adiacenza) di strutture esistenti nei nodi di scambio e nelle stazioni del trasporto pubblico gestite da ATAC;
- **Politiche di regolazione** (Protocollo FFFS, ZTL VAM e Anello Ferroviario, Fascia Verde, nuovo Piano della sosta tariffata, Piano bus turistici);
- **ITS, nuova Centrale della mobilità e “Open Data”;**
- **Tariffazione integrata regionale e suoi sviluppi**

In sintesi relativamente a tale strategia lo Scenario di Piano prevede:





- **Previsioni di nuova viabilità** volte a favorire la fluidificazione del traffico lungo gli assi di penetrazione con funzione di adduzione alle stazioni del trasporto pubblico di massa, finalizzate ad eliminare criticità puntuali. In particolare sono previsti i seguenti interventi:

Nel settore sud:

- unificazione di via Ostiense e via del Mare e lungo la via Cristoforo Colombo;
- due ulteriori sottopassi in corrispondenza dell'intersezione Colombo – Pindaro/ Wolf Ferrari e svincolo degli Oceani, e controstrade nel tratto tra via di Malafede e via di Mezzocammino in continuità con il previsto sottopasso Colombo – Malafede;
- un ulteriore collegamento viario verso l'aeroporto di Fiumicino, con un nuovo ponte sul Tevere (ponte di Dragona), in affiancamento al corridoio Fiumicino Casal Palocco per soddisfare una domanda di mobilità dei molti addetti che lavorano presso lo scalo aeroportuale e risiedono nell'abitato tra la via Ostiense e via Cristoforo Colombo.

Nel settore nord e nord – ovest:

- la ridefinizione morfologica dell'intersezione Salaria – Olimpica (nodo Salaria) e l'adeguamento del tratto terminale della via Pineta Sacchetti che contribuiranno all'attuazione dell'itinerario anulare a ridosso delle aree semicentrali della città;
- la realizzazione dell'asse parallelo a via di Casal di San Basilio al fine di migliorare ulteriormente l'accessibilità al nodo di scambio presso la nuova stazione Casal Monastero, futuro attestamento del prolungamento oltre Rebibbia.
- **Realizzazione di nodi e parcheggi di scambio:** a supporto del potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico, è prevista l'attuazione di 10 tra nodi e parcheggi di scambio, da realizzarsi presso stazioni ferroviarie e metropolitane esistenti (Settebagni, Tor di Quinto, Villa Bonelli, Capannelle, Tor di Valle e Marconi) e di nuova realizzazione (Massimina, Selinunte, Statuario e Casal Monastero). Ulteriori 8 sono previsti a supporto delle stazioni/fermate delle nuove infrastrutture per il trasporto pubblico. I parcheggi di scambio denominati: Torrevecchia, Collina delle Muse e Casalotti GRA saranno realizzati a servizio della funivia Battistini – Torrevecchia - Casalotti GRA; Mercati, Casale Nei e Porta di Roma consentiranno lo scambio modale con il people mover Jonio – Bufalotta; Casal Brunori e Tor de' Cenci invece serviranno rispettivamente i corridoi Colombo e Tor de' Cenci;
- **Trasformazione delle stazioni ferroviarie in Hub-multimodali;**
- **Politiche di regolazione** (Pollution Charge; ulteriori sviluppi del Piano della sosta tariffata; adozione completa del Protocollo FFSS);
- **ITS** (MaaS, C-ITS e guida autonoma)

2) Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico

Azioni:

- ✓ **Miglioramento reti metropolitane e tranviarie della rete TPL;**
- ✓ **Realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo** (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l'affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio;
- ✓ **Implementazione di impianti semaforici asserviti e preferenziali al TPL;**
- ✓ **Revisione di interventi**, anche sulle infrastrutture, per la fluidificazione dei percorsi del trasporto pubblico (quali intersezioni, snodi, itinerari funzionali alla rettifica dei tracciati);
- ✓ **Aumentare l'accessibilità al TPL per i passeggeri con ridotta mobilità**, aumentando le vetture attrezzate e realizzando interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate;
- ✓ **Sviluppo della rete ferroviaria urbana e metropolitana** gestita da Trenitalia;
- ✓ **Rilevazione del numero di passeggeri a bordo**, attraverso l'installazione di dispositivi sui mezzi, con l'avvio di sperimentazioni specifiche per l'utilizzo della telefonia mobile;





Città metropolitana
di Roma Capitale

Il Dirigente, Arch. Massimo Piacenza

- ✓ **Utilizzo diffuso dei diversi canali di comunicazione all'utenza:** informazioni a bordo e alle fermate; siti web informativi; social network come Facebook e Twitter; telefoni cellulari, mediante SMS di avviso; applicazioni per smartphone; schermi e altoparlanti nelle stazioni e presso le fermate e all'interno delle vetture; schermi e computer touch-screen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università; pannelli a messaggio variabile;
- ✓ **Azioni per il miglioramento della qualità del servizio del tpl**

In sintesi relativamente a tale strategia lo Scenario di Riferimento prevede:

- Per lo sviluppo **rete ferroviaria**:
 - Prima fase funzionale del potenziamento e l'aggiornamento di tutti i principali apparati tecnologici delle stazioni e delle tratte a maggior traffico del nodo di Roma, con l'obiettivo di incrementarne la capacità e conseguentemente la frequenza dei servizi ferroviari;
 - Completamento dell'Anello ferroviario Nord che comprende l'attivazione del nuovo tratto di linea tra le stazioni di Vigna Clara e Valle Aurelia, con contestuale modifica del piano del ferro;
 - Nodo Pigneto: realizzazione di una nuova fermata tra le stazioni di Roma Tuscolana e Roma Tiburtina con previsto interscambio con la Metro C.
- Per lo sviluppo **rete metropolitana**:
 - Adeguamento funzionale e interventi di manutenzione straordinaria della metro linea A e linea B;
 - Realizzazione della linea tratta T2 San Giovanni-Fori imperiali della metro linea C;
 - Acquisto materiale rotabile della linea Roma Lido e Servizio urbano Ferrovia Nord
- Per lo sviluppo della **rete tranviaria**:
 - Implementazione ed estensione dell'asservimento semaforico;
 - Acquisto di 80 nuovi tram
- **Realizzazione corsie preferenziali riservate al TPL** (Via Emanuele Filiberto, Via Quinto Publicio/ via Orazio Pulvillo, Viale Libia/Viale Eritrea, Via di Val Melaina, Via Nomentana, Via Val D'Aosta)

7

In sintesi relativamente a tale strategia lo Scenario di Piano prevede:

- Per lo sviluppo **rete ferroviaria**:
 - Modifiche al piano del ferro di Casilina per l'eliminazione delle interferenze tra i flussi merci e i flussi metropolitani/regionali;
 - Realizzazione del quadruplicamento Ciampino– Capannelle e la realizzazione di due nuove fermate, Selinunte e Statuario, che garantiranno l'accessibilità diretta ai servizi ferroviari metropolitani del quartiere Statuario e della zona ricompresa nella porzione di territorio tra Via Tuscolana, Via Selinunte e Via Mario Lucio Perpetuo;
 - Stazione di Magliana – modifica del piano del ferro: inserimento di nuovi binari di attestamento o precedenza e velocizzazione degli itinerari di ingresso/uscita della stazione;
 - Piano di Assetto della stazione di Roma Tiburtina;
 - Interventi di modifica al PRG del ferro di Roma Tuscolana;
 - Realizzazione delle nuove fermate Zama e Massimina;
 - Chiusura anello ferroviario nord. La chiusura dell'anello ferroviario consentirà il potenziamento dei servizi regionali soprattutto nel passante ferroviario sud e la realizzazione di un nodo di scambio ferro-ferro presso Tor di Quinto con la ferrovia ex-concessa Roma Viterbo con minimizzazione ed ottimizzazione dei tempi di trasbordo.
- Per lo sviluppo **rete metropolitana**:
 - Prolungamento linea B Rebibbia-Casal Monastero;
 - Realizzazione della tratta Fori Imperiali Colosseo- Clodio Mazzini della linea C;
 - Prolungamento Torre Angela-Policlinico di Tor Vergata- Anagnina della linea A;



Dipartimento VI Servizio 1
Sede: Via G. Ribotta, 41/43 – 00144 - Roma
Telefono 06-67664925/4939/4951/4845/4922
Pec: pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.gov.it
E-mail: urbanistica@cittametropolitanaroma.gov.it





- Piano di manutenzione straordinaria e adeguamento normativo degli impianti e delle stazioni delle linee A e B;
- Potenziamento e adeguamento della linea ferroviaria Roma Lido e Roma Nord e trasformazione in metro (E e F);
- Realizzazione delle Stazioni Torrino e Giardini di Roma sulla Roma-Lido;
- Realizzazione sistemi a fune (Battistini-Casalotti, Villa Bonelli- Eur Magliana, Clodio-Monte Mario-Ponte della Musica e connessione ettometrica Basilio-Medaglie D'Oro, Jonio-Bufalotta, Anagnina-Tor Vergata-Torre Angela)
- Per lo sviluppo della **rete tranviaria**:
 - Realizzazione di 30,8 km di nuove sedi (Collegamento tranviario Verano-stazione Tiburtina, Piazza Vittorio-Largo Corrado Ricci-Forti imperiali, Stazione Termini-Ponte Vittorio-piazza Risorgimento, Viale Angelico-piazzale Clodio, via Barletta—viale Angelico- piazzale Clodio, Viale Angelico-ponte della Musica- Auditorium Parco della Musica, Largo Tassoni- Piazza Pio IX- Cornelia, Stazione Tiburtina-Ponte Mammolo Ponte, Piazza Mancini-Vigna Clara. Tangenziale tranviaria est Subaugusta-Valle Palmiro Togliatti- ponte Mammolo, Tangenziale tranviaria sud Marconi-Parco Appia Antica- Subaugusta, Corridoio tranviario Stazione Tiburtina-Ponte Mammolo);
 - **Realizzazione corsie preferenziali riservate al TPL** (100km di corsie aggiuntive a completamento di quanto previsto nello scenario di riferimento)

3) Sviluppo dei sistemi di mobilità pedonale e ciclistica al fine di considerare gli spostamenti ciclopedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale

Azioni:

- ✓ **Realizzazione di infrastrutture ciclabili (91 km);**
- ✓ **Miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta** attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili, dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, uffici pubblici, servizi primari e da nodi del TPL);
- ✓ **Estensione delle aree pedonali**, temporanee e definitive;
- ✓ **Diffusione di servizi per i ciclisti**, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati(...), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio;
- ✓ **Creazione di percorsi casa -scuola** per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva;
- ✓ **Implementazione di azioni di promozione**, sensibilizzazione e marketing.

In sintesi relativamente a tale strategia lo Scenario di Riferimento prevede:

- **Estensione della rete della ciclabilità** di Roma Capitale mediante la ricucitura e l'ampliamento della rete esistente (272 km);
- **Realizzazione di nuovi Bike Parking** nei principali nodi di scambio con il Trasporto Pubblico ed in particolare presso le fermate della metropolitana di Roma;
- **Realizzazione nuovi sistemi tangenziali**;
- **Realizzazione di parcheggi diffusi per biciclette** presso le scuole, gli uffici pubblici ed alcuni nodi di scambio con il TP;
- **Realizzazione isole ambientali** (Monti, Borgo Pio, Appia Antica)

In sintesi relativamente a tale strategia lo Scenario di Piano prevede:

- **Estensione della rete ciclabile** e realizzazione di ulteriori infrastrutture ciclabili sulle principali consolari;





- Realizzazione di nuovi sistemi ciclabili locali (sistema di Tor Bella Monaca, il sistema EUR – Decima – Torrino, il sistema Talenti – Monte Sacro);
- Realizzazione di un Ciclodromo Funzionale;
- Realizzazione nuove trentotto isole ambientali

4) **Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van sharing, car-pooling**

Azioni:

- ✓ **Dotazione parcheggi dedicati** presso le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio di ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell’ottica del rafforzamento dell’accessibilità al sistema del Trasporto Pubblico;
- ✓ **Utilizzo di ITS e piattaforme software** in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL;
- ✓ Politiche in favore della estensione territoriale del car sharing;
- ✓ **Politiche di Mobility Management** aziendale e scolastico;
- ✓ **Agevolazione transito e sosta** per i veicoli con mobilità condivisa

5) **Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi**

Azioni:

- ✓ **Azioni per favorire lo sviluppo della mobilità condivisa** a basso impatto inquinante;
- ✓ **Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante** nelle flotte aziendali pubbliche TPL;
- ✓ **Monitoraggio** della composizione e dell’età media della flotta del parco mezzi dei trasporti pubblici locali;
- ✓ **Installazione colonnine per la ricarica elettrica** e impianti per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante;
- ✓ **Sistemi premiali** per cargo bike e tricicli e quadricicli a basso impatto inquinante

9

6) **Razionalizzazione della logistica urbana al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani**

Azioni:

- ✓ **Sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana** efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell’inquinamento;
- ✓ **Introduzione di un sistema premiale** per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni < 3,5 t); van sharing; cargo bike; ecc;
- ✓ **Adozione di un sistema di regolamentazione** complessivo e integrato (merci e passeggeri), da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l’accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento; articolazione di scontistiche e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile;
- ✓ **Razionalizzazione delle aree per il carico/scarico merci** monitorate anche attraverso l’ausilio di strumenti elettronici e informatici;
- ✓ **Sviluppo delle infrastrutture per lo stoccaggio delle merci:** creazione di centri di distribuzione urbana (CDU), creazione di mini piattaforme per garantire lo stoccaggio delle merci consegnate con mezzi tradizionali e soddisfare la consegna di ultimo miglio, creazione di parcel lockers.



Secondo le indicazioni del MIT lo scenario di Piano individuato dovrà prevedere un cronoprogramma degli interventi da attuare a breve termine (es. 5 anni e a lungo termine (10 anni), nonché una stima dei relativi costi di realizzazione e delle possibili coperture finanziarie, evidenziando le risorse disponibili nel bilancio comunale. All'interno dello scenario di Piano dovrà risultare altresì l'elenco degli interventi prioritari indicando gli eventuali lotti funzionali.

Il RP in esame fa un breve cenno alla necessità del cronoprogramma a completamento del Piano, mentre il secondo volume PUMS riporta un cronoprogramma riferito solo al TPL classificando gli interventi previsti come “prioritari”, “medio termine” e “lungo termine”, non specificandone l'annualità di completamento e rimandando una definizione più certa della tempistica “alla fase antecedente all'approvazione del PUMS”. Il Documento precisa che “il grado di priorità degli interventi verrà definito in funzione degli indicatori di efficienza della spesa pubblica di investimento ricavabile dall'analisi costi-benefici ed a valle del processo di VAS e di partecipazione in esso contenuto”.

Riguardo i costi di realizzazione delle singole infrastrutture il volume riportata alcuni dei costi più significativi riferiti in particolare a infrastrutture viarie e trasporto pubblico per la logistica e la sicurezza stradale. Il costo complessivo del PUMS viene stimato in prima analisi nell'ordine di 6-7 miliardi di euro.

Per quanto evidenziato nel paragrafo conclusivo del volume 2 del PUMS ad oggi il complesso degli interventi previsto nello scenario di Piano non presenta coperture finanziarie. Per la copertura dei costi vengono individuati meccanismi di finanziamento innovativi (congestion e/o Pollution charge, Obbligazioni municipali green, lotterrie, raccolta volontaria ecc.) che evitano al Piano di gravare sul bilancio comunale.

Per quanto riguarda le valutazioni condotte in relazione al P.T.P.G., approvato con D.C.P. n. 1 del 18 gennaio 2010, viene in questa sede valutata la sostenibilità del Piano, in relazione agli indirizzi programmatici del PTPG riguardo il Sistema della Mobilità e le eventuali interferenze di quanto proposto con la Rete Ecologica Provinciale.

In termini generali gli obiettivi che il Piano Territoriale Provinciale Generale si propone di raggiungere nel sistema dei trasporti sono i seguenti:

- migliorare l'accessibilità dell'intero territorio provinciale alla Grande rete viaria e ferroviaria per incrementare le relazioni di livello regionale, nazionale, internazionale (aeroporti, porti, interporti, stazioni del trasporto a lunga percorrenza, caselli autostradali e nodi della grande viabilità);
- migliorare l'accessibilità interna al territorio provinciale in modo differenziato, in rapporto alle seguenti esigenze di relazioni metropolitane unificanti la Città metropolitana, in particolare:
 - fra i centri urbani di Sistema e Sub-Sistema;
 - reciproca fra Roma e i 12 subsistemi locali (Bacini di mobilità locale) del territorio metropolitano;
 - con i Parchi delle funzioni strategiche metropolitane, ambiti di concentrazione delle sedi delle funzioni strategiche e di servizi, esistenti e programmate, con riguardo sia alle relazioni fra i diversi sistemi di funzioni ed attività sia a quelle degli stessi con il sistema urbano;
 - con i Parchi di attività produttive, ambiti di concentrazione delle funzioni produttive esistenti e programmate con riguardo sia alle relazioni fra diverse attività del ciclo della produzione e distribuzione delle merci sia a quelle con il sistema abitativo;
 - interna a ciascun Sub-Sistema locale, tra i centri di sub-sistema e gli altri centri base locali.
- Migliorare l'efficienza, la qualità ed il livello competitivo dei sistemi di trasporto collettivo: sistema ferroviario regionale e metropolitano, corridoi del trasporto pubblico
- Ridurre e mitigare gli impatti delle infrastrutture e delle relative attrezzature sull'ambiente e sulla qualità insediativa garantendo la sostenibilità ambientale degli interventi;
- Migliorare la sicurezza della rete infrastrutturale;
- Modernizzare i servizi del trasporto merci;
- Migliorare l'efficienza economica e assicurare la sostenibilità sociale del sistema dei trasporti





Per ciascuno modo di trasporto il PTPG individua i seguenti **obiettivi specifici**:

Trasporto stradale

- Rafforzare la gerarchia funzionale delle infrastrutture stradali articolandole in tre livelli funzionali in rapporto alla domanda di mobilità;
- Concentrare gli interventi provinciali sugli itinerari individuati come rete di Base ed evitare di estendere le reti stradali esistenti, limitando i nuovi interventi alla risoluzione di specifiche criticità locali e puntando piuttosto al loro miglioramento, soprattutto in termini di sicurezza e di riduzione dell’impatto ambientale;

Trasporto ferroviario

- Massimizzare la capacità intrinseca del sistema ferroviario di assorbire tutto il traffico possibile delle persone e delle merci nel territorio, mediante una profonda riorganizzazione dei servizi;
- Potenziare la rete ferroviaria, eliminando le strozzature, migliorando le interconnessioni e la sicurezza e minimizzando gli impatti ambientali;

Trasporto urbano

- Massimizzare l’efficienza interna del trasporto locale e la sua integrazione con il trasporto ferroviario;
- Ampliare e proteggere efficacemente la rete delle corsie riservate ai mezzi di trasporto collettivo;
- Adottare in forma generalizzata la strategia della moderazione del traffico per la messa in sicurezza dello spazio stradale delle aree residenziali;
- Sviluppare in modo sistematico l’intermodalità con riferimento a tutte le reti di trasporto;
- Tendere alla specializzazione delle rete ferroviaria, separando la rete destinata al trasporto passeggeri da quello merci;
- Sviluppare il sistema dell’intermodalità per tutti i livelli della rete;
- Riconvertire la rete ferroviaria minore con funzioni di metropolitana regionale.

Trasporto aereo

- Potenziare il ruolo di hub per i collegamenti internazionali dell’aeroporto di Fiumicino migliorandone la specializzazione cargo;
- Migliorare i servizi di accoglienza ed il collegamento ferroviario dell’aeroporto di Ciampino;
- Pianificare la distribuzione degli usi del suolo in modo da ridurre l’impatto ambientale degli aeroporti.

Trasporto marittimo

- Migliorare l’offerta e la specializzazione di ciascun porto.
- Ridistribuire le risorse nei singoli scali per favorire le relative attrezzature in rapporto alla specializzazione.
- Realizzare spazi retro portuali ampi per attività logistiche e di produzione.

Con l’assunzione dei predetti obiettivi di carattere generale e di quelli specifici per modo di trasporto, il PTPG individua alcune **strategie di pianificazione delle infrastrutture** di seguito elencate:

- La specializzazione e il potenziamento prioritario dei servizi ferroviari di livello provinciale e metropolitano (servizio ferroviario metropolitano).
- La creazione prioritaria di una rete provinciale del trasporto collettivo in sede propria (Corridoi TPL), nei territori privi di rete del ferro ed integrata con queste e, se in promiscuo, dotata di misure di priorità rispetto al traffico privato al fine di migliorare le prestazioni in termini di affidabilità, costo, velocità commerciale e capillarità dell’offerta;
- La massima specializzazione funzionale della rete viaria in rapporto ai livelli di mobilità e conseguente adeguamento tecnico differenziato;
- Il riequilibrio dell’attuale disegno radiocentrico delle reti della mobilità rafforzando le connessioni di tipo tangenziale fra i Sistemi locali;





- La creazione, nella rete del ferro, di un sistema di “nodi di servizio” di livello regionale e metropolitano, dotati di idonee attrezzature per lo scambio intermodale;
- La promozione di una maggiore integrazione fra le politiche urbanistiche e le politiche della mobilità nella pianificazione dell’uso del suolo basata sui principi della mobilità sostenibile ovvero:
 - la valorizzazione del ruolo delle stazioni e fermate ferroviarie finalizzata da un lato al rafforzamento di una più equilibrata rete policentrica di insediamenti abitativi, servizi e posti di lavoro serviti direttamente dalle reti del ferro, dall’altro alla localizzazione e/o rilocalizzazione selettiva di centri di attività e servizi attrattori di grande traffico, a ridosso dei maggiori nodi di servizio;
 - l’introduzione di misure programmatiche e normative finalizzate a rendere solidali e coordinati i meccanismi di attuazione degli insediamenti e dei sistemi di trasporto collettivo;
 - il rafforzamento dell’armatura urbana dei Sistemi locali con servizi e attività localizzati in aree raggiungibili in modo prevalentemente pedonale.;
- Lo studio di apparati tecnici e normativi volti a mitigare gli effetti ambientali del traffico sui centri abitati, pedonalizzare i centri storici, ridurre l’inquinamento atmosferico e acustico, ridurre il rischio per l’incolumità dei cittadini;
- L’adeguamento e/o la realizzazione di infrastrutture viarie che selezionino i diversi tipi di traffico (attraversamento, distribuzione), deviando quelli impropri dai centri urbani, privilegiando tracciati esistenti e verificando la sostenibilità ambientale;
- Il miglioramento delle prestazioni delle reti viarie intercomunali e l’accessibilità dei territori marginali o svantaggiati (in genere montani e/o rurali);
- La evidenziazione degli itinerari viari di particolare interesse paesaggistico, per i quali prevedere misure di tutela e di fruizione turistica.
- L’individuazione di itinerari ciclabili di collegamento intercomunale e ai poli di attività e di servizio e alle reti del trasporto collettivo.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, il PTPG all’art. 83 delle NA, perseguendo la finalità del miglioramento dell’offerta di trasporto pubblico collettivo, attraverso l’individuazione di nuovi servizi su gomma o il potenziamento di quelli attuali, prevede la creazione di una rete provinciale di *Corridoi del trasporto pubblico (CTP)*, sulle direttrici non servite dalla ferrovia e ad integrazione della rete su ferro, dotata di misure di priorità rispetto al traffico privato (corsie riservate o sede propria).

Il sistema di Corridoi proposti è disegnati in forma integrata al fine di raggiungere un effetto rete con le ferrovie, le stazioni terminali delle metropolitane e con gli altri corridoi interni al comune di Roma.

Nell’ambito del territorio di Roma Capitale, in coerenza con il piano di bacino della mobilità provinciale del 2006, il PTPG prevede la creazione dei seguenti corridoi:

- CTP1 Monterotondo-Fontenuova-Casal Monastero-GRA
- CPT3 Ciampino-anagnina- Tor Vergata- Larustica
- CPT7 Frascati-Tor Vergata
- CPT8 Laurentina-Pomezia-Ardea

Nello specifico del territorio della città capoluogo, valutando favorevolmente il sistema di mobilità previsto nel PRG di Roma e recependone i contenuti, il PTPG all’art. 40 “*Direttive generali per la costruzione insediativa metropolitana*”, attinente alle strategie per l’assetto complessivo dell’area metropolitana ed in particolare rispetto agli obiettivi per la mobilità, indirizza, con particolare riferimento alle relazioni di Roma con l’area metropolitana, a:

- **rendere accessibili le direttrici e le cittadelle delle funzioni urbane specializzate agli altri centri e luoghi della Città metropolitana**, attraverso canali privilegiati di mobilità metropolitana su ferro e su gomma con corridoi riservati al trasporto collettivo che assicurino la messa in rete di tutti i nodi di eccellenza e di attività di Roma con la Città metropolitana;





Città metropolitana
di Roma Capitale

Il Dirigente, Arch. Massimo Piacenza

- legare le scelte insediative alla riorganizzazione del trasporto collettivo (chiusura della cintura ferroviaria, sistemi FM passanti, completamento linee metropolitane, corridoi riservati al trasporto collettivo), perseguendo una maggiore specializzazione funzionale per livelli dei servizi del trasporto e privilegiando la mobilità tangenziale unificante l'organizzazione policentrica urbana prevista dal PRG;
- riorganizzare l'offerta di sedi per funzioni di servizio strategiche e di eccellenza, legate al ciclo della conoscenza e dell'innovazione, e per le attività produttive, legate al ciclo della produzione e distribuzione delle merci, in un numero limitato di “parchi di attività” di interesse metropolitano, organizzati a livelli competitivi con filiere di funzioni coerenti, dotati di servizi specializzati e dotazioni ambientali ed urbanistiche, in condizioni di accessibilità diretta alla grande rete.

Gli obiettivi strategici del PTPG sopradescritti, indirizzano a potenziare il trasporto pubblico locale al fine di meglio collegare le singole realtà periferiche sia insediative che produttive e direzionali con le zone centrali e a ridurre gli effetti nocivi del traffico sviluppando la mobilità ciclopedonale.

Il PTPG conferma altresì la strategia prevista dal PRG vigente di Roma Capitale basata sull'offerta di funzioni e servizi di eccellenza a più livelli, migliorandone la competitività attraverso l'offerta di sedi organizzate, più specializzate e accessibili, in particolare sulle direttrici e centralità aperte al territorio metropolitano.

In tale ottica in particolare il PTPG ha inteso recepire la politica di integrazione prevista nel PRG del sistema insediativo con quello dei trasporti, per il quale si è fatto riferimento al modello di “concentrazione decentralizzata” basata sullo sviluppo policentrico e la localizzazione dei servizi attorno ai nodi della rete di trasporto pubblico locale ad elevate capacità, estesa nelle periferie.

Lo stesso Rapporto Preliminare evidenzia che per una nuova progettazione dei trasporti si pone: “la necessità di fornire un sistema integrato di mobilità che tenga conto della dispersione delle residenze sia sotto il profilo territoriale che sotto il profilo sociale ed economico, garantendo servizi e livelli di accessibilità il più possibile omogenei sull'area urbana e su quella metropolitana”.

Per quanto sopra esposto, in linea generale gli obiettivi, strategie ed azioni del PUMS di Roma Capitale risultano compatibili con le direttive del Sistema della mobilità del PTPG, tuttavia risulta necessario nella fase di predisposizione del Rapporto Ambientale approfondire gli aspetti di seguito illustrati.

Ai fini dell'analisi di coerenza esterna dovranno essere poste in correlazione le strategie e le azioni del PUMS con le direttive sopraesposte, chiarendo quali siano le strategie ed azioni finalizzate a superare le criticità dello sviluppo urbanistico e dell'attuale separazione funzionale fra “centro urbano” ed hinterland residenziale, così come individuate nell'analisi SWOT del PUMS, e a definire un disegno del sistema della mobilità in grado di dare un senso compiuto alle scelte pianificatorie relative alle centralità previste dal PRG e recepite dal PTPG.

Risulta in particolare necessario ampliare le analisi dando conto delle criticità delle dinamiche del sistema insediativo della città di Roma Capitale nello sviluppo futuro previsto dal PRG vigente, indagando in particolare l'interazione fra l'organizzazione del tessuto insediativo presente e di previsione, l'assetto infrastrutturale e le pratiche di mobilità, esplicitando la sostenibilità delle scelte in ragione delle analisi effettuate. Particolare approfondimento in tal senso andrà posto al ruolo svolto dalle cosiddette “aree di bordo” che vedranno di fatto un'interazione diretta con i comuni limitrofi di prima corona (ad esempio l'area di Tor Vergata, le aree limitrofe a Tivoli, Guidonia, Frascati, Monte Porzio Catone, Ciampino, Pomezia e Fiumicino) e per le quali il PTPG individua parchi di funzioni strategiche metropolitane di natura intercomunali.





Per quanto riguarda le relazioni tra le azioni di Piano e le componenti della Rete Ecologica Provinciale si osserva preliminarmente come il R.P. non riporti una descrizione dei possibili impatti ed interferenze determinati dalla realizzazione degli interventi previsti, né con riferimento allo scenario di Piano né allo scenario Tendenziale.

Il Piano prevede una considerevole quantità di interventi, quali si desumono dall'elenco dei c.d. “Punti Fermi”, dall'elenco delle proposte a pag. 242-243 del Documento di Piano Vol. 1 - e da quanto riportato alle pagg. 53-58 del medesimo Documento di Piano – Vol. 2, oltre agli elaborati cartografici illustrativi della Rete viaria, dei nodi e dei parcheggi di scambio (tav. n. 522-02 “Scenario di Piano” e tav. n. 523-02 “Scenario tendenziale”). Tali interventi consistono essenzialmente in prolungamenti, adeguamenti e potenziamenti delle infrastrutture di trasporto che innervano il tessuto urbani della Capitale.

Parte dei suddetti interventi rientrano nell'ambito dello “Scenario di riferimento”, quali, tra i più significativi, il Corridoio Intermodale Roma – Latina, il ponte dei Congressi, il sottopasso GRA e relative complanari tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca, il nuovo ponte della Scafa, di collegamento con il Comune di Fiumicino, e lo svincolo sulla Roma Civitavecchia a servizio dell'area di Cargo City. Essi risultano pertanto essere stati già sottoposti alle procedure di analisi degli impatti nell'ambito dei tavoli tecnici di VAS, **cionondimeno si rileva come risulterebbe utile evidenziarne le interferenze con il sistema ambientale per delineare un quadro d'insieme più ampio e completo degli impatti attesi, anche al fine di valutarne l'effetto cumulativo.**

Per quanto attiene alle previsioni connesse alla parte innovativa del PUMS (“Scenario di Piano”), si ritiene che, a titolo esemplificativo e non esaustivo (per l'elenco completo si rinvia agli elaborati del PUMS allegati al R.P.), i seguenti interventi possano verosimilmente determinare in via generale significative interferenze con le componenti ambientali presenti sul territorio, e più in particolare potenziali disturbi nei confronti delle componenti della Rete Ecologica del PTPG, considerato che il loro tracciato attraversa parti del sistema agro-ambientale della Capitale e del suo “hinterland” prossimo:

- Prolungamento della linea metropolitana B da Rebibbia a Casal Monastero;
- Connessione tra il nodo di Anagnina MA, la linea C, il Policlinico di Tor Vergata e l'università degli Studi di Roma “Tor Vergata”;
- Corridoio tramviario tangenziale Sud: tramvia stazione Trastevere - viale Marconi - Basilica di San Paolo – Parco dell'Appia Antica – Subaugusta MA;
- Corridoio tangenziale Nord: filovia Ponte Mammolo MB –Fidene FL1–Saxa Rubra Roma Nord – Policlinico Sant'Andrea;
- Estensione del Corridoio EUR Fermi - Tor de' Cenci Corridoio EUR Fermi lungo la via Cristoforo Colombo fino a Casal Palocco/Castel Porziano ed Ostia;
- Corridoio Tor Pagnotta 2 – Campus Biomedico di Trigoria;
- Corridoio Rebibbia MB - Polo Tecnologico.

Tra gli interventi più a scala urbana, escludendo gli interventi che rimangono circoscritti nell'ambito del tessuto urbano edificato, quale ad esempio la demolizione delle rampe prospicienti la stazione Tiburtina, altri interventi quali gli adeguamenti e sottopassi lungo la via Cristoforo Colombo e la realizzazione dell'asse di collegamento Via del Tintoretto – Via di Vigna Murata risultavano a suo tempo presentare alcune criticità sotto il profilo delle interferenze ambientali, e tali interferenze non vengono evidenziate nel Rapporto Preliminare.

Molti degli interventi descritti lasciano presupporre significative interferenze con le componenti del sistema naturale e con le componenti della REP, considerata l'estensione e l'ubicazione degli interventi medesimi, che in molti casi attraversano significative porzioni di territorio agricolo e seminaturale e talora, verosimilmente, sembrano interessare ambiti appartenenti al sistema delle aree naturali protette istituite all'interno del Comune di





**Città metropolitana
 di Roma Capitale**

Il Dirigente, Arch. Massimo Piacenza

Roma. Per quanto riguarda questi ultimi ambiti, che entrano a far parte della REP rappresentandone elementi costitutivi di elevato rango conservazionistico e funzionale, se ne fa menzione nel par. 3.6 del R.P., in cui tuttavia viene solamente riportato l'elenco delle aree protette e delle aree Natura 2000 presenti nell'ambito territoriale considerato, omettendo la descrizione e la valutazione delle interferenze attese dalla realizzazione del Piano.


L'assenza di una valutazione, sia puntuale che complessiva, degli impatti connessi all'attuazione degli interventi, sembra peraltro porsi in antitesi con gli obiettivi di sostenibilità riportati nella tabella di cui al par. 3.1.5 del R.P., (“Obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento”) con particolare riguardo alla componente suolo – sottosuolo.

A tal proposito nel Rapporto Ambientale occorrerà, pertanto, approfondire gli aspetti legati alle componenti della REP che interessano alcuni ambiti del territorio comunale evitando che le infrastrutture in progetto possano arrecare disturbo a particolari ambiti ed evidenziando comunque la necessità di approfondimenti finalizzati ad opportune valutazioni di sostenibilità, anche in termini di consumo di suolo e di risorse naturali.

Infine, per quanto riguarda aspetti più strettamente legati alla costruzione del PUMS secondo le linee guida di cui al DM 4 agosto 2017, nella successiva fase di redazione del Rapporto Ambientale dovrà essere approfondito il Piano economico finanziario dello scenario di Piano, effettuando per ciascuna azione prevista una stima sommaria dei costi di investimento e della relativa temporizzazione, dei tempi di realizzazione delle opere e dei costi di gestione ordinaria e straordinaria connessi all'azione durante il suo funzionamento, tenendo conto nella valutazione dei benefici, di un'eventuale realizzazione per lotti funzionali.

In riferimento al piano di monitoraggio del PUMS dovranno essere compiutamente definite la tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse dedicate al monitoraggio stesso, gli step intermedi di verifica, nonché le modalità di intervento correttivo nel caso non si raggiungano gli obiettivi prefissati.

Visto
Il Direttore
 (Ing. Gianpiero Orsini)



Il Dirigente
 (Arch. Massimo Piacenza)



m.s./l.c.v./a.r.t./MP





DIREZIONE REGIONALE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'
Area trasporto ferroviario e ad Impianti fissi
Il Dirigente

All'Area Autorizzazioni paesaggistiche e Valutazione
ambientale strategica
Direzione Regionale per le Politiche abitative e la
Pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica

Al Comune di Roma
Dipartimento Programmazione e attuazione
urbanistica
PEC: segreteria@comune.roma.it

LORO SEDI

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa al Piano Urbano di
Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale – Contributo di competenza ai sensi
dell'art. 13 del D.Lgs n. 156/2016 e ss.mm.ii.

Con nota n. 312412 del 19-04-2019 l'Area Autorizzazioni paesaggistiche e Valutazione
ambientale strategica della Direzione Regionale per le Politiche abitative e la Pianificazione
territoriale, paesistica e urbanistica ha convocato la Conferenza di consultazione per l'esame degli
elaborati del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale al fine della redazione
del documento di "scoping", ai sensi dell'art. 13, comma 1, del D.Lgs. n. 156/2016 e ss.mm.ii..

La scrivente Area, ad esito dell'incontro svolto in data 15/05/2019, del verbale trasmesso
con nota prot. n. 0398317 del 24-05-2019 ed alla luce della documentazione resa disponibile
dall'Autorità Procedente, per le valutazioni di competenza, esprime apprezzamento per gli
elaborati del PUMS nel loro insieme, principalmente con riguardo allo sviluppo della mobilità
collettiva e della rete del trasporto pubblico, con particolare riferimento alla realizzazione dei nodi
di scambio, all'intermodalità ed ai progetti di potenziamento del sistema ferroviario e dei corridoi
di mobilità. La valutazione positiva sul PUMS non è da intendersi quale approvazione dei singoli
progetti, attività che attiene alle successive fasi procedurali.

Si condividono gli obiettivi esplicitati nel Rapporto Preliminare di:

- garantire a tutti cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle
destinazioni e ai servizi chiave;
- migliorare le condizioni di sicurezza;

- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

Si condivide la proposta di dare priorità agli interventi in grado di garantire effetti immediati sul sistema della mobilità nel suo complesso, quali:

- il miglioramento dell'intermodalità e della rete del trasporto pubblico anche in termini di accessibilità e di politiche di regolazione del traffico;
- l'eliminazione dei colli di bottiglia dalla rete stradale primaria di accesso ai nodi di scambio e l'offerta di parcheggi;
- l'integrazione con la rete infrastrutturale delle modalità soft di mobilità quali la ciclabilità, la pedonalità e la mobilità condivisa;
- il rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto ambientale.

Tuttavia, occorre evidenziare che nel Rapporto Preliminare, con particolare riferimento alcune nuove opere inserite fra le così dette "invarianti" del PUMS di Roma Capitale, non sono individuate e descritte le ragionevoli alternative che possono essere adottate in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del Piano, in ordine alla valutazione degli impatti che l'attuazione del Piano proposto potrebbe avere sull'ambiente. Pertanto, nel Rapporto Ambientale dovranno essere incluse dette alternative con le rispettive valutazioni degli impatti sull'ambiente.

Inoltre, resta non del tutto chiaro come la previsione di nuove opere infrastrutturali non già inserite nei documenti di programmazione vigenti, si coniuga con l'obiettivo di dare priorità alle scelte programmatiche del Piano Regolatore Generale (PRG) relative alle infrastrutture di mobilità già individuate. Con specifico riferimento alla tranvia tangenziale Ponte Mammolo-Eur-viale Marconi-SaxaRubra, occorrerà valutare la sovrapposizione con le linee ferroviaria e metropolitana esistente.

Permangono perplessità di ordine procedurale, soprattutto con riferimento ad alcune nuove opere inserite fra le così dette "invarianti" del PUMS di Roma Capitale, per le quali non è definita la tempistica per la richiesta dei finanziamenti e la dichiarazione di interesse pubblico, indifferibilità e urgenza, prodromica all'avvio dei lavori. Dette opere e le soluzioni progettuali alternative, dovranno essere correttamente inquadrare nell'ambito degli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti sul territorio interessato, in coerenza con le opere pubbliche di interesse generale già finanziate e in corso di realizzazione.

Infine, si chiede di meglio specificare il significato della *Tabella 6-14-Cronoprogramma per orizzonti temporali degli interventi di Piano per il TPL* riportata a pag. 234 dell'elaborato denominato "Proposta di Piano Volume 2".

Considerate le osservazioni presentate, si ritiene che ulteriori valutazioni in materia trasportistica potranno svolgersi nelle successive fasi procedurali, in presenza dei seguenti elementi:

1. definizione degli interventi infrastrutturali previsti alla scala adeguata e misurazione del loro impatto sulla ripartizione modale, la riduzione della congestione stradale e degli inquinanti atmosferici;
2. definizione delle procedure di monitoraggio degli impatti, in relazione alla distribuzione temporale delle nuove opere, anche in considerazione del reperimento e della reale disponibilità delle necessarie risorse economiche per la loro costruzione;
3. indicazione di misure alternative nel caso in cui le risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dei nuovi interventi infrastrutturali non siano disponibili, alla luce della stima dei costi di circa 6-7 miliardi di euro, indicata nella documentazione di Piano
4. valutazione della coerenza esterna del PUMS e dell'impatto sul territorio della prima fascia intorno a Roma, da espletare nell'ambito della procedura di redazione del PUMS metropolitano.

Ai fini del documento di *scoping*, si allega per Vostra utilità una tabella sinottica indicativa e non esaustiva relativa ad obiettivi, azioni ed indicatori in materia di mobilità.

F.to il funzionario
Arch. Emanuela Vecchio



Il Dirigente dell'Area
Ing. Carlo Cecconi
Firmato digitalmente da CARLO
CECCONI
C: IT
O: Regione Lazio/80143490581

Tabella sinottica ai fini del documento di *scoping*

Temi generali	Obiettivi specifici	Azioni	Indicatori
Riduzione della congestione	Ridurre i veicoli in entrata nella città	Realizzare parcheggi di scambio sugli assi viari principali	Numero nuovi posti auto realizzati
	Velocizzare il TPL	Realizzare corsie preferenziali per il TPL e favorire la creazione di assi attrezzati	Lunghezza chilometrica e numero di corsie preferenziali realizzate
	Politiche di regolazione	Le ZTL VAM e Anello Ferroviario	Temporalizzazione dell'attivazione delle politiche di regolazione
		<i>Pollution Charge</i>	
		Sosta tariffata	
	Integrazione tra i sistemi di trasporto tramite nodi di interscambio e promozione della multimodalità	Nuovo regolamento bus turistici	
		Interventi sulla rete stradale	Incremento del volume dei servizi offerti
Interventi sulle infrastrutture ferroviarie e metropolitane		Incremento passeggeri trasportati	
	Sviluppo della mobilità collettiva e condivisa	Riduzione flussi veicolari	
Diminuzione inquinanti	Rinnovo parco veicolare per ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti relative al settore dei trasporti, in particolare PM10; FM2.5, N02	Il parco veicolare pubblico dovrà essere sostituito in ragione dei programmi di investimento approvati	Incremento percentuale dei mezzi non inquinanti sul totale
	Uso più razionale dei veicoli pubblici e dei sistemi già esistenti		
Migliorare il trasporto pubblico, renderlo più accessibile e sviluppare una nuova cultura della mobilità	Incremento della mobilità pedonale	Realizzare aree e percorsi pedonali in sicurezza	Incremento mobilità ciclabile e pedonale
	Gerarchizzazione del sistema dei trasporti		Introduzione di servizi a chiamata e servizi non convenzionali (<i>car sharing; car pooling</i>)
Favorire l'innovazione tecnologica e la centralità dell'informazione	Ottimizzare le prestazioni nei trasporti	ITS	Numero centraline di rilevazione installate
	Migliorare l'informazione all'utenza e comunicare in tempo reale lo stato del sistema	Centrale della mobilità	Numero di semafori intelligenti attivati Numero degli utenti dai sistemi di infomobilità

Ridurre la congestione nelle zone centrali della città	Politiche di regolazione	Le ZTL VAM e Anello Ferroviario	
		Pollution Charge	
		sosta tariffata	
		Nuovo regolamento bus turistici	
	Integrazione tra sistemi di trasporto tramite nodi di interscambio	Interventi sulla rete stradale	Incremento del volume dei servizi offerti
		Interventi sulle infrastrutture ferroviarie e metropolitane	Incremento passeggeri trasportati
		Sviluppo della mobilità collettiva e condivisa	Riduzione flussi veicolari

Sacrofano, 20 GIU 2019

Ahhp

Alla Regione Lazio
Area Autorizzazioni paesaggistiche e valutazione ambientale
strategica
aut_paesaggistiche_vas@regione.lazio.legalmail.it
(Autorità Competente)

Comune di Roma
Dipartimento Pianificazione e Programmazione Urbanistica
Protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it
(Autorità procedente)

Alla Regione Lazio
Direzione Regionale Ambiente e Sistemi Naturali
direzioneambiente@regione.lazio.legalmail.it

Oggetto: *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale – Procedura di VAS – Osservazioni al Rapporto Preliminare*

In riferimento al Rapporto Preliminare relativo al piano in oggetto e agli esiti della conferenza di consultazione del 15 maggio 2019 trasmessa con nota prot. 398317 del 24/05/19 ed acquisita agli atti con prot. n. 1187/2019, si rileva che gli obiettivi del piano in oggetto, volti al miglioramento della sostenibilità ambientale, sono coerenti con quelli di tutela ambientale dell'Ente Parco.

L'Ente persegue infatti le proprie finalità di tutela e promozione dei valori naturali, paesistici e culturali del territorio, con una gestione incentrata sullo sviluppo sostenibile, tramite il Piano del Parco. Tale strumento ha previsto la creazione di un sistema di fruizione composto da circa 99 km di sentieri per lo più concentrati nella parte settentrionale del Parco dove sono prevalenti le proprietà pubbliche e gli usi civici e dei quali l'arteria principale è rappresentata dalla via francigena e dalle sue varianti. Attualmente è stata realizzata una rete sentieristica ciclopedonale che conta circa 70 km di lunghezza, inserita nell'archivio nazionale dei sentieri CAI.

Il Piano del Parco (scaricabile dal link <https://parcodiveio.it/amministrazione-trasparente/piano-di-assetto-pda/>), attualmente in fase di approvazione da parte della Regione Lazio, prevede la realizzazione di una serie di porte d'ingresso al Parco, connesse dalla rete sentieristica e da servizi di mobilità sostenibile.

Al fine di potenziare la fruizione e riqualificare, in particolare, il settore meridionale del Parco, che lambisce il territorio urbanizzato del XV Municipio di Roma Capitale, l'Ente ha sviluppato un progetto relativo ad un percorso ciclopedonale che mette in collegamento il Parco Urbano dell'Inviolatella Borghese con il Centro storico di Isola Farnese e l'area archeologica dell'antica città di Veio.

Detto progetto, approvato con Deliberazione del Commissario straordinario n. 38 del 30 giugno 2016, è stato sottoposto alla Regione Lazio Direzione Infrastrutture e Mobilità in adesione alla "Manifestazione di interesse per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale, nell'ambito delle disposizioni finalizzate a favorire la Mobilità nuova", il cui avviso è stato approvato con Determinazione n. G14842 del 20 novembre 2018 (pubblicato su BURL n. 35 del 22 novembre 2018).

Ente Regionale Parco di Veio

Via Castelnuovo di Porto 14
00060 Sacrofano Roma
C.F. 97157310588
P.IVA 08947001007

Tel. 06 9042774
Num. verde 800.727.822
Fax. 06 90154548
www.parcodiveio.it



REGIONE
LAZIO

In allegato si riporta uno stralcio della planimetria del progetto. Ulteriore documentazione è disponibile presso l'Ente Parco.

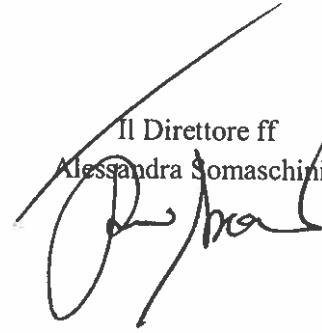
Per quanto riguarda infine le azioni volte a promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto, si chiede di valutare la possibilità di prevedere l'attivazione del servizio di trasporto a bordo sulle linee ferroviarie che delimitano il territorio del Parco (Linea Ferroviaria Roma Viterbo, Linea Roma- Civitacastellana).

Il Responsabile del procedimento
Gisella Monterosso

Gisella Monterosso



Il Direttore ff
Alessandra Somaschini

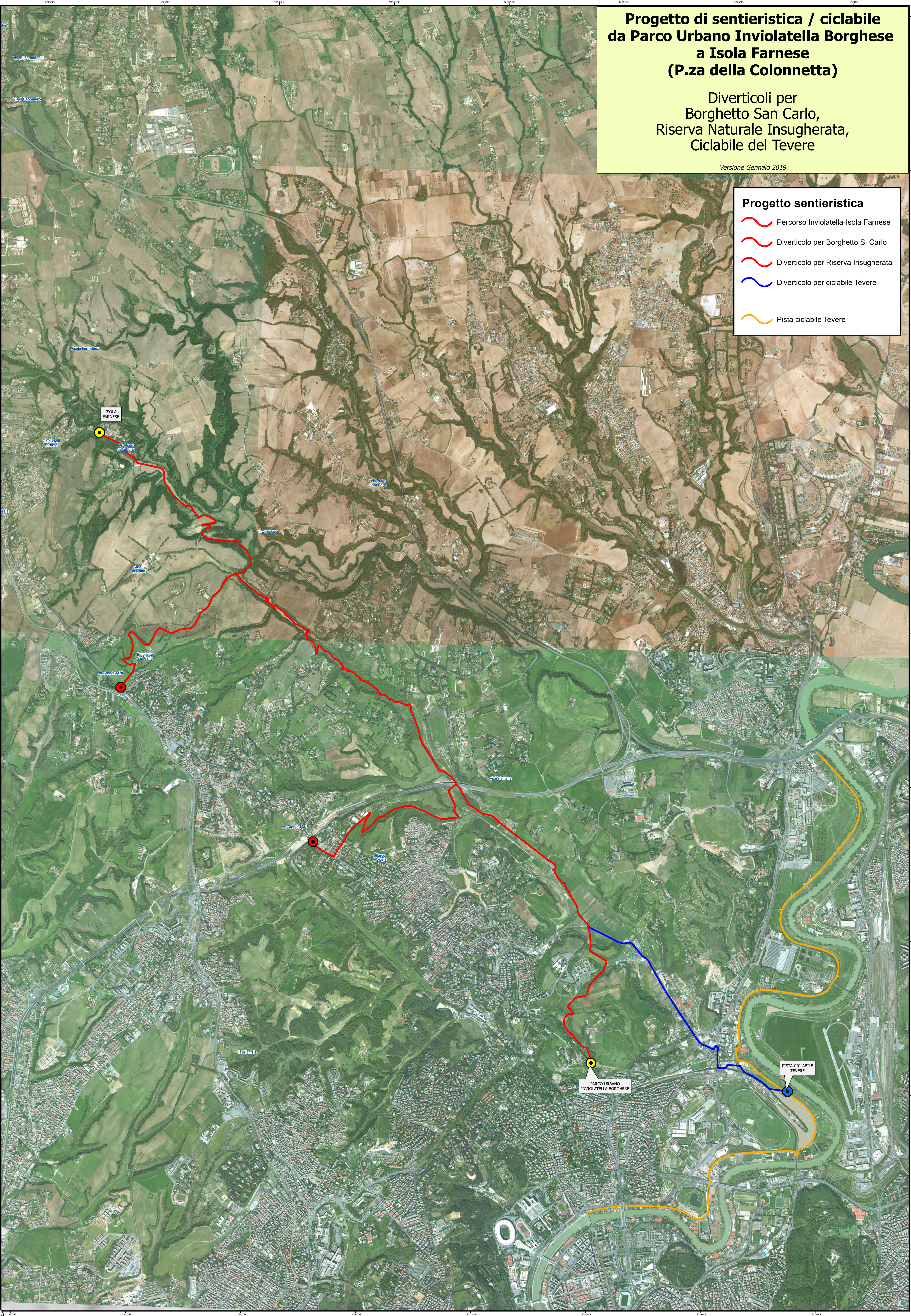


Progetto di sentieristica / ciclabile da Parco Urbano Inviolatella Borghese a Isola Farnese (P.za della Colonna)

Diverticoli per Borghetto San Carlo, Riserva Naturale Insugherata, Ciclabile del Tevere

Versione Gennaio 2019

- Progetto sentieristica**
-  Percorso Inviolatella-Isola Farnese
 -  Diverticolo per Borghetto S. Carlo
 -  Diverticolo per Riserva Insugherata
 -  Diverticolo per ciclabile Tevere
 -  Pista ciclabile Tevere





*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Alla Regione Lazio
Direzione regionale per le politiche abitative e
la pianificazione territoriale, paesistica e
urbanistica - Area autorizzazioni
paesaggistiche e valutazione ambientale
territorio@regione.lazio.legalmail.it

Al Comune di Roma Capitale
Dipartimento programmazione e attuazione
urbanistica
protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

e p.c. Al MATTM - Direzione generale per il clima
ed energia (CLE)
dgcle@pec.minambiente.it

OGGETTO: [ID_VIP: 4593] VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DI ROMA CAPITALE - OSSERVAZIONI AL RAPPORTO PRELIMINARE (ART.13, COMMI 1 E 2 DEL D.LGS.152/2006 E SS.MM. II.)

In riscontro alla nota di codesta Regione, acquisita al protocollo della scrivente al n.DVA.I.6849 del 18.03.2019, relativamente alla procedura di VAS della proposta di Piano in oggetto, si trasmettono le osservazioni al Rapporto preliminare prodotte dal Gruppo Tecnico Interdirezionale per le procedure di VAS regionali di questo Ministero con la collaborazione dell'ISPRA.

Il Direttore Generale

Giuseppe Lo Presti

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Allegati:

- Oss. MATTM al RP del PUMS_Roma

ID Utente: 9126
ID Documento: DVA-D2-VR-9126_2019-0022
Data stesura: 17/06/2019

✓ Resp. Sez.: Polizzy L.
Ufficio: DVA-D2-VR
Data: 18/06/2019

✓ Resp. Div.: Nocco G.
Ufficio: DVA-D2
Data: 19/06/2019

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) di Roma Capitale

Osservazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sul Rapporto preliminare

SOGGETTO COMPETENTE IN MATERIA AMBIENTALE	MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE Le osservazioni riportate sono il risultato della consultazione tra le Direzioni generali del MATTM, attraverso il lavoro del Tavolo interdirezionale VAS, costituitosi ad hoc per partecipare alla consultazione in ambito di VAS laddove il MATTM è individuato come Soggetto competente in materia ambientale. Il coordinamento del Tavolo viene effettuato dalla Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali, Divisione II. Il tavolo è supportato dall'ISPRA - Servizio Valutazioni Ambientali.
COMPILATORE SCHEDA (NOME E COGNOME)	arch. LUCIANA POLIZZY / arch. GIUSEPPE BONAVITA
TELEFONO	06 5722 5060 / 5980 SEGR. DVA - DIV II: 06 5722 5903
E-MAIL	dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it DVA-2@minambiente.it polizzy.luciana@minambiente.it / bonavita.giuseppe@minambiente.it
SITO INTERNET AUTORITÀ PROCEDENTE / AUTORITÀ COMPETENTE	Regione Lazio Rapporto preliminare e altri documenti in consultazione: http://www.regione.lazio.it/rl_rifiuti/?vw=newsDettaglio&id=56
LUOGO E DATA	ROMA, 17/06/2019

PREMESSA

Con Deliberazione n.46 del 18 marzo 2019 la Giunta Capitolina ha approvato la Proposta di PUMS - Piano urbano della mobilità sostenibile di Roma Capitale.

Con questo atto, successivo alla deliberazione di Giunta Capitolina n. 251 del 24.12.2018 che approvava il Documento di Piano, si dà avvio ad un percorso che porterà all'adozione e successivamente all'approvazione del PUMS da parte dell'Assemblea Capitolina. La Legge n.340 del 24.11.2000, "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999", all'art. 22 ha istituito il "Piano urbano della mobilità" (PUM), inteso come strumento di programmazione a medio – lungo termine per l'attuazione alla scala urbana delle politiche di sviluppo sostenibile, in grado di trattare in modo organico e integrato gli interventi sull'offerta di infrastrutture e servizi, e il governo della domanda di mobilità.

Tramite il Decreto 4 agosto 2017: "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'art. 3, c. 7, del D.lgs. 16 dicembre 2016, n. 257", pubblicato su GU n.233 del 5.10.2017 sono state adottate le linee guida necessarie alla redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) sul territorio nazionale.

Il PUMS di Roma Capitale recepisce tutti i programmi che altri Enti territoriali e Amministrazioni hanno già programmato o avviato (Regione Lazio, Città Metropolitana, RFI, Anas, Astral etc.) al fine di costruire un quadro di riferimento e di scenario PUMS condiviso, nel rispetto degli obiettivi del Piano stesso.

Il PUMS individua le strategie di base, intese quali azioni programmatiche per rendere efficiente il sistema della mobilità, che dovranno trovare attuazione tramite una attenta programmazione degli interventi, dando la priorità a quelli in grado di garantire effetti immediati sul sistema della mobilità nel suo complesso.

Il Piano riguarda in particolare:

- il miglioramento dell'intermodalità e della rete del trasporto pubblico anche in termini di accessibilità;
- l'eliminazione dei colli di bottiglia dalla rete stradale primaria di accesso ai nodi di scambio;
- l'offerta di parcheggi;
- l'integrazione con la rete infrastrutturale delle modalità soft di mobilità quali la ciclabilità e la pedonalità;
- l'integrazione della mobilità condivisa quale parte essenziale delle politiche di mobilità;
- le nuove discipline di regolazione ed incentivi;
- il coinvolgimento degli attori di mobilità e le politiche di mobility management.

L'Autorità procedente è il Dipartimento programmazione e attuazione urbanistica del Comune di Roma Capitale;

L'Autorità competente è la Direzione regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica - Area autorizzazioni paesaggistiche e valutazione ambientale strategica della Regione Lazio.

Le osservazioni, numerate, sono riportate in **neretto**.

I contenuti dei documenti esaminati sono riprodotti in "*corsivo tra virgolette*".

Sono stati esaminati i seguenti documenti:

1. PUMS Roma e allegati;
2. Rapporto preliminare PUMS.

OSSERVAZIONI DI CARATTERE METODOLOGICO

Osservazione n. 1

Al paragrafo 2.1 del RP: *“Il modello procedurale e metodologico utilizzato”* si descrive *“l’iter utilizzato o da utilizzare per espletare la procedura di VAS, come disciplinata dalla parte II del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 (Codice dell’Ambiente) e s.m.i.”*. Trai punti elencati si riporta quanto segue:

- *“[...] Elaborazione e redazione: determinazione degli obiettivi generali, della definizione dell’ambito di influenza del Piano e dell’avvio del confronto con pubblico e soggetti interessati (fase di scoping); comprende l’elaborazione del Piano e culmina nella redazione del Piano e del Rapporto Ambientale;*
- *Adozione/approvazione: comprende la messa a disposizione degli elaborati di Piano e di VAS, al fine di conseguire pareri, contributi e osservazioni in merito alle scelte effettuate;*
- *Attuazione e gestione: attuazione del Piano e verifica periodica degli effetti delle azioni del Piano tramite monitoraggio ambientale”*.

Si suggerisce di precisare nel RA che tra le ultime due fasi vi è l’approvazione del documento finale del Piano e quindi la sua entrata in vigore, in quanto la precedente fase denominata di *“adozione/approvazione”*, come nel seguito del testo correttamente si riporta, ha ad oggetto la proposta di Piano.

Osservazione n. 2

Al paragrafo 3.1.5 del RP: *“Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento”*, si propone la definizione degli obiettivi di sostenibilità per il PUMS, in relazione con le politiche comunitarie, nazionali e regionali, che verranno sviluppate e approfondite nel RA, si elencano inoltre le componenti che sono state selezionate *“per la definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale”*.

Si osserva, al riguardo, che sarebbe stato necessario argomentare, nel presente RP, le motivazioni che hanno portato all’individuazione delle componenti considerate anche perché è obiettivo del presente documento individuare gli ambiti di possibile interferenza del PUMS.

Si evidenzia inoltre, nella successiva tabella riportata a pagina 56, che alcuni contenuti classificati come obiettivi specifici paiono essere in realtà più riconducibili ad azioni o interventi. Si citano ad esempio, tra quanto riportato negli obiettivi specifici:

- “1. Realizzare parcheggi di scambio sugli assi viari principali in corrispondenza del GRA per ridurre i veicoli in entrata nella città;*
- 2. Realizzare corsie preferenziali per il TP”;*

oppure a pagina 59: *“Pedonalizzazione di diversi spazi del centro storico”*, etc.

Tali operazioni dovrebbero attuare obiettivi specifici legati al conseguimento di una serie di risultati di carattere ambientale che potrebbero riguardare la riduzione delle emissioni climalteranti e dannose per la salute, la riduzione del consumo di fonti energetiche non rinnovabili, l’incremento di forme di mobilità collettiva etc., e indirettamente contribuire alla riqualificazione ambientale delle aree urbane.

Osservazione n. 3

Al paragrafo 3.2.3 del RP, *“Analisi degli aspetti ambientali chiave”*, in riferimento all’analisi di contesto ambientale, sono stati considerati i soli fattori: *“Inquinamento dell’aria”*; *“Inquinamento acustico”*. Pur considerando il livello di approfondimento preliminare, si osserva che tale impostazione non è metodologicamente coerente con quanto riportato al precedente paragrafo 3.1.5 del RP: *“Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento”*, in cui si individuano ben nove componenti ambientali ai fini della selezione degli obiettivi di sostenibilità da riportare nel RA.

Considerato che l’analisi di contesto ambientale riguarda la ricognizione dello scenario reale e tendenziale dell’ambito di interferenza del PUMS, si raccomanda di integrare il RA con l’analisi di tutte le componenti e i fattori ambientali potenzialmente interessati dall’attuazione del Piano, in modo che si possano identificare, per ognuna di esse, gli obiettivi di sostenibilità pertinenti, desunti da normative, strategie e piani/programmi sovraordinati o di pari livello, vigenti.

L’analisi di contesto dovrà individuare i valori iniziali degli indicatori connessi ai suddetti obiettivi, nel RA saranno valutati i potenziali impatti sulle componenti, infine il piano di monitoraggio misurerà l’effettiva variazione tendenziale degli indicatori associati, in conseguenza dell’attuazione delle misure/azioni previste dal PUMS.

Osservazione n. 4

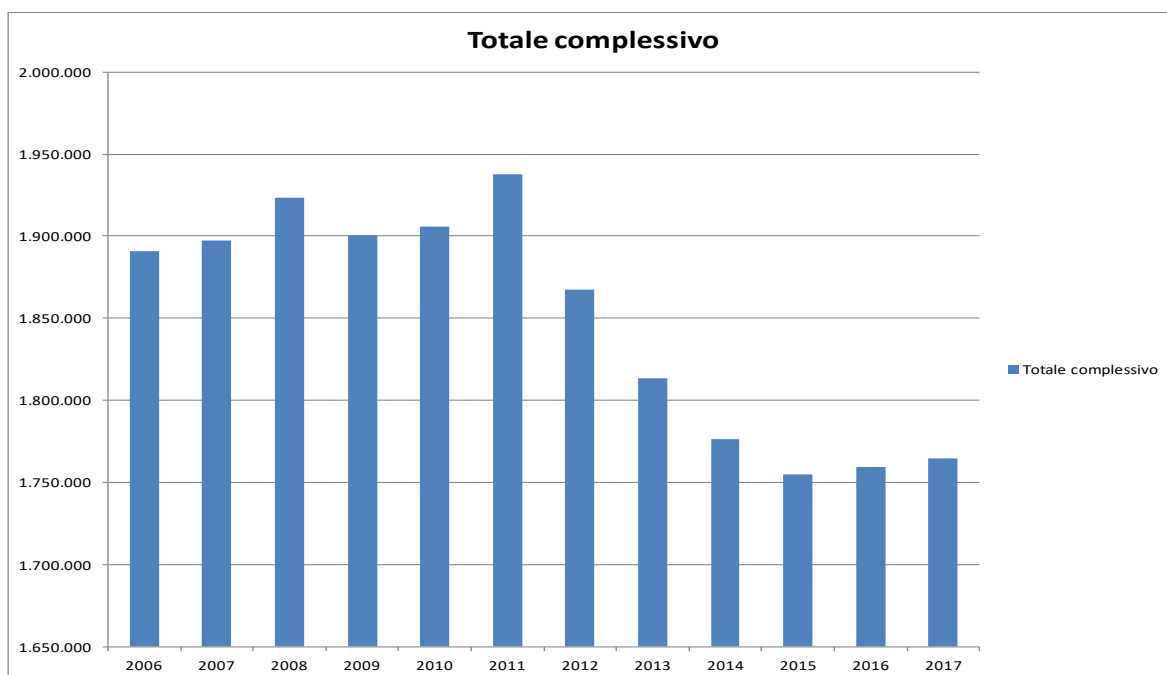
Con riferimento all’elaborazione della Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale di VAS, di cui all’ Allegato VI alla Parte II del D.lgs.152/2006 e s.m.i. si suggerisce di fare riferimento alle apposite Linee guida disponibili sul portale on-line della Direzione per le Valutazioni Ambientali del MATTM, al seguente indirizzo:

<http://www.va.minambiente.it/it-IT/DatiEStrumenti/MetadatoRisorsaCondivisione/90ac200c-ddb4-47fd-a180-7d9f0c2f83ff>

CONSIDERAZIONI E SUGGERIMENTI IN TEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

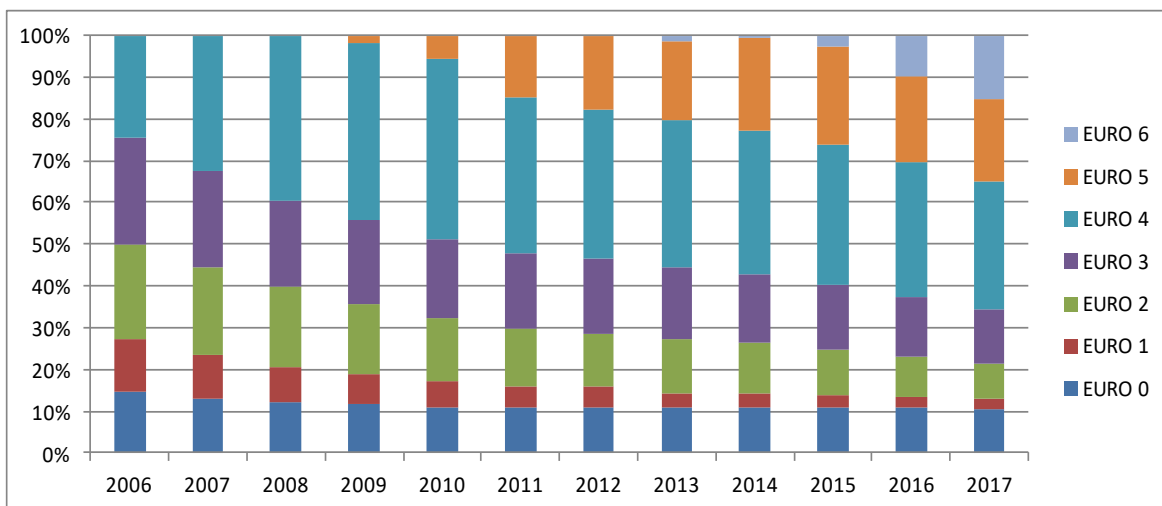
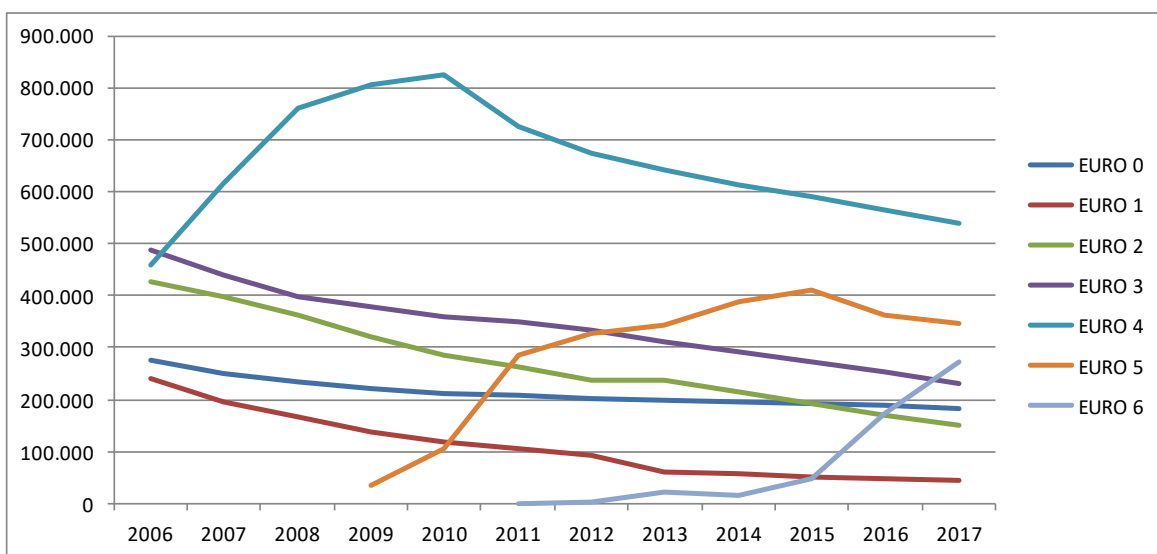
Osservazione n. 5

In riferimento al livello di obsolescenza del parco auto, si evidenzia che Roma, attualmente è la città italiana con il maggior numero di auto immatricolate: 1.764.533 nel 2017. Il parco auto ha toccato un massimo nel 2011 quando è iniziata la crisi del mercato dell'auto (1.937.783 autovetture) per decrescere costantemente fino al minimo segnato nel 2015 (1.754.910) per poi riprendere lievemente a salire nel biennio successivo.



Dal 2011 al 2017 il parco veicolare si è contratto di oltre 170.000 vetture (-8,9%).

A Roma sono immatricolate 540.000 autovetture euro 4 e 346.000 autovetture euro 5, che rappresentano rispettivamente il 30,6% ed il 19,6% del parco auto totale. In pochi anni le autovetture euro 6 hanno conquistato il 15,4% del totale. Le auto, da euro 0 a euro 3, sono complessivamente 606.000 (il 34% del totale). Il rinnovamento del parco auto procede abbastanza spedito a carico delle euro 3, delle euro 2 e euro 1 mentre le euro 0 decrescono più lentamente considerato che nel 2017 ne sono immatricolate ancora oltre 183.000 pari al 10,4% del totale.



È quindi disponibile, per la consultazione di tali dati, la banca dati ACI (<http://www.aci.it/laci/studi-e-ricerche/dati-e-statistiche/autoritratto.html>), in cui a breve verranno diffusi i dati relativi al 2018, e la banca dati delle Aree Urbane di ISPRA (http://www.ost.sinanet.isprambiente.it/Report_indicatismry.php).

Considerando l'eccessivo numero di autovetture circolanti e la relativa quota percentuale di auto con standard emissivi uguali o inferiori a euro 3 (34% del totale), sarebbe opportuno considerare tra gli obiettivi e le misure del PUMS la predisposizione di misure che possano indurre la riduzione del parco auto privato, soprattutto dei veicoli più inquinanti, a favore del trasporto di persone e merci verso forme di spostamento più sostenibili, in primis il TPL che, opportunamente migliorato e potenziato, dovrebbe essere l'asse portante su cui incardinare la politica di trasporto della città. Ad esempio si segnala che a Milano, a fronte della rottamazione dei veicoli più vecchi sono previsti anche incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL a prezzi ridotti (-70%)¹ per famiglie con reddito Isee fino a 20 mila euro annui o per l'acquisto di auto elettriche, ibride o a gas². Analoghi incentivi sono previsti anche a Torino³.

¹ <https://www.motorbox.com/auto/magazine/lifestyle-auto/area-b-milano-abbonamento-atm-scontato-se-rottami-auto-desel-o-benzina-euro-0123-e-euro-4>

² https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/18_dicembre_26/milano-smog-rottamazione-veicoli-piu-inquinanti-

Osservazione n. 6

In merito alle indagini e rilievi sui flussi di persone, a pagina 145 del PUMS si riporta che: *“Il trasporto pubblico (TPL bus + TPL ferro + la quota intermodale bus/ferro) raggiunge, in città, valori dell'ordine del 27%, mentre negli spostamenti pendolari (compiuti dai residenti della cintura da e per Roma) la quota modale su TPL raggiunge quasi il 20%”*, quindi, da quanto si evince dai dati, il TPL è ovviamente più usato dai residenti in città che dai pendolari che quotidianamente si spostano a Roma.

Sarebbe pertanto opportuno che fosse anche considerata la possibilità di introdurre misure, a livello di area metropolitana, per migliorare il sistema di trasporto su ferro da e verso la città, ad esempio aumentando la frequenza dei treni e dotando le stazioni periurbane di parcheggi di scambio capienti e proporzionati al volume di utenti.

Osservazione n. 7

In merito alle emissioni in atmosfera, a pagina 41 del RP, si riporta che: *“All'interno della Strategia di Resilienza di Roma Capitale, articolata secondo varie tematiche, viene individuata quale azione prioritaria riguardante i temi della mobilità e della riduzione delle emissioni inquinanti con il conseguente miglioramento della qualità dell'aria il rinnovo del parco automezzi pubblici con l'introduzione di bus ecosostenibili”*.

A pagina 56 del RP viene riportato l'obiettivo specifico n.4: *“Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti relative al settore dei trasporti, in particolare per gli inquinanti atmosferici più critici (PM10; FM2.5, NO2 e precursori dell'ozono)”*.

I dati sulle emissioni del Comune di Roma presenti nella XIV edizione del *“Rapporto sullo stato dell'ambiente urbano”* mostrano come le emissioni di PM10 primario da trasporto su strada (circa 1000 tonnellate) rappresentano il 23% del totale mentre la quota percentuale dovuta al riscaldamento raggiunge il 71%.

Sicuramente le azioni proposte nel PUMS per la riduzione delle emissioni sono condivisibili, ma il miglioramento atteso per la qualità dell'aria in attuazione delle misure del presente Piano richiederà ulteriori azioni combinate con altri strumenti pianificatori su altre sorgenti emissive come, appunto, il riscaldamento.

Osservazione n. 8

Con riferimento all'incidentalità, a pagina 191 del PUMS si riporta che: *“Roma ha tra i tassi di mortalità più alti del paese: 4.5 morti/100mila abitanti seguita da Torino (4.3) e da altre due città, Palermo e Genova, con 4.0 morti/100mila ab. Nel caso di incidenti e feriti, gli omologhi tassi (incidentalità e ferimento) sono più bassi, collocando Roma al centro classifica dopo, nell'ordine, Genova, Firenze e Milano (Figura 1-130)”*. A pagina 60 del RP, inoltre, viene citato come obiettivo la riduzione dell'incidentalità stradale, tema presente anche in altre pagine del RP (alle pagine 81-84).

Alla luce di tali dati, premesso che il corretto mantenimento in esercizio dell'infrastruttura viaria, secondo quanto previsto dalle norme tecniche di legge e del codice della strada, costituisce di per se il primo e più importante presidio di sicurezza per gli utenti, si può valutare la possibilità di introdurre nel PUMS misure relative alla realizzazione di rotatorie, ove possibile, per sostituire altre configurazioni d'incrocio, in

[contributi-privati-auto-bici-abbonamenti-atm-382aef98-08f9-11e9-be19-6af61a115697.shtml](#)

³ http://www.comune.torino.it/ucstampa/comunicati/article_202.shtml

particolare quelle regolate dai segnali di “Stop” o di “Dare precedenza” per le quali la rotonda garantisce un più elevato livello di sicurezza (riduzione della velocità e dei punti di conflitto, ecc.) oltre alla fluidificazione dei flussi di traffico con conseguente risparmio di combustibile ed emissioni.

Altre soluzioni in grado di limitare tassi di mortalità potrebbero prevedere l’installazione di barriere guardrail in polimeri, cosiddette “salva motocilisti”, corsie preferenziali per motocicli nelle aree più critiche e trafficate, realizzazione di attraversamenti pedonali illuminati etc.

Osservazione n. 9

Riguardo al tema dello sviluppo della pedonalità e più in generale delle “*isole ambientali*”, a pagina 43 del RP, si valuti la possibilità di prevedere la strutturazione percorsi di collegamento fra le varie “isole” con specifici accorgimenti per la cura del verde, degli arredi urbani e della sicurezza, garantendo al contempo punti di accesso al trasporto pubblico per incentivarne l’uso e la fruibilità.

Spesso la mancanza di collegamento e di percorsi di raccordo possono rendere le “*isole ambientali*” avulse dal contesto cittadino a discapito della capacità di attrazione dei cittadini.



*Ministero per i Beni e le
Attività Culturali*

Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e
Paesaggio di Roma
Piazza dei Cinquecento, 67 - 00185 Roma
Tel. 06480201- Fax 0648903504
mbac-sabap-rm@mailcert.beniculturali.it

MIBAC-SS-ABAP-RM
TUTELA

Prot. N. .. 0023296 25/06/2019
Cl. 34.19.08/1213

Roma,

Direzione Regionale per le politiche
abitative e la pianificazione territoriale,
paesistica e urbanistica
Area autorizzazioni paesaggistiche e
VAS

mmanetti@regione.lazio.it

f.leone@regione.lazio.it

OGGETTO: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art. 13 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm. ii. – relativa al “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale”- Comune di Roma

Parere di competenza SSABAP di Roma

In riferimento alla VAS in oggetto, dopo aver partitamente esaminato i grafici e le relazioni di presentazione caricate sul sito www.pumsroma.it, per quanto concerne le valutazioni di competenza dell’Ufficio scrivente, si rappresenta quanto segue.

Per quanto attiene alle linee generali da seguire in merito alla tutela archeologica, per tutti gli interventi previsti sarà richiesta l’attivazione dell’art. 25 del DLgs 50/06 (archeologia preventiva).

Per quanto concerne le linee generali da seguire in relazione alla tutela paesaggistica, si richiede la redazione di uno studio paesaggistico complessivo finalizzato alla valutazione dell’impatto delle opere sui sistemi paesaggistici esistenti, alla compatibilità e sostenibilità dei progetti rispetto agli ecosistemi ed ambienti attraversati dalle infrastrutture, alla valutazione del potenziale miglioramento della fruizione e valorizzazione dei Beni architettonici, archeologici e paesaggistici interessati dalle nuove reti infrastrutturali.

In particolare, si evidenzia come il PUMS possa integrare al suo interno, di concerto con questa Amministrazione, una serie di misure ed interventi di valorizzazione utili a renderlo, oltre che fondamentale sul piano dei trasporti, importante anche per la formazione dei cittadini, il recupero delle periferie e la messa a sistema del Patrimonio Culturale in chiave sociale ed economica. La rete delle infrastrutture, infatti, può divenire in questo senso occasione per riconnettere luoghi della memoria e opere d’arte oggi disconnesse, per trasformare l’esperienza quotidiana dello spostamento e del trasporto, in quella di un viaggio urbano culturale.

A tal fine, si raccomanda l’utilizzo complementare di piste ciclabili e pedonali integrate, laddove possibile, nelle infrastrutture previste, allo scopo di favorire una fruizione slow idonea alla percezione e alla scoperta dei territori.

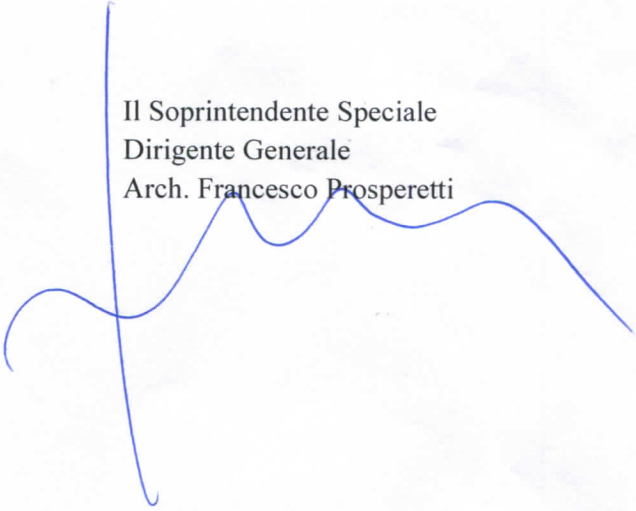
Nell’elaborazione dello studio suddetto, si dovrà tenere conto sia dell’impatto di dettaglio delle singole opere sul contesto esistente, sia dell’impatto cumulativo che le opere previste possono generare sul tessuto urbano nell’insieme sistemico degli interventi proposti da Terzi, pubblici e/o privati, nelle medesime aree e nelle zone contermini.

Per quanto concerne invece il dettaglio dei progetti, in questa fase preliminare di VAS ci si limita a segnalare le principali criticità rilevate:

1. Corridoio Colombo Tratto Acilia – Malafede: l'opera comporta modifiche sostanziali dell'assetto orografico attuale soggetto a tutela paesaggistica: si prescrive pertanto, in sede di progettazione, uno studio dettagliato con eventuali alternative e/o interventi di mitigazione o compensazione
2. Per tutti i tratti delle Tramvie che attraversano la Città Storica, si richiedono specifiche progettuali sull'inserimento nel tessuto urbano di tali infrastrutture, che tengano conto del paesaggio storico attraversato e dei relativi problemi di interferenza con tutte le emergenze architettoniche.
3. Il percorso della Tranvia tangenziale Sud, interamente su nuovo tracciato, al momento rivela forti criticità nell'attraversamento delle aree di pertinenza del Parco Archeologico dell'Appia: in particolare, il tracciato indicato sembra impattare contro emergenze monumentali di interesse archeologico e storico-architettonico, quali l'Aqua Claudia e l'Acquedotto Felice; inoltre, non risulta adeguatamente considerata la possibilità di utilizzare viabilità e tracciati storici ancora esistenti, rispettando così i caratteri geomorfologici e paesaggistici dei luoghi attraversati.

Infine, si rappresenta come, allo scopo di poter fornire nel dettaglio pareri, autorizzazioni, indicazioni, valutazioni e prescrizioni previste dal DLgs 42/04 in materia di Patrimonio Culturale e dalla legislazione urbanistica vigente per il territorio Roma Capitale, si resta in attesa di ricevere i progetti preliminari delle singole opere infrastrutturali previste dal PUMS non ancora pervenuti a questo Ufficio.

Il Soprintendente Speciale
Dirigente Generale
Arch. Francesco Prosperetti





DIREZIONE REGIONALE PER LE POLITICHE ABITATIVE E LA PIANIFICAZIONE
TERRITORIALE, PAESISTICA E URBANISTICA

AREA URBANISTICA COPIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA ROMA
CAPITALE E CITTA' METROPOLITANA

Area Autorizzazioni paesaggistiche e
Valutazione Ambientale Strategica
Sede
aut_paesaggistiche_vas@regione.lazio.legalmail.it

Comune di Roma
Dipartimento Pianificazione e
Programmazione urbanistica
Via del Turismo, 30
00144 Roma
protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

Oggetto: Comune di Roma
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) (l. 340/2000)
Procedura di VAS
1° Conferenza di consultazione 15.05.2019
D.lgs. 152/2006, art. 13
Contributo

Con nota n. 61599 del 5.04.2019, acquisita al protocollo della Regione Lazio con n. 269143 del 5.04.2019, il Dipartimento PAU del Comune di Roma ha trasmesso il Rapporto Preliminare del Piano indicato all'oggetto.

In data 15.05.2019 si è tenuta la prima Conferenza di consultazione nel corso della quale i rappresentanti dell'Autorità Procedente hanno illustrato il Piano e fornito indicazioni utili alla formulazione del presente contributo.

Premesso

Il PUMS, piano di settore previsto dalla l.340/2000, con durata temporale di dieci anni:
- è stato redatto secondo le indicazioni contenute nelle specifiche Linee guida emesse dal MIT con decreto 4 agosto 2017;
- ha natura di strumento di programmazione;

- prevede interventi orientati sinergicamente al miglioramento dell'intermodalità, della rete di trasporto pubblico e dell'accesso ai nodi scambio, all'incremento dell'offerta di parcheggi, all'incentivazione delle modalità soft di mobilità (ciclabilità e pedonalità);
- assume quali opere infrastrutturali irrinunciabili, individuate come invariante infrastrutturali (cosiddetti "Punti fermi"), le opere già previste nei vigenti strumenti di pianificazione (generale e attuativi);
- costituisce prerequisito necessario ai fini dell'ottenimento di finanziamenti statali per la realizzazione degli interventi previsti.

Rilevato che il PUMS in esame:

- non costituisce/comporta variante al vigente PRG comunale;
- recepisce le previsioni di intervento contenute in atti già approvati da altri Enti/Amministrazioni (Regione, Città metropolitana, Intesa tra Roma Capitale, RFI e Gruppo F.S., ...);

Considerato che

- gli interventi previsti rimangono comunque assoggettati alle normali procedure/verifiche di fattibilità, compatibilità e approvazione previste dalle norme vigenti (es. le funivie per le quali è prevista la verifica di assoggettabilità a VIA, ecc.);
- il Rapporto Preliminare prevede di dare conto nel successivo Rapporto Ambientale della coerenza del PUMS rispetto agli strumenti sovraordinati e di settore vigenti, già individuati nel RP stesso (coerenza esterna);

Tutto ciò premesso, condividendo gli obiettivi del Piano e auspicando la concreta attuazione di ogni utile intervento volto a incrementare la propensione all'utilizzo del trasporto pubblico e a favorirne l'integrazione con il trasporto collettivo e le forme di mobilità a basso impatto ambientale, questa struttura

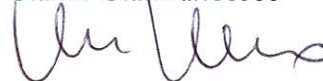
- richiama l'attenzione dell'Amministrazione proponente sulla successiva necessità di messa a sistema/implementazione delle azioni e degli interventi previsti nel PUMS in esame con le azioni/interventi che verranno previsti nell'analogo Piano di Mobilità Sostenibile in formazione da parte della Città Metropolitana, soprattutto per quanto attiene alle previsioni insediative e alle reti di servizi per la mobilità dei Comuni contermini, e ai nodi di attestamento e di scambio del trasporto pubblico e di natura commerciale proveniente da altre Province/Regioni;

- segnala che la scala ridotta (1:50.000) di redazione del PUMS non consente alcuna valutazione di merito circa gli interventi che interessano aree di elevato pregio ambientale/paesaggistico (es. realizzazione dell'attraversamento del Parco dell'Appia Antica).

Il funzionario
Arch. Lucia Bontempo



Il Dirigente dell'Area
arch. Gianni Gianfrancesco



Servizio Tecnico
Area Informazione e Reporting Ambientale

Referente per quanto comunicato: *Alessandro Grillo*
Tel.:06/48054247
Email: *alessandro.grillo@arpalazio.gov.it*

Rif.: ARPA Lazio n. 33695 del 27/05/2019
Rif.: Comune di Roma Capitale Prot.61599 del 05/04/2019
Rif.: Regione Lazio Prot. n. 398317 del 24/05/2019
Rif.: Regione Lazio Prot. n. 312412 del 19/04/2019
Rif.: Regione Lazio Prot. n. 262546 del 03/04/2019

Prot. n°
(da citare nella risposta)

A REGIONE LAZIO
Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la
Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica
Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione
Ambientale Strategica
aut_paesaggistiche_vas@regione.lazio.legalmail.it

Comune di Roma Capitale
Dipartimento Pianificazione e Programmazione
Urbanistica
Protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ex Art. 13 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii. relativa al "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale" nel Comune di Roma.

Con riferimento al Rapporto Ambientale (R.A.) relativo al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale, redatto ai sensi del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., Titolo II (Valutazione Ambientale Strategica) e messo a disposizione dal Comune di Roma (Autorità Procedente, AP) tramite il link: <https://cloud.rpr-spa.it/index.php/s/PumsRoma>, segnalato da con nota prot. n. 61599 del 05/04/2019, tenuto conto degli esiti della conferenza di consultazione svoltasi il giorno 15/05/2019, di cui al verbale trasmesso dalla Regione Lazio (Autorità Competente, AC) con prot. n. 398317 del 24/05/2019, acquisito con prot. ARPA Lazio n. 33695 del 27/05/2019, e preso atto delle indicazioni fornite dall'AC, al fine di definire la portata ed il livello delle informazioni ambientali da includere nel R.A., è necessario evidenziare quanto segue.

SEDE LEGALE

RIETI - VIA GARIBALDI, 114 - 02100
TEL. +39 0746.267.201 / 0746.49.12.07 - FAX +39 0746.25.32.12
E.MAIL: DIREZIONE.GEN@ARPALAZIO.IT
P.E.C.: DIREZIONE.CENTRALE@ARPALAZIO.LEGALMAILPA.IT
C.F. 97172140580 - P. IVA 00915900575

SEDE DI RAPPRESENTANZA

00187 ROMA - VIA BONCOMPAGNI, 101
TEL. +39 06.48.05.42.11 - FAX +39 06.48.05.42.30
E.MAIL: DIREZIONE.GEN.RM@ARPALAZIO.IT
P.E.C.: DIREZIONE.CENTRALE@ARPALAZIO.LEGALMAILPA.IT

Ai sensi del comma 4, art.13 del D.lgs. 152/06 e s.m.i., nel R.A. *“debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l’attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull’ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell’ambito territoriale del piano o del programma stesso”*.

Inoltre, ai sensi del comma 1 del suddetto articolo, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel R.A., la fase di *“consultazione”* deve essere avviata *“sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell’attuazione del piano o programma”*.

È pregiudizievole evidenziare che il R.P. non contiene informazioni e/o dati di dettaglio, se non quelli relativi alle stazioni di misura della rete di monitoraggio ARPA della qualità dell’aria (R.P. pag. 85 ess.) riferiti all’anno 2017, necessari alla verifica, già in questa fase, dei possibili impatti significativi sull’ambiente che l’attuazione del piano potrebbe avere sulle varie matrici ambientali.

Si rammenta che la norma (D.lgs. 152/06 e s.m.i.), all’art. 12 co. 1, prevede che il R.P. comprenda *“una descrizione del piano...e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull’ambiente dell’attuazione del piano...., facendo riferimento ai criteri dell’allegato P”*. Tale allegato, al punto 2. riporta i contenuti che devono essere descritti nel R.P. in relazione alle *“caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:*

- *probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;*
- *carattere cumulativo degli impatti;*
- *natura transfrontaliera degli impatti;*
- *rischi per la salute umana o per l’ambiente (ad es. in caso di incidenti);*
- *entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);*
- *valore e vulnerabilità dell’area che potrebbe essere interessata a causa:*
 - *delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,*
 - *del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell’utilizzo intensivo del suolo;*
- *impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale”*.

La scrivente Agenzia alla luce di quanto premesso, in relazione ai contenuti del R.P., fornirà degli elementi generali e, ove in possesso, di dettaglio al fine della definizione dei contenuti e delle informazioni da includere nel R.A. in relazione alle proprie competenze, esprimendo il seguente parere:

1. Il R.A. dovrà individuare, descrivere e valutare gli aspetti ambientali nel loro complesso in relazione ai possibili impatti che il piano potrebbe generare sulle matrici ambientali (aria, suolo e sottosuolo, rumore etc.), con riferimento alle diverse normative di settore vigenti.
2. Nel R.A. si dovranno esplicitare le seguenti informazioni:
 - a) Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano e con l'attuazione dello stesso;
 - b) Caratteristiche ambientali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
 - c) Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano;
 - d) Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
 - e) Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano, definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare.
3. In relazione agli obiettivi previsti dal piano e riportati in sintesi nel R.P. a pag. 103 e ss., si valuta in maniera positiva l'approccio utilizzato dall'Amministrazione Procedente nella definizione degli stessi, risultando evidente che il raggiungimento degli stessi porterà dei benefici in termini di emissioni in atmosfera e di sostenibilità energetica.
4. Per quanto concerne l'analisi di coerenza esterna, si ritiene necessario considerare anche il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), attualmente sottoposto a procedimento di VAS, in quanto le politiche implementate dal PNIEC possono incidere in maniera diretta ed indiretta sul piano in oggetto.

5. Vista la presenza, nel territorio comunale, di Siti di Importanza Comunitari (SIC), di Zone di Protezione Speciale (ZPS) di cui alla Direttiva 92/437CEE “Habitat” (che fanno parte della Rete Natura 2000), e di Aree Protette (R.P. pag. 106 e ss.), si evidenzia che l’art. 6, comma 3 della suddetta Direttiva statuisce che «*Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell’incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo*». Si rileva di conseguenza la necessità della Valutazione d’Incidenza per tale aree (art. 6, comma 3, del D.P.R. 12 marzo 2003, n.120 che modifica il D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357), che dovrà essere oggetto di verifica con le strutture regionali competenti.
6. **ARIA (ATMOSFERA):** in riferimento alla matrice aria il R.A. dovrebbe contenere le caratteristiche fisiche del territorio e l’urbanizzazione, le condizioni meteo-climatiche e la qualità dell’aria (con riferimento ai dati più aggiornati – 2018), le emissioni inquinanti in atmosfera presenti nel territorio, attraverso ad es. la produzione di informazioni quantitative sulle emissioni dei diversi tipi di sorgenti (stime derivanti da Inventari delle Emissioni o strumenti simili – cfr. Delibera del Consiglio Federale, n. 14/16, Manuale SNPA n. 148/2017). Infatti il piano, se da un lato tende a ridurre le emissioni in atmosfera all’interno del Grande Raccordo Anulare (GRA), dall’altro con la previsione di nuovi “*parcheggi di scambio sugli assi viari principali in corrispondenza dello stesso GRA per ridurre i veicoli in entrata nella città*”, potrebbe determinare impatti negativi sulla qualità dell’aria, al di fuori del raccordo, in termini di emissioni legate alla mobilità da/verso tali aree.
- Il R.A. dovrà esplicitare le azioni che concorrono al miglioramento della qualità dell’aria in coerenza con le norme previste dal Piano di Risanamento. Le informazioni utili alla descrizione del quadro ambientale sono disponibili sul sito del Centro regionale della qualità dell’aria.
- Dati specifici sullo stato di qualità dell’aria possono essere ricavati dal sistema modellistico di qualità dell’aria dell’Agenzia (<http://www.arpalazio.net/main/aria/>). In tale modello vengono restituite le concentrazioni di particolato (PM10) - media annua; particolato (PM2.5) - media annua; biossido di azoto (NO2) - media annua e numero di superamenti orari di 200 µg/mc; benzene (C6H6) – media annua; monossido di carbonio (CO) - numero di superamenti di 10 mg/mc (max della media mobile su 8 ore); biossido di zolfo (SO2) - numero di superamenti

giornalieri di 125 µg/mc (max della media mobile su 8 ore). Il calcolo è effettuato a partire dai campi di concentrazione orari annuali. Al fine di ottenere una stima il più realistica possibile, come previsto dalla normativa vigente (D.lgs. 155/2010 s.m.i.), i campi di concentrazione sono stati combinati con le misure dalla rete di monitoraggio della qualità dell'aria mediante assimilazione dati (SCM, Successive Corrections Method). La risoluzione orizzontale delle simulazioni modellistiche, per l'agglomerato di Roma, è 1km x 1km.

7. **SUOLO:** il suolo svolge numerose funzioni primarie partecipando al ciclo del carbonio, rivestendo un ruolo fondamentale nel bilancio idrologico, costituendo l'habitat di numerosi esseri viventi, contribuendo alla biodiversità ed alla diversità paesaggistica, fornendo importanti materie prime etc.. Esso è una risorsa di fatto non rinnovabile che è sottoposta a vari processi di degrado e a diverse tipologie di minacce tra le quali l'impermeabilizzazione, la compattazione, la perdita di biodiversità, la contaminazione, la diminuzione di materia organica; per questo è fondamentale conoscerne lo stato e monitorare i processi di trasformazione degli usi e delle coperture.

L'uso del suolo descrive come lo stesso venga impiegato in attività antropiche. Nell'ambito del settimo programma di azione ambientale ("*Vivere bene entro i limiti del pianeta*", Parlamento europeo e consiglio 2013) viene ribadito il traguardo di un incremento dell'occupazione netta di terreno pari a zero da raggiungere in Europa entro il 2050 e richiesto che entro il 2020 le politiche dell'Unione tengano conto dei loro impatti diretti e indiretti sull'uso del territorio.

Nel R.A. sarebbe opportuno effettuare le verifiche inerenti agli interventi che possono incidere sulla matrice suolo, sul suo consumo e sull'impermeabilizzazione.

L'analisi sull'impermeabilizzazione assume una rilevanza importante per stabilire se gli effetti del piano modificano, alterano o, nel caso estremo, stravolgono un equilibrio ambientale, dato in specifico sulla capacità del suolo libero da edificazione di mantenere la capacità di assorbire le precipitazioni atmosferiche. E' chiaro infatti che l'impermeabilizzazione di qualsiasi area comporta non solo l'alterazione del rapporto tra il suolo e la falda, ma soprattutto nell'incremento dei tempi di corrivazione, nonché nei picchi dei carichi idraulici che vanno ad interessare i corpi idrici superficiali.

Si ritiene opportuno approfondire nel R.A. anche le questioni legate anche alle principali forme di degradazione del suolo quali ad es. la diminuzione di sostanza organica, l'erosione, la

vulnerabilità degli acquiferi, la contaminazione diffusa e/o locale, la compattazione, la perdita di biodiversità, gli smottamenti e inondazioni etc. Si ritiene necessario analizzare i vari aspetti sopra richiamati con riferimento agli obiettivi ambientali che il piano in esame può contribuire a perseguire attraverso ad esempio la messa in opera di misure di compensazione e mitigazione per le aree di nuova “impermeabilizzazione” per i nuovi impianti/parcheggi/infrastrutture (attraverso ad es. l’utilizzo di nuove tecnologie di impermeabilizzazione, là dove ciò non vada a determinare nuovi possibili impatti, come i cementi drenanti, i sistemi di raccolta e riutilizzo delle acque meteoriche, con particolare attenzione alle acque di prima pioggia ai sensi delle NTA del PTAR, etc.).

- 8. RUMORE:** per quanto concerne il rumore, si deve far riferimento al Piano di Zonizzazione Acustica del comune e si richiama l’attenzione al non superamento dei valori limite previsti dalla zonazione. Nel R.A. è necessario esplicitare gli interventi che ridurranno l’inquinamento acustico, considerando la tipologia di sorgente e la sensibilità acustica del contesto in cui gli interventi proposti si inseriscono. È necessario effettuare delle analisi che consentano un confronto tra lo scenario acustico prima della realizzazione (ante operam) e a seguito della realizzazione degli interventi (post operam), anche attraverso la produzione di cartografia specifica, che definisca le porzioni di territorio in cui la realizzazione degli interventi potrebbe comportare una variazione significativa dei livelli di rumore ambientale.

La compatibilità delle opere previste dal piano deve prevedere il rispetto dei valori limite indicati dalla norma su tutti i ricettori individuati nell’area di influenza ed in particolare, per le infrastrutture di trasporto, devono essere individuate le fasce di pertinenza e quindi i valori limite da rispettare all’interno delle fasce stesse e delle fasce di sovrapposizione tra sorgenti concorsuali e, all’esterno delle fasce di pertinenza, i valori limite stabiliti dalla zonizzazione acustica.

- 9. MONITORAGGIO:** il R.A. dovrà contenere un adeguato sistema di monitoraggio del piano, in grado di assicurare il controllo sugli impatti significativi sull’ambiente derivanti dall’attuazione del Piano approvato e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive.

Il monitoraggio, che deve seguire l’intero ciclo di vita del piano, deve tenere conto delle indicazioni di cui all’All. VI alla Parte II del D.lgs. 152/06 e s.m.i. e deve prevedere:

- La descrizione dell'evoluzione del contesto ambientale con riferimento agli obiettivi di sostenibilità generali, mediante la definizione di indicatori di contesto.
- Il controllo dell'attuazione delle azioni, che hanno impatti positivi o negativi sugli obiettivi di sostenibilità specifici del Piano, e delle misure di mitigazione/compensazione, mediante la definizione di indicatori di processo.
- Il controllo degli impatti significativi sull'ambiente mediante la definizione di indicatori di contributo che misurano la variazione del contesto imputabile alle azioni del Piano.

Al fine di supportare la definizione del sistema di monitoraggio si segnalano due documenti tecnici redatti nell'ambito del Sistema Nazionale di Protezione dell'Ambiente:

- *“Linee Guida per l'analisi e la caratterizzazione delle componenti ambientali a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS”* (Manuali e Linee Guida 148/2017);
- *“Verso un core set comune di indicatori del Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale - Metodologia, analisi e risultati della ricognizione di tutti gli indicatori ambientali utilizzati nel SNPA per descrivere lo stato dell'ambiente”* (Manuali e linee guida 147/2017).

I suddetti documenti sono disponibili sul sito web <http://www.isprambiente.gov.it/it>.

Cordiali saluti.

Il Dirigente Responsabile

Dott. Angiolo Martinelli



CITTÀ DI FIUMICINO
(CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE)

AREA STRATEGIA DEL TERRITORIO
SERVIZIO DEMANIO

Alla Regione Lazio
Direzione Regionale per le Politiche Abitative
e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e
Urbanistica
- Area Urbanistica, Copianificazione e
Programmazione Negoziata: Roma Capitale e
Città Metropolitana di Roma Capitale
- Area Pianificazione Paesistica e Territoriale
territorio@regione.lazio.legalmail.it

Al Comune di Roma
Dipartimento Pianificazione e
Programmazione Urbanistica
Via del Turismo 30 - 00144 Roma
protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

Alla Regione Lazio
Direzione Regionale Lavori Pubblici,
Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche
e Difesa del Suolo
dir.lavoripubblici@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi
e Aree Protette
direzioneambiente@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale Agricoltura e Sviluppo
Rurale, Caccia e Pesca
agricoltura@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale Politiche Ambientali e
Ciclo dei Rifiuti
- Area Valutazione di Incidenza
- Area Valutazione di Impatto Ambientale
- Qualità dell'Ambiente
val.amb@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico,
le Attività Produttive e Lazio Creativo
sviluppoeconomico@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale Salute e Integrazione
Socio Sanitaria
salute@regione.lazio.legalmail.it

Ministero per i Beni, le Attività Culturali e il
Turismo
- Segretariato Regionale per i Beni Culturali e
Paesaggistici del Lazio
mbac-sr-lazio@mailcert.beniculturali.it

- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e
Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma,
la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale
mbac-sabap-rm-met@mailcert.beniculturali.it

- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e
Paesaggio del Comune di Roma
mbac-sabap-rm@mailcert.beniculturali.it

- Soprintendenza speciale per il Colosseo, il
Museo Nazionale Romano e l'Area
Archeologica di Roma
mbac-ss-colosseo@mailcert.beniculturali.it

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
- Direzione Generale per le Valutazioni
ambientali
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino
Centrale
protocollo@pec.autoritadistrettoac.it

Autorità di Bacino del Fiume Tevere
bacinoteverre@pec.abtevere.it

Agenzia Regionale per la Protezione
Ambientale del Lazio - ARPA LAZIO
direzione.centrale@arpalazio.legalmailpa.it

ASL ROMA 1
protocollo@pec.aslroma1.it
ASL ROMA 2
protocollo@pec.aslroma2.it

ASL ROMA 3
protocollo@pec.aslromad.it

ASL ROMA 4
protocollo@pec.aslroma4.it

ASL ROMA 5
protocollo@pec.aslromag.it

ASL ROMA 6
servizio.protocollo@pec.aslromah.it

Autorità ATO n.2 Lazio Centrale
stoato2roma@pec.ato2roma.it

ACEA ATO 2
acea.ato2@pec.aceaspa.it

Città Metropolitana di Roma Capitale
- Dipartimento IV - Servizi di Tutela e
Valorizzazione dell' Ambiente
- Dipartimento VI - Governo del Territorio e
della Mobilità
protocollo@pec.cittametropolitanaroma.gov.it

Riserva Naturale Litorale Romano
protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it

Riserva Naturale Statale Tenuta di
Castelporziano
protocollo.centrale@pec.quirinale.it

Parco Naturale Regionale dell' Appia Antica
protocollo.generale@pec.parcoappiantica.eu

Ente Roma Naturale
protocollo@pec.romanatura.roma.it

Parco Naturale Regionale di Veio
parcoveio@regione.lazio.legalmail.it

Parco Naturale Regionale Inviolata
protocollo@pec.guidonia.org

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direzione Territoriale di Roma
rfi-dpr-dtp.rm@pec.rfi.it
ANAS S.p.A - Direzione Generale
anas.lazio@postacert.stradeanas.it

Area Compartimentale Lazio
anas.lazio@postacert.stradeanas.it

Autostrade del Lazio S.p.A.
autostradeldellazio@postacert.stradeanas.it

Roma Metropolitane
protocollo@pec.romametropolitane.it

ATAC S.p.A.
protocollo@cert2.atac.roma.it

Roma Capitale
- Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it
- Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana
protocollo.infrastrutture@pec.comune.roma.it
- Dipartimento Mobilità e Trasporti
protocollo.mobilitatrasporti@pec.comune.roma.it
- Dipartimento Tutela Ambientale
protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it
- Dipartimento Patrimonio e Politiche Abitative
protocollo.patrimonio@pec.comune.roma.it
protocollo.politicheabitative@pec.comune.roma.it

Ai Municipi di Roma
protocollo.mun01@pec.comune.roma.it
protocollo.mun02@pec.comune.roma.it
protocollo.mun03@pec.comune.roma.it
protocollo.mun04@pec.comune.roma.it
protocollo.mun05@pec.comune.roma.it
protocollo.mun06@pec.comune.roma.it
protocollo.mun07@pec.comune.roma.it
protocollo.mun08@pec.comune.roma.it
protocollo.mun09@pec.comune.roma.it
protocollo.mun10@pec.comune.roma.it
protocollo.mun11@pec.comune.roma.it
protocollo.mun12@pec.comune.roma.it
protocollo.mun13@pec.comune.roma.it
protocollo.mun14@pec.comune.roma.it
protocollo.mun15@pec.comune.roma.it

Ai Comuni di
Guidonia Montecelio
protocollo@pec.guidonia.org

Pomezia
protocollo@pec.comune.pomezia.rm.it

Tivoli
info@pec.comune.tivoli.rm.it

Ardea
uff.protocollo@pec.comune.ardea.rm.it

Marino
protocollo@pec.comune.marino.rm.it

Albano Laziale
protocollo@cert.comune.albanolaziale.rm.it

Monterotondo
comune.monterotondo.rm@pec.it

Ciampino
protocollo@pec.comune.ciampino.roma.it

Fonte Nuova
protocollo@cert.fonte-nuova.it

Mentana
protocollo@pec.comune.mentana.rm.it

Frascati
protocollofrascati@legalmail.it

Palestrina
protocollo@comune.palestrina.legalmail.it

Grottaferrata
info@pec.comune.grottaferrata.rm.it

Anguillara Sabazia
comune.anguillara@pec.it

Zagarolo
protocollo@pec.comunedizagarolo.it

Formello
protocollocomunediformello@pec.it

Monte Compatri
protocollo@pec.comune.montecompatri.roma.it

Campagnano di Roma
protocollo@pec.comunecampagnano.it

Riano
segreteria.comune.riano@pec.it

Castel Gandolfo
protocollocastelgandolfo@pec.it

Monte Porzio Catone
comune.monteporzioeatone@legalmail.it

Sacrofano
comune@pec.comunedisacrofano.it

Galliciano nel Lazio
gallicianoellazio@pec.it

Trevignano Romano
protocollo@pec.trevignanoromano.it

Colonna
info@peccomunedicolonna.it

Poli
amministrativo@pec.comunepoli.it

San Gregorio da Sassola
comune.sangregorio@pec.it

Castel San Pietro Romano
protocollocspr@pec.cittametropolitanaroma.gov.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) - art. 13 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. - relativa al "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale - Comune di Roma

Si fa riferimento alla nota acquisita agli atti del protocollo n. 88995 del 27.05.2019 e agli allegati esiti della Conferenza di Consultazione ai fini della procedura di VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale.

Al fine di valutare gli impatti dello strumento di pianificazione strategica promosso dal Comune di Roma con obiettivi di medio - lungo termine, sull'ambito territoriale della scrivente Amministrazione in relazione in particolare ai seguenti aspetti:

- Potenziamento dell'intermodalità per gli utenti del servizio di trasporto pubblico extra urbano;
- Potenziamento infrastrutturale dei servizi ferroviari regionali FL1 (stazione di Parco Leonardo) e FL5 (stazione di Maccarese) nodi policentrici del territorio,
- Integrazione gomma - ferro e potenziamento dei nodi di scambio sia con il sistema delle ferrovie, sia con quello del trasporto Cotral, rete portante principale a servizio degli utenti da e per la Capitale e potenziamento dei parcheggi di scambio;


- Scenario di riferimento della rete infrastrutturale, nella quale sono individuati lo svincolo A12 Roma - Civitavecchia ed il nuovo ponte della Scafa e della relativa viabilità di collegamento;
- HUB Multimodali con i Bike Parking

si chiede di essere coinvolti nella successive fasi di pianificazione e di progettazione, al fine di addivenire ad un progetto unitario finalizzato al miglioramento della mobilità sostenibile.

Distinti saluti.

Fiumicino li, 27 giugno 2019

Il Funzionario Direttivo Tecnico
Arch.  Alessandra Natili

Il Dirigente
Ing.  Massimo Guidi



PARCO
REGIONALE
DELL'APPIA
ANTICA

ENTE PARCO REGIONALE
DELL'APPIA ANTICA

Prot. N. 2966
del 27/06/2019

Regione Lazio – Direzione Regionale per le Politiche Abitative
e la Pianificazione Territoriale Paesistica e Urbanistica
Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica
autpaesaggisticheVAS@regione.lazio.legalmail.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art. 13 del D.Lgs, 152/2006 e ss.mm.ii. Relativa al “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale”

In riferimento alla procedura di VAS avviata da codesta Direzione, di cui alla Vs. nota del 19.04.2019 prot. n. 312412, relativa alla convocazione della 1^ conferenza di valutazione sul “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale” e alla trasmissione degli esiti della conferenza di valutazione del 15.05.2019 trasmessi con Vs. nota del 24/05/2019 prot. 398317, con la presente si comunica, che lo scrivente Ente Parco Regionale dell'Appia Antica, offre il proprio contributo, *quale Ente territorialmente interessato*, alla procedura di VAS attraverso le seguenti specifiche.

Il territorio del Parco Regionale dell'Appia Antica è sottoposto al seguente regime normativo e vincolistico:

- **normativa ambientale** di cui alle L. 394/1991 e ss.mm.ii., l.r. 66/1988 e ss.mm.ii. e l.r. 29/1997 e ss.mm.ii.;
- **normativa urbanistica** di cui alle NTA del Piano del Parco, approvato con DCR 9/2018;
- **beni culturali e paesaggistici** ai sensi del D.lgs 42/2004, art. 142, lettera f, *parchi e riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi*; lettera m, *zone di interesse archeologico*, nonché area a rilevante interesse nazionale inserita nel Parco Archeologico dell'Appia Antica, istituito con DM 44/2016, nonché PTP 15/12 Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquadotti, approvato con DCR 70/10.02.2010;

Il Piano del Parco Regionale dell'Appia Antica di cui all'art. 26 della legge regionale 6 ottobre 1997, n. 29 (Norme in materia di aree naturali protette regionali) e ss.mm.ii., è stato approvato con **D.C.R 18 luglio 2018, n. 9** (pubbl. B.U.R.L. n. 85 del 18/10/2018 suppl. n. 1-2-3). L'art. 3, co. 1, NTA di Piano del Parco, recita: “*Fermo restando quanto previsto per quanto attiene alla tutela del paesaggio dall'articolo 145 del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., il piano del Parco è strumento urbanistico e sostituisce i piani territoriali o urbanistici di qualsiasi livello. Il Piano ha effetto di dichiarazione di pubblica utilità per gli interventi in esso previsti*”.

Pertanto, il quadro di riferimento normativo del PUMS, deve essere aggiornato al Piano del Parco, approvato D.C.R 9/2018 (cfr. p. 15, p.to 1.1.4., Vol. I, Rapporto Preliminare PUMS).

Lo stesso PRG del Comune di Roma, all'art. 69 delle NTA, ricorda che, fino all'approvazione dei Piani, valgono le norme di salvaguardia di cui all'art. 8, l.r. 29/1997.

All'interno del Piano del Parco Regionale dell'Appia Antica sono state inserite norme specifiche per l'accessibilità e la mobilità, funzionali anche alla realizzazione degli interventi previsti dal PUMS. L'art. 17 co. 3 NTA recita: “*Le opere di pubblico interesse relative alla mobilità e alla fruizione, incluse le aree di parcheggio e le aree attrezzate per la sosta, ove finalizzate a favorire la fruizione del Parco e dei suoi monumenti, al miglioramento delle connessioni e dell'accessibilità sostenibile e alla liberazione dei flussi di traffico, con particolare riferimento al tracciato antico*”.





della Regina Viarum e alla rete dei percorsi naturalistici interni al Parco possono essere attuate anche tramite forme di cooperazione e intese di cui al comma 1, sentito il MIBACT e l'Istituto Parco archeologico dell'Appia Antica secondo quanto previsto dalla normativa vigente”;

Il problema della viabilità e dei flussi di traffico che transitano sulla Via Appia Antica e zone limitrofe è ben noto all'Amministrazione Capitolina ed è già stato al centro dell'attenzione da diversi anni, tanto che è già stata avanzata da parte del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma una proposta progettuale (prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti – Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità n. 14347 del 14.04.2017) per la riqualificazione del tratto di Via Appia Antica compreso tra Porta San Sebastiano e Via Appia Pignatelli. Obiettivo prioritario di tale proposta è eliminare il traffico di attraversamento e regolare la circolazione veicolare per la tutela dei visitatori, dei ciclisti e dei pedoni, attraverso un'opportuna segnaletica e l'uso di varchi di controllo elettronici per il rispetto della disciplina del traffico, che prevedono il solo transito del traffico locale, del TPL e dei bus turistici che raggiungono le catacombe dove esistono già parcheggi dedicati.

In tale ipotesi la piena accessibilità resta garantita oltre che per i residenti, per gli operatori, per le attività commerciali locali e per i turisti.

Detto intervento non sembra essere stato recepito dagli elaborati del PUMS, in cui la Via Appia Antica risulta come strada di scorrimento interquartiere e nell'elaborato “scenario di riferimento” non appare chiaramente definita l'indicazione della cosiddetta “isola ambientale”.

In merito al sistema di mobilità ciclistica si precisa che il Parco Regionale dell'Appia Antica ha già aderito al progetto GRAB, che introduce un'innovazione nell'ambito della “mobilità sostenibile” con la doppia funzione di anello per i turisti e per gli spostamenti dei cittadini. Tale progetto rafforza la priorità di una nuova disciplina del traffico lungo il tratto iniziale dell'Appia Antica, con percorsi ciclo pedonali dedicati, che permettono di connettere le diverse aree del Parco: Valle della Caffarella, Tor Fiscale e Acquedotti.

Si pone in evidenza la priorità della realizzazione del previsto collegamento ciclopedonale tra il Parco Scott, la Caffarella e la Tenuta di Tor Marancia, in grado di connettere aree di rilevante interesse paesaggistico e di sostenere la domanda di spostamento dolce dei residenti degli insediamenti contermini.

Per promuovere una lettura storica e paesaggistica unitaria del territorio frammentato, i percorsi esistenti e futuri potranno essere connessi anche alla rete ferroviaria e metropolitana esistente, come le stazioni FS di Santa Maria delle Mole, Capannelle, Torricola o Ostiense, nonché all'Aeroporto di Ciampino. Un Parco a mobilità sostenibile integrato da Frattocchie a Porta San Sebastiano, dalla Tenuta di Tor Marancia, agli Acquedotti nello scenario di piano.

In questo ambito proponiamo l'inserimento del cosiddetto “Asse degli Acquedotti”, direttrice ciclabile sicura che consenta di spostarsi tra le zone di periferia e quelle del centro e che potrà sicuramente risolvere alcuni problemi di viabilità locale e, più in generale, dell'intera città di Roma.

Questa direttrice è stata individuata in un percorso che da Morena e Gregna Sant'Andrea, passando per Osteria del Curato ed attraversando il Parco degli Acquedotti, può agevolmente arrivare alla Caffarella e proseguire fino al centro di Roma.

In merito alla rete di percorsi ciclabili si rende necessario un approfondimento di indagine, per poter comprendere al meglio le indicazioni e gli obiettivi perseguiti dal PUMS, anche alla luce della Tavola Fruizione Pubblica approvata con il Piano del Parco.

In merito alle opere cosiddette “invarianti” menzionate nel PUMS si segnalano le seguenti osservazioni.

Il tracciato della linea tranviaria M2-23, così come individuato dal PUMS, non è stato oggetto di alcun confronto analitico di fattibilità con l'Ente Parco. Si osserva che in ogni caso non risulta funzionale alla eliminazione del carico di traffico incidente sull'area del Parco (isola ambientale) e sulle zone circostanti, oltre a non rispondere alle esigenze di miglioramento di fruizione del Parco stesso.

In sintesi, si ritiene che il tracciato, così come proposto nel PUMS, non prenda minimamente in considerazione il tema della mobilità intesa come fruizione diffusa del Parco, dal centro storico ai Castelli. Di fatto si limita a servire il solo nodo Statuario, funzionale esclusivamente all'area della Villa dei Quintili.

Si propone una possibile soluzione alternativa, graficizzata nella tavola allegata, che si ritiene maggiormente coerente con le caratteristiche del PUMS e funzionale agli obiettivi di fruizione del Parco. In questa proposta si privilegia il collegamento tra Stazione Laurentina e Stazione Parco degli Acquadotti, attraverso la direttrice tangenziale di via di Vigna Murata, via Ardeatina, via di Torricola, via Appia Nuova. Questa direttrice offre anche opportunità di collegamento all'area di Tor Marancia, attraverso via di Grotta Perfetta. Inoltre, evidenzia la posizione strategica della Stazione di Torricola rispetto al sistema di fruizione del Parco.

In conclusione, l'Ente Parco chiede la valorizzazione, all'interno del PUMS, della Stazione Torricola (linea Roma-Formia-Napoli) in ragione della sua posizione centrale rispetto al quadrante meridionale del Parco stesso. In effetti, la Stazione Torricola ha una naturale vocazione quale "Porta del Parco", permettendo un accesso diretto al Parco in forme di mobilità sostenibile.

A questo proposito, in considerazione della disponibilità del patrimonio immobiliare ferroviario (Sistemi Urbani) sono già state avviate proposte di prefattibilità su iniziativa pubblico-privata per tutto il polo compreso tra la Stazione Torricola e l'area delle ex cave di Casal Rotondo, in cui, come risulta dalle carte di progetto del Piano del Parco, è prevista la fruizione pubblica attrezzata.

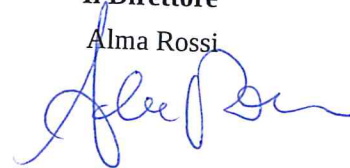
In riferimento al quadrante settentrionale del Parco si segnala, inoltre, il valore strategico dell'area della Travicella ai fini dell'accessibilità pubblica e della mobilità sostenibile, per la sua vocazione di nodo di scambio con il trasporto pubblico, grazie alla sua posizione intermedia tra le linee A B e C della metropolitana, nonché della Stazione Zama, già prevista dal PUMS. Infatti, l'area, prossima alla linea ferroviaria metropolitana Roma-Ostia, può configurarsi come la Porta settentrionale d'ingresso al Parco

Infine si osserva che il PUMS ripropone il sottopasso della Via Appia Antica, peraltro non previsto dal vigente Piano del Parco e che si ritiene di difficile realizzazione, in considerazione della lunghezza del tratto di progetto, del carattere storico, archeologico e naturalistico dell'area di attraversamento e della non sostenibilità economica dell'opera.

Alla luce di quanto sopra, per una più proficua collaborazione, si ritiene opportuno fissare un incontro e avviare una fase più coordinata e puntuale di definizione degli interventi del PUMS che hanno ricadute sul territorio del Parco dell'Appia Antica.

Il Direttore

Alma Rossi





Legenda

Scenario Tendenziale

- Ferro
- Metro
- Tram
- Corridoio
- Metro (percorsi alternativi)

Scenario di Piano

- Ferro
- Metro
- Tram
- Sistema a fune
- Corridoio

Scenario di Riferimento

- Ferro
- Metro
- Corridoio

Rete Attuale

- Ferro
- Metro
- Tram
- Corridoio

Tipologia Nodi

- Fermata/Stazione
- Capolinea
- Nodo di scambio

LEGENDA

Osservazioni ai tracciati proposti

- Tracciati di raccordo
- Proposta alternativa a linea M2-23
via di Grottaferfetta - via
Ardeatina - via di Tor
Carbone



PIÙ INCHIESTE
PIÙ ASSISTENZA



ROMA



Dipartimento Tutela Ambientale
 Direzione Promozione Tutela Ambientale e Benessere degli Animali- Aziende Agricole

Dipartimento Tutela Ambientale

- 1 LUG. 2019

Prot. QL 50683

Regione Lazio
 Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione
 Territoriale, Paesistica e Urbanistica
 Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale
 Strategica
 PEC: aut_paesaggistiche_vas@regione.lazio.legalmail.it

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
 Direzione Pianificazione Generale

E p.c.

Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica
 - Direzione

Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana
 - Direzione

Dipartimento Mobilità e Trasporti
 - Direzione

Dipartimento Patrimonio e Politiche Abitative
 - Direzione

- Sovrintendenza Capitolina

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) art.13 del D.Lgs n.152/2006 e ss.mm.ii. relativa al "*Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)*". Invio contributo Dipartimento Tutela Ambientale sul Rapporto Preliminare. Fase di Scoping.

In relazione procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ed alla nota con richiesta di parere sul Rapporto Preliminare per la fase di consultazione della VAS dell'intervento in oggetto, pervenuta con nota con prot. RU 0398317 del 24/05/2019 dalla Regione Lazio ed acquisita con nota Dipartimento Tutela Ambientale con prot. QL 39595 del 27/05/2019 si riporta quanto espresso dagli uffici del Dipartimento Tutela Ambientale – Roma Capitale.

Direzione Promozione Tutela Ambientale e Benessere degli Animali-Aziende Agricole

Servizio Valutazioni Ambientali

In merito ai contenuti del Rapporto Preliminare si ritiene che, per gli aspetti di inserimento paesaggistico ambientale, per quanto riguarda la verifica di coerenza esterna, si dovrà tener conto, oltre che della pianificazione riportata a vasta scala nel suddetto Rapporto anche degli specifici elaborati riportati nel PRG vigente di Roma Capitale quali:

Rete Ecologica che ha come obiettivo quello di "preservare, valorizzare, ripristinare, in modo coordinato, i valori e i livelli di naturalità delle aree, nonché assicurarne l'integrazione secondo criteri e obiettivi di continuità geografica e di funzionalità ecologica quale la Rete ecologica;

Carta per la Qualità nel quale sono individuati gli elementi che presentano particolare valore urbanistico, architettonico, archeologico e monumentale, culturale, da conservare e valorizzare;

Roma Capitale
 Servizio Valutazioni Ambientali
 Ufficio Istruttorie (VAS,VIA VAP) Ambito Territoriale I
 Circonvallazione Ostiense, 191 – 00154 Roma
 Tel: + 39 0667105495
 P.E.C.: protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it
 VAS PUMS invio contributo alla RL

Gli elaborati denominati *G6 Sistema Paesaggistico* al fine di avere un valido riferimento, nelle fasi successive all'adozione del piano, per un corretto inserimento paesaggistico degli interventi da inserire all'interno delle aree con le caratteristiche della Campagna romana e di quelle aree in cui siano ancora presente le peculiarità paesaggistiche e naturalistiche.

Tale confronto sarà necessario per far emergere come vi sia rispondenza tra gli obiettivi di sviluppo sostenibile posti prioritariamente nel PUMS e la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico-culturale e dei beni paesaggistici presenti nel territorio di Roma Capitale.

Servizio Gestione Riserva Naturale Statale del Litorale Romano ed aree fluviali

In vista della prossima approvazione del Piano di Gestione che (contrariamente ai *Piani per il Parco* che come stabilito dall'art. 12 comma 7 della L. 394/91 sostituiscono ad ogni livello i piani territoriali o urbanistici) non si sostituisce agli strumenti di pianificazione vigenti ma è comunque un atto regolamentare riferibile esclusivamente alla materia della tutela ambientale (art. 17 legge 394/1991), si ritiene necessario, per gli eventuali interventi ricadenti in ambito di Riserva, di osservare, per quanto possibile, gli indirizzi e le indicazioni del *Piano di gestione* che in seguito a conclusione di procedura VAS è pubblicato nel sito del Ministero dell'Ambiente al link www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1555.

Ufficio Coordinamento delle attività finalizzate alla redazione del PAESC
Responsabile Piano di Azione per l' Energia Sostenibile ed il Clima

Con la Delibera di Assemblea Capitolina n. 78 del 14/11/2017, Roma Capitale ha formalmente aderito al "Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia", con l'impegno ad adottare, entro due anni il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC);

Ad oggi il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima è in fase di redazione e dovrà essere approvato entro il 14/11/2019: oltre all' inventario delle emissioni esso conterrà un elenco di azioni prioritarie, nei diversi settori che contribuiranno al raggiungimento dell'obiettivo minimo di riduzione delle emissioni di gas serra del 40% entro il 2030.

Molte delle azioni partono dalle indicazioni strategiche provenienti dai singoli Piani settoriali tra cui, per il settore della mobilità, il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile.

Il PUMS, in sinergia con il PAESC, contribuirà all'abbattimento del 40% di CO₂, come da:

- Macroazione B.2 "Sostenibilità energetica ed ambientale" – Miglioramento qualità dell'aria

stimando un consumo di CO₂ pari a 1,5tCO₂/abitante/anno per la situazione attuale, fino ad un valore < 1,2 tCO₂/abitante/anno per lo scenario di Piano.

Dalle simulazioni in termini di emissioni viene stimato un abbattimento fino al 15,9 % delle CO₂ per lo scenario di Piano.

Tali indicatori ambientali vengono calcolati con il modello di simulazione delle emissioni inquinanti COPERT utilizzando una metodologia *top-down*; essa differisce dalla metodologia utilizzata per l'inventario delle emissioni climalteranti del PAESC che è quella *bottom – up* poiché utilizza dati di base dettagliati per arrivare alla stima dell'ammontare totale dei consumi e delle emissioni. In particolare per i trasporti nel PAESC i dati di attività principali sono costituiti dai consumi di benzina, gasolio e GPL sul venduto. I due metodi possono essere comparabili attraverso il confronto tra la situazione attuale (baseline) e la riduzione che si verificherà durante l'attuazione del piano.

Si prende comunque atto della possibile non totale corrispondenza del dato finale di CO₂ da tenere in considerazione nella fase di confronto nel raggiungimento degli obiettivi comuni.

Tale gap potrebbe essere risolto, anche nelle successive fasi di monitoraggio, avvalendosi di un possibile studio su un parametro di conversione per le due metodologie.

Direzione Rifiuti, Risanamenti ed Inquinamenti

Preliminarmente a qualsiasi valutazione tecnica, si ritiene necessario che la Regione Lazio verifichi e attesti la coerenza del progetto presentato con il Piano di Gestione dei Rifiuti approvato con DCR n°14 del 18.01.2012 nonché con gli indirizzi approvati per la nuova pianificazione in corso di sviluppo.

Componente Atmosfera

L'Ufficio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo premette che le osservazioni di competenza, relative alle valutazioni ambientali connesse al PUMS, non possono prescindere da quello che è lo stato attuale della qualità dell'aria e delle relative criticità esistenti. E' noto, infatti, che ancora oggi sussistono superamenti per la media annuale del NO₂ e il rischio di oltrepassare il numero consentito di superamenti annui del valore limite giornaliero per il PM₁₀; è utile ricordare che il rispetto dei valori limite doveva essere osservato entro l'anno 2010. Il mancato rispetto di tale termine ha contribuito, unitamente ad altre realtà nazionali, a determinare la costituzione in mora da parte della Commissione europea nei confronti dell'Italia sia per i superamenti dei valori limite del NO₂ registrati in 15 zone e agglomerati del territorio italiano (Procedura di infrazione 2015/2043), tra cui l'agglomerato di ROMA (IT1215), sia per il mancato rispetto del valore limite giornaliero delle concentrazioni di PM₁₀ (infrazione n. 2014/2147). Tale condizione di inadempienza della normativa, ma soprattutto il potenziale impatto sulla salute derivante dalla esposizione della cittadinanza a valori di concentrazioni che eccedono i limiti, costituiscono degli elementi prioritari da tenere in debita considerazione nelle valutazioni ambientali inerenti il Piano in oggetto.

E' del tutto evidente che, avendo il PUMS tra i suoi obiettivi principali quello di ridurre l'inquinamento atmosferico, di cui uno dei principali fattori emissivi è costituito proprio dal traffico veicolare, gli interventi in esso previsti sono finalizzati a rendere sostenibile la mobilità e, quindi, a conseguire una significativa riduzione delle concentrazioni in aria degli inquinanti atmosferici. Risulta, pertanto, fondamentale che le valutazioni ambientali dimostrino, per i diversi interventi, la loro efficacia sia in termini di riduzione delle emissioni che delle corrispondenti riduzioni delle concentrazioni in aria degli inquinanti (prioritariamente NO₂ e PM₁₀). La valutazione dei benefici nei soli termini emissivi risulta parziale se non vengono contemplate le condizioni diffusive dell'atmosfera; a tal proposito, a titolo esemplificativo, si veda anche quanto argomentato infra riguardo allo smart-working.

Risulta, inoltre, necessario determinare il profilo temporale entro cui l'attuazione degli interventi previsti nel Piano, secondo il cronoprogramma ivi riportato, determini i benefici attesi in termini di miglioramento della qualità dell'aria. Ciò è importante per comprendere l'entità nel tempo dei benefici e poter determinare la possibile previsione di rientro nei valori limite vigenti e, dunque, di ottemperanza alla norma.

La valutazione in tal senso, a parere dello Scrivente, può costituire un elemento guida che, unitamente agli altri elementi già considerati nel Piano, può consentire, anche in fase esecutiva del Piano, di individuare in modo più mirato una eventuale rimodulazione delle priorità di attuazione degli interventi stessi, finalizzata a minimizzare i tempi per il conseguimento dei benefici ambientali di riduzione dell'inquinamento, e, dunque, a contribuire in modo efficace al rispetto dei limiti, essendo esso una priorità assoluta per i motivi rappresentati in premessa.

Tali elementi sono, peraltro, intimamente connessi all'analisi di coerenza esterna tra il Piano in oggetto e il Piano di Risanamento della Qualità dell'aria in corso di aggiornamento. Risulta, infatti, necessaria la massima armonizzazione tra i due strumenti di Pianificazione per poter conseguire l'obiettivo convergente di miglioramento della qualità dell'aria e del rispetto dei limiti. Ciò assume maggiore importanza se si tiene conto che, trattandosi del PUMS di una città metropolitana complessa quale è Roma Capitale, le implicazioni derivanti dall'applicazione degli interventi previsti nei due Piani suddetti risultano preponderanti rispetto al resto della Regione.

In tal senso anche l'integrazione stretta con i Piani della Città Metropolitana riveste, ai fini delle ripercussioni ambientali, valenza strategica. Ciò è ancor più vero se si considera che i benefici di riduzione dell'inquinamento, per natura intrinseca al fenomeno stesso, sono tanto più significativi quanto più l'area di intervento è estesa e le azioni coordinate tra loro.

Si ritiene, inoltre, necessaria un'analisi dei costi/benefici, ponderando adeguatamente la valenza dei benefici ambientali. In tal senso, infatti, risulta particolarmente importante internalizzare nell'analisi del rapporto anche i costi delle esternalità dell'inquinamento (come quelli connessi alle spese sanitarie) nonché alle potenziali sanzioni a fronte delle suddette procedure di infrazione. Analogamente a quanto

riportato nel paragrafo precedente, tale analisi contribuirebbe a individuare meglio le priorità di realizzazione degli interventi massimizzando i benefici ambientali attesi a parità di costi sostenuti.

Infine, in riferimento a quanto previsto nel Piano in merito allo smart-working, si ritiene utile che vengano approfonditi gli aspetti ambientali ad esso connessi, ritenendolo uno strumento strategico che consentirebbe di massimizzare la riduzione delle concentrazioni degli inquinanti anche a parità di emissioni inquinanti e di flussi veicolari complessivi giornalieri e a fronte di un basso valore del rapporto costi/benefici. Infatti, già la sola redistribuzione dei flussi veicolari nel corso della giornata, con conseguente riduzione della congestione veicolare nelle ore di punta, porterebbe, comunque, ad avere dei benefici in termini di qualità dell'aria (oltre naturalmente ad una maggiore vivibilità) in considerazione delle diverse condizioni di diffusività atmosferica nell'arco della giornata stessa. Come è noto, le condizioni più proibitive per il rimescolamento dell'aria, infatti, si verificano nel primo mattino e nel tardo pomeriggio, proprio in corrispondenza delle fasce orarie interessate dai picchi di flusso veicolare.

Componente Acustica

L'Ufficio Conformità acustica per le realizzazioni Urbanistiche e Edilizie per le Infrastrutture di trasporto e i Parcheggi Pubblici e Privati per Recettori Sensibili e Autorizzazioni Ambientali comunica quanto segue. L'esame istruttorio del Rapporto preliminare e del Documento di Piano Voll. 1 e 2, permette di esprimere un parere di compatibilità acustica ambientale, in linea di massima favorevole.

In merito alla documentazione esaminata si sottolinea di dare massima attenzione agli interventi immediatamente eseguibili quali l'adozione e l'incentivazione del telelavoro e dello smart working nell'ambito delle società e degli enti pubblici dotati di Mobility Manager.

In merito ai singoli interventi di piano, quando si passerà alla fase esecutiva, si dovrà predisporre idonea valutazione di impatto/clima acustico ai sensi della normativa di settore, già correttamente citata nel Rapporto preliminare, e in relazione a detta documentazione tecnica, redatta da tecnico competente in acustica, questo ufficio potrà esprimere il proprio parere obbligatorio di competenza.

IL DIRETTORE
Dott. *Marcello* Visca



Segreteria Tecnico Operativa
CONFERENZA DEI SINDACI
ATO 2 Lazio Centrale – Roma

Segreteria Tecnico Operativa
 AT02 Lazio Centr'n-c-Roma

PROT. P.E. 654

Del M. Ji | MS

Roma Capitale
Dipartimento Programmazione e Attuazione
Urbanistica
Direzione
 pec: protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it
 peo: segreteriadirezione.urbanistica@comune.roma.it
Cinzia Esposito
 Direttore

Regione Lazio
Direzione Regionale Territorio, Urbanistica,
Mobilità e Rifiuti – Area Autorizzazioni
Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica
 pec: aut_paesaggistiche_vas@regione.lazio.legalmail.it

e p.c. **ACEA AT02 S.p.A.**
 pec: acea.ato2@pec.aceaspa.it

Investimenti e Ingegneria della Manutenzione
 peo: giovanni.delliquadri@aceaspa.it
Giovanni Delli Quadri
 Responsabile

Gestione Nuovi Comuni e Asset
 peo: silvio.bianchini@aceaspa.it
Silvio Bianchini

Inviata via pec e/o peo

Roma, 29 aprile 2019

OGGETTO: Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS ai sensi del Part. 12 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., relativa al ‘Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)’ di Roma Capitale.

Con riferimento al rapporto preliminare trasmesso con nota prot. 61599 del 5 aprile u.s. relativamente al procedimento in oggetto, preso atto che il Gestore del S.I.L ACEA AT02 S.p.A. è tra i destinatari della nota, la Scrivente Segreteria Tecnico Operativa dell'ATO2 Lazio Centrale Roma segnala la necessità che il Gestore del S.I.L. esprima un parere sulla disponibilità idrica e la capacità depurativa nelle zone interessate dal progetto in esame.

Il coinvolgimento del Gestore del S.I.L. appare opportuno per quanto previsto dall'art. 21 ‘Modalità di realizzazione di nuove opere ed impianti’ /comma 5 /della Convenzione di Gestione sottoscritta il 6 agosto 2002 dai Comuni dell'ATO2: *“Qualora uno o più comuni dell'ATO adottino nuovi strumenti urbanistici o ne varino sostanzialmente uno preesistente dovranno, ai sensi del punto 8.4.10 del D.P.C.M. 4/3/96, preventivamente sentire il Gestore e attraverso l'Autorità di Ambito*

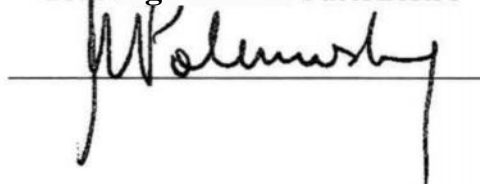
provvedere all'adeguamento del Piano''.

ACEA AT02 non allaccerà alla rete idrica le nuove costruzioni previste se non ci sarà disponibilità idrica o se queste non saranno o non potranno essere allacciate ad un sistema depurativo regolarmente funzionante.

Con riferimento all'art.146 comma 1 lett. g) del D.Lgs.152/2006, all'art. 25 comma 3 delle Norme di Attuazione del Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTAR), approvato con D.G.R. 42/2007 ed all'art. 31 comma 4 delle Norme di Attuazione del Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTAR), approvato con D.G.R. 18/2018, qualora non sia già disposto da regolamenti dell'Ente competente e/o previsto dal Programma in oggetto, si rappresenta che è necessario prevedere la separazione delle acque bianche dalle acque nere, al fine di evitare ripercussioni negative sull'ambiente.

Infine, qualora per l'intervento in oggetto si preveda il trasferimento ad ACEA ATO 2 S.p.A. di opere relative al S.I.I., si chiede la sottoscrizione di una convenzione per la "Verifica funzionale ai fini gestionali" da parte del soggetto realizzatore dell'opera con ACEA ATO 2 S.p.A., così come previsto dall'art. 157 del D.Lgs. 152/06: 'Gli enti locali hanno facoltà di realizzare le opere necessarie per provvedere all'adeguamento del servizio idrico in relazione ai piani urbanistici ed a concessioni per nuovi edifici in zone già urbanizzate, previo parere di compatibilità con il piano d'ambito reso dall'Autorità d'ambito e a seguito di convenzione con il soggetto gestore del servizio medesimo, al quale le opere, una volta realizzate, sono affidate in concessione'.

Il Dirigente Responsabile (ad interim)
dott. Ingoiassimo Paternostro





REGIONE
LAZIO

DIREZIONE CAPITALE NATURALE, PARCHI E AREE PROTETTE
IL DIRETTORE
GR/30/00

Alla Direzione Regionale Politiche Abitative e
Pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica –
Area Autorizzazioni paesaggistiche e VAS
SEDE

Comune di Roma Capitale – Dipartimento
Programmazione e Attuazione Urbanistica
protocollo@pec.cittametropolitanaroma.gov.it

OGGETTO: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs 152/2006 sul Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale . Comunicazioni.

In riferimento alla procedura in oggetto,

Vista la nota dall'Autorità procedente, prot. 271069 del 05/04/2019 con cui è stato trasmesso il Rapporto Preliminare;

Preso Atto dei contenuti del Rapporto Preliminare, in riferimento alla natura, finalità e articolazione del documento di scoping, in base alle quali si esprimono le seguenti osservazioni:

1. Nel Cap. 3.1.5., si suggerisce di aggiungere tra le componenti considerate per gli "Obiettivi di sostenibilità ambientale" anche la voce NATURA E BIODIVERSITA' al quadro sinottico di riferimento;
2. Relativamente al sistema di Aree Naturali Protette e a quello afferente alla Rete Natura 2000, si suggerisce di implementare il Cap. 3.1 con un apposito paragrafo dedicato alla "Normativa Ambientale" che riporti la seguente normativa di settore cogente, rispetto alla quale dovrà essere verificata la coerenza della proposta di Piano:
 - a. Direttiva 92/43/CE "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche"
 - b. D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche."
 - c. DGR n. 159 del 14 aprile 2016 "Adozione delle Misure di Conservazione finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) – IT60300 (Roma);



d. L.R. 29/1997 "Norme in materia di aree naturali protette regionali".

3. Relativamente alla Proposta di Indice del Rapporto Ambientale (Cap. 4), si suggerisce di completarlo, inserendo un apposito paragrafo, ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D. Lgs 152/2006, che contenga gli elementi necessari alla procedura di Valutazione di Incidenza, di cui all'art. 5 del DPR n. 357/1997.

Ciò premesso, si invita il proponente, nella redazione del Rapporto Ambientale, a tenere nel dovuto conto le considerazioni sopra esposte. Si invita infine, ai fini dell'eventuale implementazione del quadro conoscitivo, alla consultazione delle banche dati all'indirizzo <https://dati.lazio.it/it>.

LDA

Il Direttore regionale
Vito Consoli



ASTRAL SpA

Tit: _____

Cl: _____

prot n 1668/19/LAV

N. 0011840 08/05/2019 UOR: _____



ROMA, 07 MAG 2019

Spettabile
 Regione Lazio
 Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione
 Territoriale, Paesistica e Urbanistica
 Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica
 c.a. RUP Ing. Ferdinando Maria Leone
 aut_paesaggistiche_vas@regione.lazio.legalmail.it

E p.c. Spettabile
 Comune di Roma
 Dipartimento Pianificazione e Programmazione Urbanistica
 protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e ss. Mm. li. – relativa al “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale” – Comune di Roma:

In riferimento alla vs nota prot. U.0312412.19-04-2019 pervenuta in Astral S.p.A. al prot. 10883 del 19.04.2019 con la quale viene convocata la Conferenza di Consultazione per l'approvazione delle opere di cui all'oggetto per il giorno 15.05.2019, comunichiamo quanto segue:

Considerato:

- che con specifico verbale di Consegna sottoscritto in data 11.01.2019 parte della viabilità regionale di competenza Astral SpA, è stata consegnata definitivamente ad ANAS SpA a partire dal giorno 21.01.2019;
- che, a seguito del verbale di cui sopra, all'interno del Comune di Roma, Astral non ha più viabilità di propria competenza;

La scrivente ritiene di poter esprimere parere Favorevole alla realizzazione delle opere di cui all'oggetto, ritenendo che le stesse non andranno ad influire sul corretto funzionamento della viabilità regionale di propria competenza.

Distinti saluti

Ufficio Progettazione

Il Responsabile

Ing. Federico Ranieri

Area Progettazione, Lavori ed Espropri

Il Dirigente

Ing. Giovanni Torriero

Il Direttore Generale

Dr. Daniele Licci

Azienda Strade Lazio
 Astral Spa con Socio Unico
 Società soggetta a direzione e
 coordinamento della Regione Lazio

Sede operativa e legale
 Via del Pascaccio 96/98
 00166 Roma
 t. +39.06.5168.7516
 www.astralspa.it
 protocolloastral@pec.astralspa.it

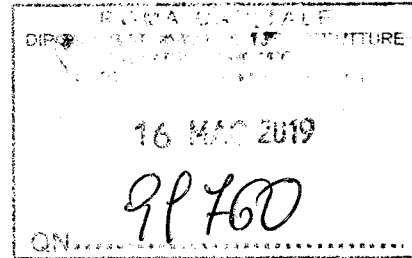
p.iva 07244131004
 cf. 07244131004
 reg.imprese 07244131004
 rea 1020380
 capitale sociale
 € 10.000.000,00 interamente
 versato



ROMA



Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana
 Centrale Unica Lavori Pubblici
 Direzione Urbanizzazioni Primarie
 U.O. Opere Stradali
 Servizio I



- Alla **Regione Lazio**
 Direzione Regionale per le politiche
 abitative e la pianificazione territoriale,
 paesistica e urbanistica
 Area autorizzazioni paesaggistiche e
 valutazione ambientale strategica
- Al **Dipartimento Programmazione e
 Attuazione Urbanistica**
 Direzione
- e p.c. Al **Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e
 Manutenzione Urbana**
 Direzione

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. – relativa al “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale” – Comune di Roma
 Convocazione 1° Conferenza di Consultazione 15/05/2019

Con riferimento alla nota acquisita al prot. dello scrivente Dipartimento al n. QN 79186 del 20/04/2019, riguardante la 1° Conferenza di Consultazione della prima fase procedurale della Valutazione Ambientale Strategica sulla base del relativo Rapporto Preliminare, si ritiene di non avere competenze specifiche in questa fase preliminare.

Tuttavia questo Dipartimento si riserva di esprimere nelle fasi successive del procedimento in esame, considerazioni sui singoli interventi di competenza.

Il Responsabile del Servizio
 Ing. Stefano Cirelli

Il Dirigente
 ad interim
 Ing. Maurizio Di Tosto

Roma Capitale
 Via L. Petroselli, 45 - 00186 Roma
 Telefono 06-67103251
 Email: stefano.cirelli@comune.roma.it
 PEC: protocollo.infrastrutture@pec.comune.roma.it



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

Direzione Regionale
per le Politiche Abitative e la Pianificazione
Territoriale, Paesistica e Urbanistica
Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione
Ambientale Strategica
SEDE

e. p.c.

Comune di Roma
Via del Turismo, 30 – 00144 Roma
protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) - Art.13 del D.lgs.152/2006 e s.m.i. relativa al “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale” - Comune di Roma.

1^a Conferenza di consultazione del 15/05/2019.

Contributo ai sensi dell'art. 13 del D.lgs.152/2006 e s.m.i.

In riferimento alla procedura in oggetto, vista la nota dell'Autorità Procedente prot.n.QI 61599 del 05/04/2019 in cui veniva indicata la documentazione afferente al PUMS in esame ed individuata anche la scrivente struttura regionale tra i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) per fornire informazioni in merito, vista la successiva nota prot.n.312412 del 19/04/2019 di Codesta Autorità Competente (AC) con cui è stata convocata la seduta della 1^a Conferenza di consultazione, preso visione della documentazione pubblicata sul sito istituzionale del Comune di Roma (<https://cloud.rpr-spa.it/index.php/s/PumsRoma>), ossia del Rapporto Preliminare V.A.S., si rappresenta quanto segue al fine di fornire un contributo ai sensi dell'art. 13 del D.lgs.152/2006 e s.m.i..

Dall'esame della sezione “Costruzione del quadro pianificatorio e programmatico” ed in particolare delle tabelle descritte nelle pagg.56-60, si suggerisce di inserire:

- nella tabella “Qualità dell'aria”, il riferimento alla nuova zonizzazione regionale come da D.G.R. n. 536 del 15/09/2016;
- nella tabella “Energia e cambiamenti climatici”, il riferimento al Piano Energetico regionale vigente;
- nella tabella “Suolo e sottosuolo”, il riferimento alla D.lgs.152/2006 e s.m.i., Norma quadro in materia di prevenzione e limitazione delle emissioni in acqua;
- valutare l'opportunità di prevedere una sezione dedicata alla componente ambientale “Acque superficiali e sotterranee” in cui prevedere gli obiettivi generali di “garantire la tutela ambientale delle risorse idriche e dell'ecosistema acqua”, anziché includerla nella sezione “Suolo e sottosuolo”, in modo da rendere autonoma la successiva fase di monitoraggio degli indicatori del Piano in esame;
- nella tabella “Paesaggio e beni culturali”, tra gli obiettivi specifici si suggerisce la possibilità di prevedere una “messa a sistema” delle cosiddette “isole ambientali” e delle “zone 30”

previste nel PUMS come “connessioni lente” e con maggiore sensibilità nei confronti dell’obiettivo individuato come specifico n.1 “*Riduzione dell’incidentalità stradale*” all’interno della “*Sicurezza ed equità sociale*”; tale possibilità di prevedere una “messa a sistema” potrebbe essere evidenziata da un impianto di verde lineare strutturato (impianti arborei ed arbustivi) che aiuterebbe a contribuire all’abbattimento delle polveri e degli inquinanti in atmosfera;

- nella tabella “*Sicurezza ed equità sociale*”, il riferimento alla pianificazione comunale (piani e programmi attuativi e di settore) richiamata nello stesso Rapporto Preliminare nelle pagg.51-53, sezione “*Sicurezza stradale*”.

In riferimento a quanto indicato nel Rapporto preliminare, pag. 45, “*Il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti che saranno oggetto di aggiornamento secondo le procedure di legge.*” si chiede di approfondire in merito alle modalità di attuazione di tali previsioni nonché le destinazioni d’uso consentite e previste dal PUMS, in particolare per quanto riguarda le cosiddette “*isole ambientali*” e delle “*zone 30*”.

Per una maggiore e agevole lettura del testo, si chiede di valutare un nuovo inserimento delle tabelle demografiche di pag.68 e dei grafici macroobiettivo/indicatori/scenari di pagg.104-105.

In merito al §3.5 “*Identificazione delle possibili ricadute ambientali delle linee di azione del PUMS*” e del “*Raggiungimento degli obiettivi*”, si chiede di dare maggior risalto ai sensibili miglioramenti che lo Scenario di Piano prevede di raggiungere rispetto agli Scenari attuale e di riferimento, ciò per evidenziare i “punti di forza” del PUMS vista l’opportunità di una pianificazione di maggior dettaglio.

Nel Rapporto preliminare è stato individuato anche il sistema delle AA.NN.PP. regionali e Rete Natura 2000 interessate a livello della Città metropolitana, a tal riguardo il PUMS potrebbe essere occasione per far emergere la correlazione tra le Aree Naturali Protette e la rete sistemica prevista nel PUMS stesso, volta a connettere le aree verdi con circuiti turistico-culturali e per il tempo libero, utilizzabili anche in termini di spostamenti casa-scuola e/o casa-lavoro; tale obiettivo potrebbe, in tal caso, contribuire all’individuazione di percorsi alternativi con maggiore garanzia di sicurezza stradale ed in diretta relazione al notevole patrimonio culturale e paesaggistico proprie della città di Roma.

Si trasmette la presente nota come contributo per il proseguo del procedimento in essere di Vostra competenza.

Funzionari
Arch. Paola Giorgioli

Arch. Paola Pelone

Il Direttore
Ing. Flaminia Tosini



**REGIONE
LAZIO**

DIREZIONE REGIONALE PER LE POLITICHE ABITATIVE E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE,
PAESISTICA E URBANISTICA
AREA AUTORIZZAZIONI PAESAGGISTICHE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Comune di Roma
Dipartimento Pianificazione e
Programmazione Urbanistica
Via del Turismo, 30 - 00144 Roma
protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

Regione Lazio
Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica
Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo
dir.lavoripubblici@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree
Protette
direzioneambiente@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la
Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica
- Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione
Negozziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma
Capitale;
- Area Pianificazione Paesistica e Territoriale;
territorio@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità
infrastrutturemobilita@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale Agricoltura e Sviluppo Rurale, Caccia
e Pesca
agricoltura@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei
Rifiuti
- Area Valutazione di Incidenza
- Area Valutazione di Impatto Ambientale
- Qualità dell'Ambiente
val.amb@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale per lo Sviluppo economico, le Attività
Produttive e Lazio Creativo
sviluppoeconomico@regione.lazio.legalmail.it

Regione Lazio
Direzione Regionale Salute e Integrazione Sociosanitaria
salute@regione.lazio.legalmail.it

Ministero per i Beni, le Attività Culturali e il Turismo
**- Segretariato Regionale per i Beni Culturali e
Paesaggistici del Lazio**

mbac-sr-laz@mailcert.beniculturali.it

**- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per
l'Area Metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e
l'Etruria Meridionale**

mbac-sabap-rm-met@mailcert.beniculturali.it

**- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del
Comune di Roma**

mbac-sabap-rm@mailcert.beniculturali.it

**- Soprintendenza speciale per il Colosseo, il Museo
Nazionale Romano e l'area archeologica di Roma**

mbac-ss-colosseo@mailcert.beniculturali.it

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del
Mare**

- Direzione Generale per le Valutazioni ambientali
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale
protocollo@pec.autoritadistrettoac.it

Autorità di Bacino del Fiume Tevere
bacinotevere@pec.abtevere.it

**Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale
del Lazio – ARPA LAZIO**
direzione.centrale@arpalazio.legalmailpa.it

ASL ROMA 1
protocollo@pec.aslroma1.it

ASL ROMA 2
direzione.generale@pec.aslroma2.it

ASL ROMA 3
protocollo@pec.aslromad.it

ASL ROMA 4
protocollo@pec.aslroma4.it

ASL ROMA 5
protocollo@pec.aslromag.it

ASL ROMA 6
servizio.protocollo@pec.aslromah.it

Autorità ATO n.2 Lazio Centrale
stoato2roma@pec.ato2roma.it

ACEA ATO 2
acea.ato2@pec.aceaspa.it

Città Metropolitana di Roma Capitale
- Dipartimento IV - Servizi di Tutela e valorizzazione dell'Ambiente
- Dipartimento VI - Governo del Territorio e della Mobilità
protocollo@pec.cittametropolitanaroma.gov.it

Riserva Naturale Litorale Romano
protocollo.generale@comune.fiumicino.rm.gov.it
protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it

Riserva Naturale Statale Tenuta di Castelporziano
protocollo.centrale@pec.quirinale.it

Parco Naturale Regionale dell'Appia Antica
protocollo.generale@pec.parcoappiaantica.eu

Ente Roma Natura
protocollo@pec.romanatura.roma.it

Parco Naturale Regionale di Veio
parcoveio@regione.lazio.legalmail.it

Parco Naturale Regionale Inviolata
protocollo@pec.guidonia.org

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - Direzione Territoriale di Roma
rfi-dpr-dtp.rm@pec.rfi.it

Anas S.p.A. - Direzione Generale
anas@postacert.stradeanas.it

Area Compartimentale Lazio
anas.lazio@postacert.stradeanas.it

Autostrade del Lazio S.p.A.
autostradedellazio@postacert.stradeanas.it

Roma Metropolitane
protocollo@pec.romametropolitane.it

ATAC S.p.A.
protocollo@cert2.atac.roma.it

Roma Capitale:

- Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica;
protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

- Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana;

protocollo.infrastrutture@pec.comune.roma.it

- Dipartimento Mobilità e Trasporti;

protocollo.mobilitatrasporti@pec.comune.roma.it

- Dipartimento Tutela Ambientale;

protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it

- Dipartimento Patrimonio e Politiche Abitative;

protocollo.patrimonio@pec.comune.roma.it

protocollo.politicheabitative@pec.comune.roma.it

Municipio Roma I

protocollo.mun01@pec.comune.roma.it

Municipio Roma II

protocollo.mun02@pec.comune.roma.it

protocollo.mun03@pec.comune.roma.it

Municipio Roma IV

protocollo.mun04@pec.comune.roma.it

Municipio Roma V

protocollo.mun05@pec.comune.roma.it

Municipio Roma VI

protocollo.mun06@pec.comune.roma.it

protocollo.mun07@pec.comune.roma.it

Municipio Roma VI

protocollo.mun08@pec.comune.roma.it

Municipio Roma VII

protocollo.mun09@pec.comune.roma.it

protocollo.mun10@pec.comune.roma.it

Municipio Roma VIII

protocollo.mun11@pec.comune.roma.it

Municipio Roma IX

protocollo.mun12@pec.comune.roma.it

Municipio Roma X

protocollo.mun13@pec.comune.roma.it

Municipio Roma XI

protocollo.mun15@pec.comune.roma.it

Municipio Roma XII

protocollo.mun16@pec.comune.roma.it

Municipio Roma XIII

protocollo.mun18@pec.comune.roma.it

Municipio Roma XIV

protocollo.mun19@pec.comune.roma.it

Municipio Roma XV

protocollo.mun20@pec.comune.roma.it

Comune di Guidonia Montecelio;

protocollo@pec.guidonia.org

Comune di Fiumicino;

protocollo.generale@comune.fiumicino.rm.gov.it

Comune di Pomezia;

protocollo@pec.comune.pomezia.rm.it

Comune di Tivoli;

info@pec.comune.tivoli.rm.it

Comune di Ardea;

uff.protocollo@pec.comune.ardea.rm.it

Comune di Marino;

protocollo@pec.comune.marino.rm.it

Comune di Albano Laziale;

protocollo@cert.comune.albanolaziale.rm.it

Comune di Monterotondo;

comune.monterotondo.rm@pec.it

Comune di Ciampino;

protocollo@pec.comune.ciampino.roma.it

Comune di Fonte Nuova;

protocollo@cert.fonte-nuova.it

Comune di Mentana;

protocollo@pec.comune.mentana.rm.it

Comune di Frascati;

protocollofrascati@legalmail.it

Comune di Palestrina;

protocollo@comune.palestrina.legalmail.it

Comune di Grottaferrata;

info@pec.comune.grottaferrata.rm.it

Comune di Anguillara Sabazia;
comune.anguillara@pec.it

Comune di Zagarolo;
protocollo@pec.comunedizagarolo.it

Comune di Formello;
protocollocomunediformello@pec.it

Comune di Monte Compatri;
protocollo@pec.comune.montecompatri.roma.it

Comune di Campagnano di Roma;
protocollo@pec.comunecampagnano.it

Comune di Riano;
segreteria.comune.riano@pec.it

Comune di Castel Gandolfo;
protocollocastelgandolfo@pec.it

Comune di Monte Porzio Catone;
comune.monteporziocatone@legalmail.it

Comune di Sacrofano;
comune@pec.comunedisacrofano.it

Comune di Galliciano nel Lazio;
gallicanonellazio@pec.it

Comune di Trevignano Romano;
protocollo@pec.trevignanoromano.it

Comune di Colonna;
info@pec.comunedicolonna.it

Comune di Poli;
amministrativo@pec.comunepoli.it

Comune di San Gregorio da Sassola;
comune.sangregorio@pec.it

Comune di Castel San Pietro Romano;
protocollocspr@pec.cittametropolitanaroma.gov.it

OGGETTO: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) - Art. 13 del D. Lgs. 152/2006 e ss. mm. ii. – relativa al “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale” – Comune di Roma.

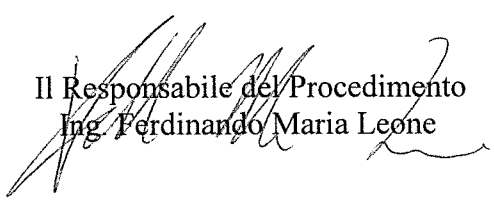
Trasmissione esiti Conferenza di Consultazione del 15/05/2019

Si trasmettono in allegato gli esiti della conferenza di valutazione del 15/05/2019, giusta convocazione con nota prot. n.312412 del 19/04/2019.

Oltre ai contributi citati nell'allegato esito della Conferenza, si trasmettono gli ulteriori contributi pervenuti successivamente alla Conferenza, fino alla data odierna:

- Roma Capitale Dipartimento Infrastrutture e Manutenzione Urbana, nota prot. n. 99760 del 16/05/2019, acquisita al prot. n. 374629 del 16/05/2019;
- Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti – Area Valutazione di Impatto Ambientale, nota prot. n. 380748 del 20/05/2019;

Come indicato nell'allegato esito della conferenza, si invitano gli SCA individuati, qualora non già fatto, a rilasciare il proprio parere in questa fase di consultazione della VAS nel termine di 30 giorni dalla data della ricezione della presente.



Il Responsabile del Procedimento
Ing. Ferdinando Maria Leone



Il Dirigente *ad interim*
arch. Maria Luisa Salvatori



OGGETTO: PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA EX
ART.13 D.LGS. 152/2006
“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale”.
ESITI CONFERENZA DI CONSULTAZIONE

Nell’ambito della procedura di VAS ai sensi dell’art. 13 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il Piano in oggetto, in data 15 maggio 2019 presso la Direzione per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, con inizio alle ore 10.30 si è svolta la prima conferenza di consultazione, convocata con nota prot. n.312412 del 19/04/2019.

Presenti (si allega foglio firme):

Per l’Autorità Competente (di seguito AC): Arch. Manuela Manetti (Direttore), Arch. Maria Luisa Salvatori (Dirigente ad Interim) e Ing. Ferdinando Maria Leone (Responsabile del procedimento VAS), Marco Stradella (Istruttore)

Per l’Autorità Procedente (di seguito AP): Massimo Mengoni (redattore Rapporto Ambientale), Arch. Vincenzo Riccobono (referente Dipartimento PAU Roma Capitale), Alessandro Fuschiotto (Dirigente Roma Servizi Mobilità), Enzo Fanelli (Roma Servizi Mobilità), Marco Cianfano (Roma Servizi Mobilità), Michele Valente (Referente Risorse per Roma).

Soggetti competenti in materia ambientale (di seguito SCA):

- Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica – Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale: Lucia Bontempo;
- Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità: Emanuela Vecchio;
- M.I.B.A.C.T. - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Roma – Arch. Alessandra Fassio, giusta delega del Soprintendente Speciale Arch. Francesco Prosperetti (nota prot. n. 17454 del 15/05/2019);
- ASL Roma 1 – Marisa Raffo;
- Città Metropolitana di Roma Capitale – Dipartimento VI – Arch. Annarita Turlò (giusta delega del Dirigente Arch. Massimo Piacenza), Maria Sparagna e Ludovico Vannicelli;
- Parco Naturale Regionale dell’Appia Antica: Alma Rossi, Cosimo Marco Calò e Antonella Vettori;
- Autostrade del Lazio S.p.A.: Alessandro Micheli (giusta delega dell’Amministratore Delegato Stefano Granati prot. n. 98-P del 14/05/2019), responsabile del procedimento dell’intervento “Corridoio Intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone”;
- Roma Capitale – Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica: Vincenza Riccobono;
- Roma Capitale – Dipartimento Mobilità e Trasporti: Giorgia Dalzocchio;
- Roma Capitale – Dipartimento Tutela Ambientale: Monica Mendozza;
- Roma Capitale – Municipio Roma VII: Stefano Maria Cocchia;
- Roma Capitale – Municipio Roma XIII: Rodolfo Gaudio;
- Roma Capitale – Municipio Roma XIV: Claudio D’Andrea;



- Roma Capitale – Soprintendenza Capitolina ai Beni Culturali: Gianluca Seningo;
- Comune di Albano Laziale: Federica Giglio;

Assiste in qualità di uditore alla Conferenza il sig. Vito Velardi dell'Assessorato Città in Movimento del Comune di Roma Capitale (revisore del gruppo di lavoro redattore del Piano).

In apertura di Conferenza il Direttore Regionale Arch. Manuela Manetti presenta i rappresentanti della Direzione in qualità di Autorità Competente e ricorda che ai fini della redazione degli esiti della conferenza la seduta verrà audio registrata (i rappresentanti degli SCA invitati presenti, informati della cosa e che prenderanno la parola, ne danno il loro consenso tacito).

Il Dirigente ad interim dell'Autorità Competente prende la parola e chiarisce inizialmente che siamo nella fase iniziale della procedura di VAS, cosiddetta fase di scoping o di consultazione iniziale che ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. 152/06 e ss. mm. ii. viene effettuata al fine di definire il livello di dettaglio delle informazioni da inserire nel Rapporto Ambientale, con riferimento ai contenuti di cui all'Allegato VI della Parte Seconda del Decreto medesimo. La presente Conferenza è pertanto da intendersi come Conferenza di Consultazione, non propriamente riconducibile alla Conferenza di Servizi ex L. 241/1990 e s.m.i. La Conferenza di Consultazione non esaurisce la suddetta fase di scoping. Infatti ad esito della presente conferenza, in ogni caso, verranno inviati a tutti gli esiti della presente Conferenza e verrà data la possibilità di espressione ulteriore da parte degli SCA invitati, anche quelli non presenti alla presente conferenza o che ancora non hanno inviato il proprio contributo. Ad esito della presente fase verrà redatto il cosiddetto documento di scoping a carico dell'Autorità Competente. A valle del documento di scoping dovrà essere redatto il Rapporto Ambientale da parte dell'Autorità Procedente e procedere alle successive fasi della VAS che comprendono la fase di pubblicazione (durante la quale chiunque, non solo gli SCA, potrà far pervenire le proprie osservazioni) e quella di valutazione conclusiva.

Nel merito di quanto proposto si chiede all'Autorità Procedente di indicare preliminarmente quale sia la procedura che il Piano di Settore in argomento segue ai fini di una sua approvazione. Visto inoltre che come indicato nel Rapporto Preliminare il Piano ha avuto già preliminarmente una serie di occasioni di dibattito e incontri pubblici sia presso i vari municipi che attraverso la pubblicazione su un sito web dedicato (pumsroma.it), si chiede quali siano le osservazioni e i contributi che già sono stati proposti al Piano in argomento.

Viene data la parola al funzionario Responsabile del Procedimento dell'Area Autorizzazioni Paesaggistiche e VAS della Regione Lazio, in qualità di Autorità Competente (AC), riassume l'iter procedurale finora svolto, ed elenca i contributi finora pervenuti all'Autorità Competente e all'Autorità Procedente:

- Segreteria Tecnica Operativa dell'ATO2 nota prot. n. 454 del 29/04/2019 acquisita al prot. n. 326354 del 29/04/2019;
- Direzione Capitale Naturale Parchi e Aree Protette nota prot. n. 341978 del 06/05/2019;
- ASTRAL S.p.A. prot. n. 11840 del 08/05/2019, acquisita al prot. n. 353318 del 09/05/2019.

ASTRAL S.P.A. nella nota suddetta rappresenta che a seguito dell'avvenuta consegna ad ANAS S.P.A. a partire dal giorno 21/01/2019 ASTRAL S.p.A. non ha più competenza su viabilità ricadenti all'interno del Comune di Roma. ANAS S.p.A. è in ogni caso invitata come S.C.A. alla presente Conferenza.

Viene lasciata la parola ai rappresentanti dell'Autorità Procedente per la presentazione e l'esposizione dei contenuti del Piano e del Rapporto Preliminare.

L'Arch. Riccobono del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica (PAU) di Roma Capitale in rappresentanza dell'Autorità Procedente come Valutazione Ambientale Strategica chiarisce che la redazione del Piano è del Dipartimento Mobilità e Trasporti del Comune di Roma. Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano di settore, operativo con durata temporale di 10 anni che prevede una serie di opere per la mobilità, in parte già avviate e in parte da avviare che dovranno essere realizzate in un decennio.

Come riportato nelle Linee Guida di cui al D.M. Infrastrutture e Trasporti del 04/08/2017 recante *"Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257"* il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Esclusivamente le opere inserite all'interno del PUMS, da redigersi per i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti e da adottare entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore del D.M. suddetto (04/08/2017), possono accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture disposti dal Ministero Infrastrutture e Trasporti.

Per la redazione del Piano è stata effettuata una fase consultiva molto lunga e partecipata (tramite il portale pumsroma.it) attraverso la quale si è formato il Piano elaborato da un Gruppo di Lavoro interdipartimentale del Comune di Roma e dalla Segreteria Tecnica composta dalle 3 società in house del Comune di Roma (Roma Servizi per la Mobilità, Risorse per Roma e Roma Metropolitane) che ha sviluppato operativamente le attività di redazione del Piano ed ha garantito l'interlocuzione tecnica con i soggetti terzi all'Amministrazione e con il Comitato direttivo composto da professori Università e tecnici del settore.

Gli scenari di Piano come indicato nelle Linee Guida ministeriali sono essenzialmente 2, uno di riferimento (SR) che è quello base corrispondente alle opere già finanziate e/o previste in fase di realizzazione e un altro che è il vero e proprio Scenario di Piano (SP), scaturito da tutti i procedimenti consultivi e partecipativi e dalle analisi effettuate. Viene riportato anche uno scenario tendenziale ovvero quello superiore all'orizzonte temporale dei 10 anni previsto dal PUMS, al netto di quanto già previsto negli scenari di Riferimento e di Piano, che fa riferimento alla pianificazione già effettuata dall'Amministrazione Capitolina nel 2012.

Per la procedura di VAS è stato affidato alla società Risorse per Roma la redazione della documentazione prevista (Rapporto Preliminare e successivi adempimenti) a cui viene ceduta la parola per la presentazione.

Il PUMS in esame si colloca tra il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) e il PRG del Comune di Roma e per una scelta precisa dell'Amministrazione dal punto di vista urbanistico non è un Piano che costituisce variante al PRG (le opere contenute nel Piano saranno oggetto di richiesta di finanziamento al Ministero e non richiedono in questa fase richieste di modifica al PRG, per le stesse peculiarità dell'attuale PRG di Roma che non riporta, ad esempio, le attuali tranvie). Nell'ambito delle successive fasi progettuali si procederà poi alla variante urbanistica laddove necessaria.

Con Deliberazione della Giunta Capitolina n. 113/2017, attraverso lo *"Studio su un complesso di infrastrutture per la mobilità pubblica da considerare nella redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile"* redatto dall'Agenzia per la mobilità, sono state approvate le cosiddette



invarianti infrastrutturali “*punti fermi*”, da considerare nella redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile.

Si tratta di interventi che, attraverso il percorso progettuale intercorso tra gli studi per il PRG e l’inizio dei lavori per il PUMS, sono stati definiti prioritari: interventi strutturali indicati come invarianti da considerare nella redazione del PUMS e che costituiscono un complesso di priorità di breve e medio periodo considerate acquisite dall’Amministrazione Comunale nella definizione del nuovo modello di mobilità della città di Roma.

Con Deliberazione n. 46 del 18 marzo 2019 la Giunta Capitolina ha approvato la Proposta di PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale.

Con questo atto, successivo alla deliberazione di Giunta Capitolina n. 251 del 24/12/2018 che approvava il Documento di Piano, si dà avvio ad un percorso che porterà all’adozione e successivamente all’approvazione del PUMS da parte dell’Assemblea Capitolina, una peculiarità sostanziale per poter accedere ai fondi statali.

Dal punto di vista di formazione del Piano nel corso del 2017, per assicurare la più ampia partecipazione alla redazione del Piano e per la diffusione dei documenti e dei cronoprogrammi ad esso inerenti, sono stati messi in campo strumenti di ascolto innovativi: è stata istituita una piattaforma digitale dedicata – il portale www.pumsroma.it – per dare ampia informazione e gestire la consultazione pubblica, sia in fase di acquisizione delle proposte che a valle del processo di pianificazione e disegno degli scenari; sono stati condotti incontri pubblici nei Municipi e somministrate interviste ai cittadini romani con video pubblicati sul Portale stesso; sono state condotte indagini strutturate su campioni rappresentativi di cittadini per rilevare il gradimento delle linee programmatiche e degli obiettivi del PUMS.

Il percorso partecipato ha previsto due principali periodi di apertura alla consultazione:

- una prima fase di ascolto (settembre 2017 – febbraio 2018) ha visto la realizzazione di un Portale dedicato www.pumsroma.it per la diffusione delle informazioni e dei documenti inerenti il PUMS, la raccolta di proposte e progetti attinenti gli ambiti di pianificazione previsti dal MIT (D.M. 4/08/2017), l’acquisizione di voti/commenti sulle proposte stessee pubblicate nel Portale; è stato aperto un dialogo con la città attraverso incontri pubblici sul territorio presso i Municipi e i canali social; è stata data puntuale risposta a tutte le segnalazioni e proposte pervenute dai cittadini, anche se non strettamente attinenti al PUMS;
- una seconda fase di ascolto (luglio 2018): a valle della valutazione trasportistica e dell’analisi di pre-fattibilità tecnica delle proposte pervenute sul portale PUMS, è stata condotta un’ampia indagine strutturata presso i cittadini romani per condividere i macro obiettivi Generali e gli obiettivi Specifici individuati nel Piano; per verificare il livello di gradimento degli stessi; per rilevare il livello di priorità (graduatoria) espressa dai cittadini per il loro inserimento negli scenari di mobilità.

Oltre 4000 proposte sono pervenute da parte dei cittadini che hanno riguardato in primis la sicurezza stradale (primo obiettivo posto dai cittadini più del trasporto pubblico o dei parcheggi) e l’accessibilità (mobilità dolce e sicura che è stata introdotta all’interno del Piano).

Per quanto riguarda gli obiettivi e azioni si è fatto riferimento a quanto indicato nelle linee guida ministeriali (allegato 2 al D.M. 04/08/2017), riportando uno scenario di riferimento (SR) e uno scenario di Piano (SP) come già detto, oltre allo scenario tendenziale a completamento dello studio che non è altro che la definizione completa del PRG.

Il Piano prevede sostanzialmente strutture leggere (tramvie, prolungamenti e/o completamenti di metropolitana, sistemi a fune ecc..) e politiche di regolazione del traffico (pollution charge, sosta

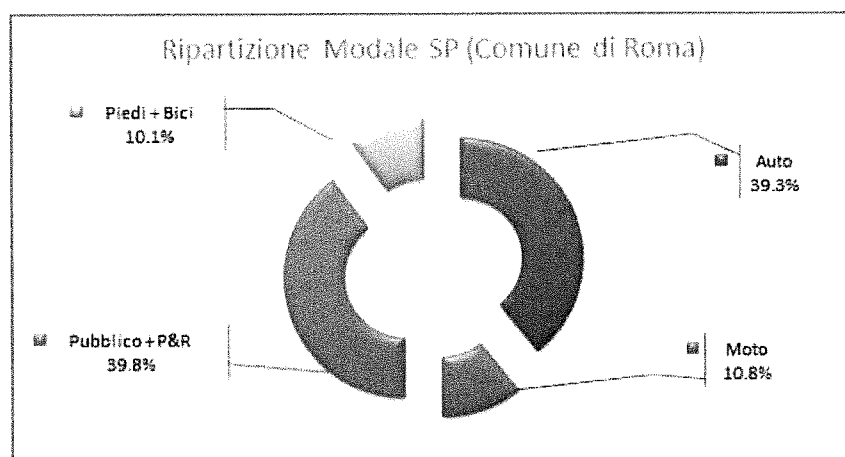
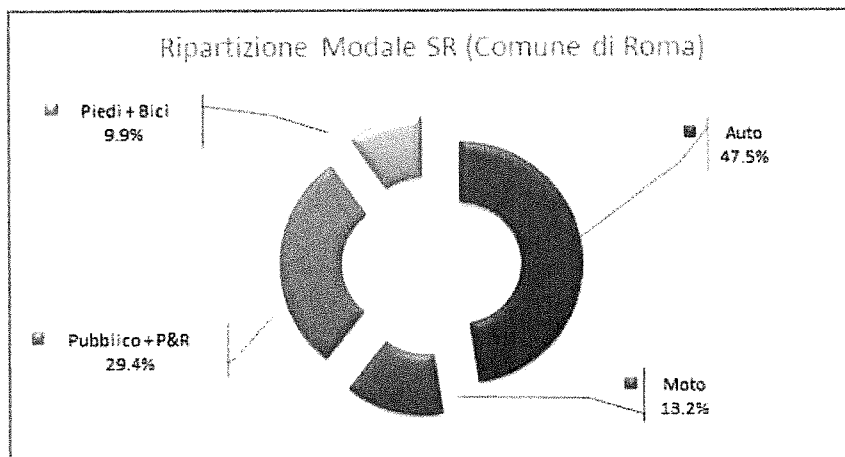


tariffata, ecc..) comprensivo di inserimento di nuove infrastrutture finalizzate a ridurre le emissioni climalteranti nel proprio territorio (Roma Capitale ha aderito al protocollo C40 Fossil Fuel Free Streets declaration – Roma (FFFS – Roma) con lo specifico impegno formale di raggiungere i seguenti due obiettivi:


- l'acquisto di mezzi del trasporto pubblico locale ad emissioni zero a partire dal 2025;
- la realizzazione di un'area urbana estesa "a zero emissioni" nel settore dei trasporti entro il 2030;

Tali iniziative si potranno attuare esclusivamente laddove vengano realizzate le infrastrutture di miglioramento del trasporto pubblico e privato previste parallelamente all'interno del Piano.

A tal fine sono state realizzate una serie di simulazioni sia nello scenario di riferimento che in quello di Piano al fine di verificare il miglioramento del trasporto sia pubblico che privato e la ripartizione modale dello stesso nei due scenari a seguito degli interventi previsti.



Contestualmente alla riduzione e miglioramento del trasporto, dalle analisi condotte, si osserva una riduzione degli inquinanti in tutte le zone, tali riduzioni sono imputabili alle ipotesi di politica di gestione dei veicoli per la limitazione degli inquinanti ed anche grazie alla politica di gestione degli accessi autoveicolari nell'area centrale (VAM). Le riduzioni stimate tra lo scenario di piano e quello di riferimento variano tra il 16% ed il 18%.





Vengono riassunte alcune delle opere previste e ritenute fondamentali o definite come “punti fermi” nel PUMS (alcune già sottoposte al MIT per il finanziamento) con riferimento particolare alla nuova tramvia tangenziale da Ponte Mammolo all’Eur per poi proseguire fino a Viale Marconi riconnettendosi con l’asse che arriva a SaxaRubra, opera per la quale si prevede l’attraversamento a raso del Parco dell’Appia Antica, al passante tra Prenestina e Casaletto che attraversa Via dei Fori Imperiali, la riqualificazione e/o ripristino della linea ex-concesse di Termini-Giardinetti e quella dalla linea storica tra la stazione Termini e il Vaticano, il nuovo assetto dell’area prossima alla Stazione Tiburtina con la realizzazione di un nuovo capolinea tramviario, le funivie Battistini-Casaletto e Magliana Nuova-EUR Magliana. Sono previsti inoltre interventi per il miglioramento e acquisizione di nuovo materiale rotabile e degli automezzi.

Per quanto riguarda gli interventi sulla viabilità (infrastrutture stradali) sono state inserite esclusivamente le opere già previste, finanziate e/o appaltate, già indicate in altri piani. Il PUMS non prevede ulteriori nuovi interventi sulla viabilità privata. Sono previsti circa 272 km. di nuove piste ciclabili (scenario di Piano) oltre ai 92 km circa già previsti nello scenario di riferimento.

Per quanto riguarda la pedonabilità è previsto l’inserimento di nuove “isole ambientali” (circa 80 interventi tra scenario di riferimento e scenario di piano) sulla base delle proposte pervenute dai singoli Municipi.

A valle della redazione del Piano e contestualmente a questa fase di VAS sono previsti un totale di 18 incontri con tutti i Municipi che si stanno ancora completando al fine di ottenere, dopo le proposte della prima fase, anche le valutazioni dei cittadini stessi sul piano presentato.

Terminata la presentazione viene data la parola agli SCA intervenuti in Conferenza.

I rappresentanti degli altri Dipartimenti del Comune di Roma Capitale rappresentano che provvederanno a produrre il proprio contributo nei termini previsti dalla normativa. La Soprintendenza Capitolina rappresenta che per le proprie competenze si è già espressa favorevolmente su alcune opere previste nel PUMS quali gli apprestamenti per le ZTL e la tramvia Cavour e provvederà con riferimento alla Carta della Qualità ad esprimersi sulle altre che gli verranno presentate.

La rappresentante del Parco Regionale dell’Appia Antica dichiara di non aver avuto ancora specifici incontri sul PUMS e pur condividendo le finalità previste nel PUMS chiede di istituire un tavolo tecnico sugli interventi che ricadono sul territorio del parco e sulle aree limitrofe. Informa inoltre che a luglio scorso la Regione Lazio ha approvato definitivamente il Piano del Parco che dal punto di vista urbanistico rappresenta lo strumento sovraordinato per il territorio del Parco. All’interno di tale Piano sono state inserite norme specifiche per l’accessibilità e la mobilità all’interno del Parco per le quali andrà verificata la compatibilità con le opere previste nel PUMS, che potrebbero essere anche conformi al nuovo Piano del Parco.

La rappresentante del M.I.B.A.C.T. - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Roma vista la scadenza prevista per l’adozione del PUMS del prossimo 04/08/2019, chiede un chiarimento sulla richiesta ammissibilità al finanziamento di determinate opere per le quali ancora non esiste un progetto su cui poter esprimere un parere (o almeno non su tutti gli interventi previsti).

L’Autorità Procedente dichiara che per ora si sta ragionando solo di un piano, non di progetti; la valutazione positiva che viene data al PUMS e alle opere ivi indicate per l’ammissibilità a finanziamento non è un parere favorevole definitivo sui singoli interventi. Sarà poi effettuata in fase

Y

successiva la progettazione definitiva ai fini di una valutazione approfondita con studi di impatto ambientale laddove previsti e con tutte le procedure previste dalla legge all'interno delle quali poter esprimere i pareri richiesti secondo le varie competenze.

La finalità della Legge Nazionale che istituisce i PUMS per le Città superiori a 100.000 abitanti è quello di evitare che vengano richiesti finanziamenti su opere mai pensate e/o messe a sistema e per le quali non esiste una pianificazione studiata, come invece è accaduto in passato.

La rappresentante del M.I.B.A.C.T. - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Roma comprese le finalità del PUMS comunica che farà pervenire il proprio contributo.

La rappresentante della Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità chiede di chiarire che cosa si intende per opere invariati PUMS e per scenari di riferimento di breve, medio e lungo termine inserite per la realizzazione delle opere.

L'Autorità Procedente chiarisce che per opere invariati si intendono i punti fermi previsti nel PUMS come opere prioritarie così come indicate nelle Linee Guida di redazione del PUMS dall'Amministrazione Capitolina (molte di queste provengono da precedenti pianificazioni anche sovraordinate e condivise anche con altre amministrazioni). Le scadenze a breve, medio e lungo termine sono sempre contenute all'interno dell'orizzonte temporale del Piano decennale e servono esclusivamente da cronoprogramma delle opere previste.

La Rappresentante dell'Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale prendendo atto che il PUMS proposto non ha valenza urbanistica chiede, alla luce di inserimento nel Piano di alcuni "punti fermi" o "invariati", di chiarire se tale piano abbia la valenza di pianificazione territoriale ovvero sia esclusivamente una pianificazione di interventi.

L'Autorità Procedente chiarisce che trattasi esclusivamente di una pianificazione d'interventi e il fatto di aver indicato dei "punti fermi" è esclusivamente un indirizzo che l'Amministrazione si vuole dare nel puntare su determinate scelte, che potranno anche essere riviste e/o modificate alla luce poi delle fasi progettuali di approfondimento successive.

Il Responsabile del Procedimento interviene e segnala alcuni argomenti da approfondire e chiarire nel Rapporto Ambientale che scaturiscono dagli aspetti prima evidenziati. Ci si riferisce in particolare agli aspetti del monitoraggio del Piano previsto come obbligatorio dallo stesso D.M. 04/08/2017 con cadenza biennale secondo un determinato sistema di indicatori di cui lo stesso D.M. propone una lista. L'altro aspetto (che si ricollega al monitoraggio stesso e dunque all'eventuale riconsiderazione critica degli interventi indicati nel Piano) è quello legato alla scelta delle alternative con riferimento allo scenario di Piano partendo da quello di riferimento come indicato al punto 6 dell'allegato 2 del D.M. 04/08/2017. Il Rapporto Ambientale dovrà approfondire il tema della scelta dello scenario di Piano proposto (e di come si è arrivati a questo scenario di Piano) rispetto agli scenari alternativi possibili con particolare riferimento agli ambiti di approfondimento riportati nel medesimo punto 6 dell'allegato 2 del D.M. 04/08/2017 (fattibilità tecnica, impatto sul cambio modale, riduzione consumi e emissioni, miglioramento sicurezza, percezione degli utenti, costo ed impatto finanziario dell'opera, ecc...).

La rappresentante del Comune di Albano Laziale interviene e, ricadendo come territorio comunale all'interno della prima/seconda fascia intorno al Comune di Roma Capitale, rappresenta



che, essendo il Comune capofila per la gara del Trasporto Pubblico Locale del quadrante dei castelli romani dovrà riorganizzare tale trasporto che per la quasi totalità ricade sul Comune di Roma Capitale come flussi di traffico. Alla luce di ciò si chiede, anche mediante la Città Metropolitana di Roma Capitale di effettuare un approfondimento sugli impatti del PUMS di Roma Capitale sui Comuni della prima fascia intorno a Roma e come si va ad interfacciare con il sistema di trasporto di tali Comuni.

Il rappresentante del Municipio VII come già emerso chiede un chiarimento su quanto le indicazioni riportate nel PUMS siano vincolanti per le scelte future e soprattutto sul dettaglio progettuale delle opere da realizzare.

L'Autorità Procedente ribadisce che il PUMS è vincolante esclusivamente al fine di ottenere finanziamenti statali su una determinata opera che poi nel dettaglio andrà approfondita, progettata e dovrà ottenere tutte le autorizzazioni previste dalla normativa. Laddove invece si vogliano inserire nuove opere successivamente all'approvazione del PUMS, non inserite nello stesso, modificare successivamente il PUMS è comunque un'operazione complessa e pertanto le indicazioni sulle opere da realizzarsi nell'orizzonte temporale del PUMS (ammissibili dunque a finanziamento statale nei prossimi 10 anni) vanno indicate fin da subito.

Il rappresentante del Municipio XIII ha già avuto modo di valutare e verificare i contenuti del PUMS avendo già avuto incontri specifici con l'Autorità Procedente e per il proprio territorio ribadisce la particolare importanza dell'opera prevista nel PUMS relativa alla funivia Casalotti-Battistini, che si spera venga realizzata nel breve-medio periodo. Sulla procedura VAS del PUMS dichiara che stanno redigendo il proprio contributo e lo invieranno in fase successiva.

I rappresentanti della Città Metropolitana di Roma Capitale prendendo spunto da quanto detto dalla rappresentante del Comune di Albano Laziale e da quanto previsto dal D.M. 04/08/2017, chiarisce che la procedura del PUMS di Roma Capitale come previsto deve coordinarsi con il PUMS Metropolitano della Città Metropolitana di Roma Capitale perché lo stesso decreto ministeriale prevede che, per i PUMS dei Comuni che superano 100.000 abitanti ricadenti nelle aree metropolitane, l'approvazione del PUMS deve essere effettuata da parte del Consiglio Metropolitano.

E' chiaro che il PUMS metropolitano avrà una visione di aree vasta però gli obiettivi, le strategie e le azioni del Comune di Roma Capitale riportate nel PUMS proposto devono essere congruenti con quelle del PUMS metropolitano. Lo sforzo che bisognerebbe fare quindi nel Rapporto Ambientale del PUMS di Roma Capitale deve essere quello di confrontare le strategie proposte con quelle già previste nei Piani Territoriali Urbanistici vigenti (P.R.G. e P.T.P.G.) sul tema dello sviluppo urbanistico e quindi anche parallelamente della infrastrutturazione e della mobilità, evidenziando quali sono le opere previste nel PUMS che si pongono in continuità con essi ovvero che se ne discostano in termini di strategia di sviluppo urbano. Per il P.T.P.G. in particolare si chiede di verificare la compatibilità o le modifiche del PUMS proposto rispetto alle strategie di sviluppo policentrico previsto dal P.T.P.G. per le centralità indicate fuori dal G.R.A.

Si chiede infine di indicare nel Rapporto Ambientale del PUMS in merito al cronoprogramma degli interventi, quali sono state le modalità di definizione delle priorità di intervento e quindi gli step di realizzazione delle opere nell'orizzonte decennale del PUMS e come queste vengono messe in relazione con il Piano di Monitoraggio che deve individuare tempi, risorse e metodologie di rettifica laddove gli interventi risultassero non efficaci.

Per gli aspetti ambientali vengono generalmente richiamate le indicazioni riportate nella Rete Ecologica prevista nel P.T.P.G. e gli interventi con essa compatibili che appaiono non essere state



riportate all'interno della documentazione presentata e che dovranno essere oggetto di approfondimento nel Rapporto Ambientale.

Comunica infine che le presenti valutazioni saranno riportate nel contributo che verrà inviato nei termini previsti.

I rappresentanti delle Autostrade del Lazio S.p.A. prendono atto dell'inserimento nel PUMS di alcune opere di competenza già previste e ritiene utile conoscere per il tramite dell'Autorità Procedente gli esiti delle simulazioni di traffico effettuate nel PUMS a regime sulle viabilità di competenza quali in particolare la S.S. 148 Pontina e per quanto riguarda ANAS il G.R.A.

Il rappresentante del Municipio XIV dichiara che sta approfondendo quanto contenuto nel PUMS relativamente al territorio di competenza e si riserva di inviare eventualmente il proprio contributo in fase successiva.

L'Autorità Competente ricorda infine che il Rapporto Ambientale dovrà contenere una valutazione degli impatti (anche positivi) che il Piano avrà sulle componenti ambientali (acqua, aria, suolo, rumore, ecc..) facendo riferimento come già detto ai diversi scenari possibili, alle mitigazioni indotte e alla scelta di quello proposto in funzione della maggiore sostenibilità ambientale degli interventi.

A conclusione della conferenza vengono infine richiamati i contributi finora pervenuti riportati all'inizio e data lettura riassuntiva del contenuto degli stessi.

Ad esito della conferenza di consultazione si concorda che:

- i soggetti avranno a disposizione 30 (trenta) giorni per far pervenire i propri contributi all'autorità procedente e all'autorità competente finalizzati a definire i contenuti da inserire nel Rapporto Ambientale.
(indirizzo PEC dell'Autorità Competente: aut_paesaggistiche_vas@regione.lazio.legalmail.it)
(indirizzo PEC dell'Autorità Procedente: protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it)
- l'autorità competente concluderà la fase di consultazione con il documento di scoping che includerà tutti i pareri pervenuti e gli esiti dell'attuale conferenza di consultazione.

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Ferdinando Maria Leone

Il Dirigente ad interim
Arch. Maria Luisa Salvatori



**REGIONE
LAZIO**

DIREZIONE REGIONALE PER LE POLITICHE ABITATIVE E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE,
PAESISTICA E URBANISTICA
AREA AUTORIZZAZIONI PAESAGGISTICHE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ex Art. 13 del D. Lgs. 152/2006 e ss. mm. ii. relativa al
"Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale"

Prima Conferenza di consultazione

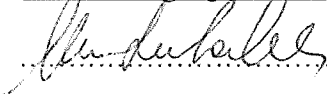
FOGLIO FIRME

(Conferenza di consultazione del 15/05/2019)

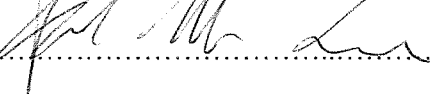
Autorità Competente

Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica
Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica

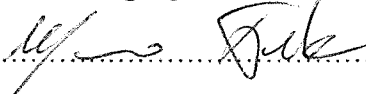
Dirigente Arch. Maria Luisa Salvatori
Telefono 0651685807
e-mail mlsalvatori@regione.lazio.it

Firma 

Responsabile del Procedimento Ing. Ferdinando Maria Leone
Telefono 0651685836
e-mail f.leone@regione.lazio.it

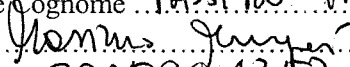
Firma 

Istruttore Marco Stradella
Telefono 0651685911
e-mail mstradella@regione.lazio.it

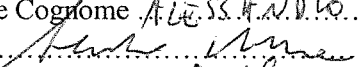
Firma 

Autorità Procedente

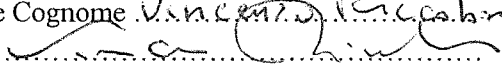
Roma Capitale – Dipartimento Pianificazione e Programmazione Urbanistica

Ruolo **REDATTORE RAPPORTO PRELIMINARE**
Nome e Cognome **MASSIMO MENGOLI**
Firma 

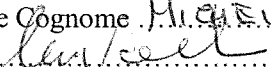
Telefono **329.590.4353**
e-mail **m.mengoli@rpr-spa.it**

Ruolo **ROMA SERVIZI MOBILITA' - DIRIGENTE**
Nome e Cognome **ALESSANDRO FUSCIOTTO**
Firma 

Telefono **348.15.59.478**
e-mail **alexandro.fusciotto@romamobilita'**

Ruolo **REFERENTE D.P. PAU**
Nome e Cognome **VINCENZO RICCARDO**
Firma 

Telefono **06.6710.6489**
e-mail **vincenzo.riccardo@comunione.it**

Ruolo **Referente Rpr**
Nome e Cognome **MICHELE VALENTE**
Firma 

Telefono **06.83199281 - 347.3532916**
e-mail **m.valente@rpr-spa.it**

• **Soggetti competenti in materia ambientale:**

REGIONE LAZIO	<p>REGIONE LAZIO Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette</p>	<p>Nome e Cognome</p> <p>Telefono</p> <p>e-mail.....</p> <p>firma.....</p>
	<p>REGIONE LAZIO Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo</p>	<p>Nome e Cognome</p> <p>Telefono</p> <p>e-mail.....</p> <p>firma.....</p>
	<p>REGIONE LAZIO Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica: - Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale;</p>	<p>Nome e Cognome <u>LUCIA ANTONIO</u></p> <p>Telefono <u>7/8304</u></p> <p>e-mail <u>lbarbieri@regione.lazio.it</u></p> <p>firma <u>Lucia Barbieri</u></p>
	<p>- Area Pianificazione Paesistica e Territoriale;</p>	<p>Nome e Cognome</p> <p>Telefono</p> <p>e-mail.....</p> <p>firma.....</p>
	<p>REGIONE LAZIO Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti - Area Valutazione d'Incidenza</p>	<p>Nome e Cognome</p> <p>Telefono</p> <p>e-mail.....</p> <p>firma.....</p>
	<p>- Area Valutazione di Impatto Ambientale</p>	<p>Nome e Cognome</p> <p>Telefono</p> <p>e-mail.....</p> <p>firma.....</p>
	<p>- Area qualità dell'ambiente</p>	<p>Nome e Cognome</p> <p>Telefono</p> <p>e-mail.....</p>



		firma.....
	REGIONE LAZIO Direzione Regionale Sviluppo Economico, Attività Produttive e Lazio Creativo	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	REGIONE LAZIO Direzione Regionale Salute e Integrazione Socio Sanitaria	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	REGIONE LAZIO Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità	Nome e Cognome EMANUELA VECCHIO Telefono 7.9171 e-mail e.vechio@regione.lazio.it firma Emanuela Vecchio
	REGIONE LAZIO Direzione Regionale Agricoltura Promozione della Filiera e della Cultura del cibo, Caccia e Pesca	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
MIBACT	MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per il Lazio	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER IL COMUNE DI ROMA	Nome e Cognome ALESSANDRA FASSIO Telefono 339.2417619 e-mail alessandra.fassio@beniculturali.it firma Alessandra Fassio
	MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area Metropolitana di Roma la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....



	MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO Soprintendenza Speciale per il Colosseo e l'area Archeologica di Roma	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
MATTM	MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE Direzione Generale per le Valutazioni ambientali	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
AUTORITÀ DI BACINO	AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO CENTRALE	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME TEVERE	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	ARPA LAZIO - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
ASL	ASL ROMA 1	Nome e Cognome <i>MARISA RAFFO</i> Telefono <i>06-33062806/4727</i> e-mail <i>marisa.raffo@aslroma1.it</i> firma <i>[Handwritten Signature]</i>
	ASL ROMA 2	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	ASL ROMA 3	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	ASL ROMA 4	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....



ASL ROMA 5	Nome e Cognome
	Telefono
ASL ROMA 6	e-mail
	firma
AUTORITÀ A.T.O. 2 Lazio Centrale, Roma Segreteria tecnico operativa	Nome e Cognome
	Telefono
ACEA ATO 2	e-mail
	firma
CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA - Dipartimento IV - Servizi di Tutela e valorizzazione dell'Ambiente	Nome e Cognome
	Telefono
CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA - Dipartimento VI - Governio del Territorio e della Mobilità	e-mail
	firma
RISERVA NATURALE LITORALE ROMANO	Nome e Cognome
	Telefono
RISERVA NATURALE STATALE TENUTA DI CASTELPORZIANO	e-mail
	firma
PARCO NATURALE REGIONALE DELL'APPIA ANTICA	Nome e Cognome
	Telefono

ANNA CATI TURLO / MARIA SPADAGNA / VANNUCCI
 Telefono 06.16664864
 e-mail at.turlo@ciitaudio.platano.rena.gov.it
 firma *[Handwritten signature]*

Aeme Rossi - Cosimo Marco Celio
 Telefono 329.5396758 - Antonella Venturi



		e-mail... <i>al.rossi@poreoofficiniera.it</i> firma... <i>Alu Ross</i>
ENTE NATURA	ROMA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	PARCO NATURALE REGIONALE DI VEIO	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	PARCO NATURALE REGIONALE INVIOLATA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A - DIREZIONE TERRITORIALE DI ROMA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	ANAS S.P.A. - DIREZIONE GENERALE	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	ANAS - AREA COMPARTIMENTAL E LAZIO	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	AUTOSTRADE DEL LAZIO S.P.A.	Nome e Cognome... <i>ALESSANDRO MICHEL</i> Telefono... <i>064466273</i> e-mail..... firma... <i>A.MICHEL</i> ↑ <i>@STRADEANAS.IT</i> <i>Alu</i>
	ASTRAL - AZIENDA STRADE SPA LAZIO	Nome e Cognome Telefono e-mail.....



		firma.....
	ROMA METROPOLITANE	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	ATAC S.P.A.	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
ROMA CAPITALE	DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE URBANISTICA	Nome e Cognome <i>Vincenzo Riccobono</i> Telefono <i>0667106489</i> e-mail <i>vincenzo.riccobono@comune.rome.it</i> firma <i>[Signature]</i>
	DIPARTIMENTO SVILUPPO INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE URBANA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
	DIPARTIMENTO MOBILITÀ E TRASPORTI	Nome e Cognome <i>GIORGIA DALZOPPIO</i> Telefono <i>40850</i> e-mail <i>giorgia.dalzooppio@comune.rome.it</i> firma <i>[Signature]</i>
	DIPARTIMENTO TUTELA AMBIENTALE	Nome e Cognome <i>MONICA MENDOZZA</i> Telefono <i>67105495</i> e-mail <i>monica.mendozza@comune.rome.it</i> firma <i>[Signature]</i>
	DIPARTIMENTO PATRIMONIO E POLITICHE ABITATIVE	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....



MUNICIPIO ROMA I	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
MUNICIPIO ROMA II	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
MUNICIPIO ROMA IV	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
MUNICIPIO ROMA V	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
MUNICIPIO ROMA VI	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
MUNICIPIO ROMA VII	Nome e Cognome <u>STANISLAO MASSIMO COCCIA</u> Telefono <u>06 69610803</u> e-mail <u>stania@unaphilino.co.cie@comune.roma</u> firma <u>[Signature]</u>
MUNICIPIO ROMA VIII	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
MUNICIPIO ROMA IX	Nome e Cognome



	Telefono
	e-mail.....
	firma.....
MUNICIPIO ROMA X	Nome e Cognome
	Telefono
	e-mail.....
	firma.....
MUNICIPIO ROMA XI	Nome e Cognome
	Telefono
	e-mail.....
	firma.....
MUNICIPIO ROMA XII	Nome e Cognome
	Telefono
	e-mail.....
	firma.....
MUNICIPIO ROMA XIII	Nome e Cognome .. <i>ROSAFIO GAUDIO</i>
	Telefono
	e-mail..... <i>rosafio.gaudio@comune.roma.it</i>
	firma..... <i>[Signature]</i>
MUNICIPIO ROMA XIV	Nome e Cognome .. <i>CLAUDIO D'ANDREA</i>
	Telefono <i>06.69649802</i>
	e-mail..... <i>claudio.dandrea@comune.roma.it</i>
	firma..... <i>[Signature]</i>
MUNICIPIO ROMA XV	Nome e Cognome
	Telefono
	e-mail.....
	firma.....
COMUNE DI GUIDONIA MONTECELIO	Nome e Cognome
	Telefono



	e-mail..... firma.....
COMUNE DI FIUMICINO	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI POMEZIA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI TIVOLI	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI ARDEA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI MARINO	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI ALBANO LAZIALE	Nome e Cognome <u>FEDERICA GIULIO</u> Telefono <u>06 93295402</u> e-mail <u>federica.giulio@comune.albanolaziale.mi.it</u> firma <u>Federica Giulio</u>
COMUNE DI MONTEROTONDO	Nome e Cognome Telefono e-mail.....



	firma.....
COMUNE DI CIAMPINO	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI FONTE NUOVA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI MENTANA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI FRASCATI	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI PALESTRINA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI GROTTAFERRATA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI ANGUILLARA SABAZIA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....



COMUNE DI ZAGAROLO	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI FORMELLO	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI MONTE COMPATRI	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI CAMPAGNANO DI ROMA	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI RIANO	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI CASTEL GANDOLFO	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI MONTE PORZIO CATONE	Nome e Cognome Telefono e-mail..... firma.....
COMUNE DI SACROFANO	Nome e Cognome



	Telefono
	e-mail.....
	firma.....
COMUNE DI GALLICANO NEL LAZIO	Nome e Cognome
	Telefono
	e-mail.....
	firma.....
COMUNE DI TREVIGNANO ROMANO	Nome e Cognome
	Telefono
	e-mail.....
	firma.....
COMUNE DI COLONNA	Nome e Cognome
	Telefono
	e-mail.....
	firma.....
COMUNE DI POLI	Nome e Cognome
	Telefono
	e-mail.....
	firma.....
COMUNE DI SAN GREGORIO DA SASSOLA	Nome e Cognome
	Telefono
	e-mail.....
	firma.....
COMUNE DI CASTEL SAN PIETRO ROMANO	Nome e Cognome
	Telefono
	e-mail.....
	firma.....

COMUNE DI ROMA

Intendenza capitolina

GIANLUCA FENILLO 06.6710.8942

Giulio Schipani come river. IT

ASSESSORATO CITTÀ IN MOVIMENTO

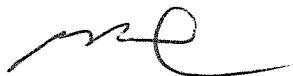
VITO VELARDI

VITO.VELARDI.EXT@COMUNE.ROMA.IT



ROMA SERVIZI MOBILITÀ

MAX CO CARMANO



ROMA SERVIZI MOBILITÀ

ENZO PANERI





Città metropolitana
di Roma Capitale

Dipartimento VI "Pianificazione territoriale generale"
Servizio 1 "Pianificazione territoriale e della mobilità,
generale e di settore. Urbanistica e attuazione PTMG"

Roma,

Regione Lazio

Direzione Regionale Territorio, Urbanistica e
Mobilità Area Autorizzazioni Paesaggistiche e
Valutazione Ambientale strategica

Via del Giorgione, 129

00147 Roma

Oggetto: Delega Arch. Anna Rita Turlò per partecipazione Conferenza di Servizi

Con la presente delego l'arch. Anna Rita Turlò, a prendere parte alla Conferenza di Servizi indetta per il giorno 15/05/2019 alle ore 10,30 presso la sede della Regione Lazio, sita in Via del Giorgione 129, Roma.

Cordiali saluti

Il Dirigente
(Arch. Massimo Piacenza)



Trasmissione via PEC

ANAS S.p.A



Prot. ADL-0000098-P del 14/05/2019

Al Responsabile del Procedimento
Ing. Alessandro Micheli
SEDE

Alla Regione Lazio
Aut_paesaggistiche_VAS@reione.lazio.legalmail.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) Art. 13 del D. Lgs. 152/2006 e ss. mm. ii. - relativa al "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale" - Comune di Roma. Convocazione I Conferenza di Consultazione - 15.05.2019 ore 10.30. "Corridoio Intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone".
Delega Conferenza di Servizi.

Si delega la S.V., Responsabile del Procedimento dell'intervento "Corridoio Intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone", a partecipare e a rappresentare Autostrade del Lazio S.p.A. nell'ambito della Conferenza di Servizi indetta dalla Regione Lazio - per il giorno 15 maggio 2019 alle ore 10:30, presso la sede della Regione Lazio, nella Sala Conferenze - VII Piano, sita in Via Giorgione 129, Roma.

L'Amministratore Delegato
Stefano Gianati

Autostrade del Lazio spa

Cap.Soc. 1.061.886,00

P.IVA e C.F. 09920731008

Sede Legale: via Monzambano, 10

Uffici Tecnici: via Pianciani, 16

00185 - Roma

t. +39 06 4446 6553

f. +39 06 4446 6396

www.autostradedellazio.it

info@autostradedellazio.it

autostradedellazio@postacert.stradeanas.it



*Ministero per i Beni e le
Attività Culturali*

Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e
Paesaggio di Roma
Piazza dei Cinquecento, 67 - 00185 Roma
Tel. 06480201- Fax 0648903504
mbac-sabap-rm@mailcert.beniculturali.it

Roma,

Direzione Regionale per le politiche
abitative e la pianificazione territoriale,
paesistica e urbanistica
Area autorizzazioni paesaggistiche e
VAS

mmanetti@regione.lazio.it

f.leone@regione.lazio.it

MIBAC-SS-ABAP-RM
TUTELA
0017454 15/05/2019
Cl. 04.04.19/469

..... **Allegati**.....

OGGETTO: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art. 13 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm. ii. – relativa al “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale”- Comune di Roma
Convocazione I^ Conferenza di Consultazione – 15/05/2019 ore 10:30

In relazione alla nota di codesto Ufficio prot. Reg. Uff. . U. 0312412 del 19 aprile 2019, si comunica che l'arch. Alessandra Fassio, responsabile dell'area Funzionale Paesaggio, è stata delegata a rappresentare la scrivente Soprintendenza Speciale in sede della Conferenza di Consultazione di cui all'oggetto.

Il Soprintendente Speciale
Dirigente Generale
Arch. Francesco Prosperetti

Rapporto Ambientale – Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping

4. Elaborati grafici

Come richiesto puntualmente nelle osservazioni ricevute dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale, nei seguenti contributi:

- Contributo 06 - Città metropolitana di Roma Capitale,
- Contributo 15 - Dipartimento Tutela Ambientale 01/12/2019;

Si riportano a seguire gli elaborati grafici:

- *1_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: sintesi di PRG - Sistemi e Regole*
- *2_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PRG -Rete Ecologica*
- *3_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPG Disegno programmatico di Struttura*
- *4_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPG -Rete Ecologica*
- *5_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPG – TP2.2 Sistema della Mobilità*
- *6_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPG – TP2.3 Sistema della Mobilità*
- *7_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPR – Tavola A sistemi ed ambiti del paesaggio*
- *8_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPR – Tavola B beni paesaggistici*
- *9_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPR – Tavola C beni del patrimonio naturale e culturale*
- *10_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: Aree naturali protette*



PUMS DI ROMA CAPITALE
 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Sovraapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: sintesi di PRG - Sistemi e Regole

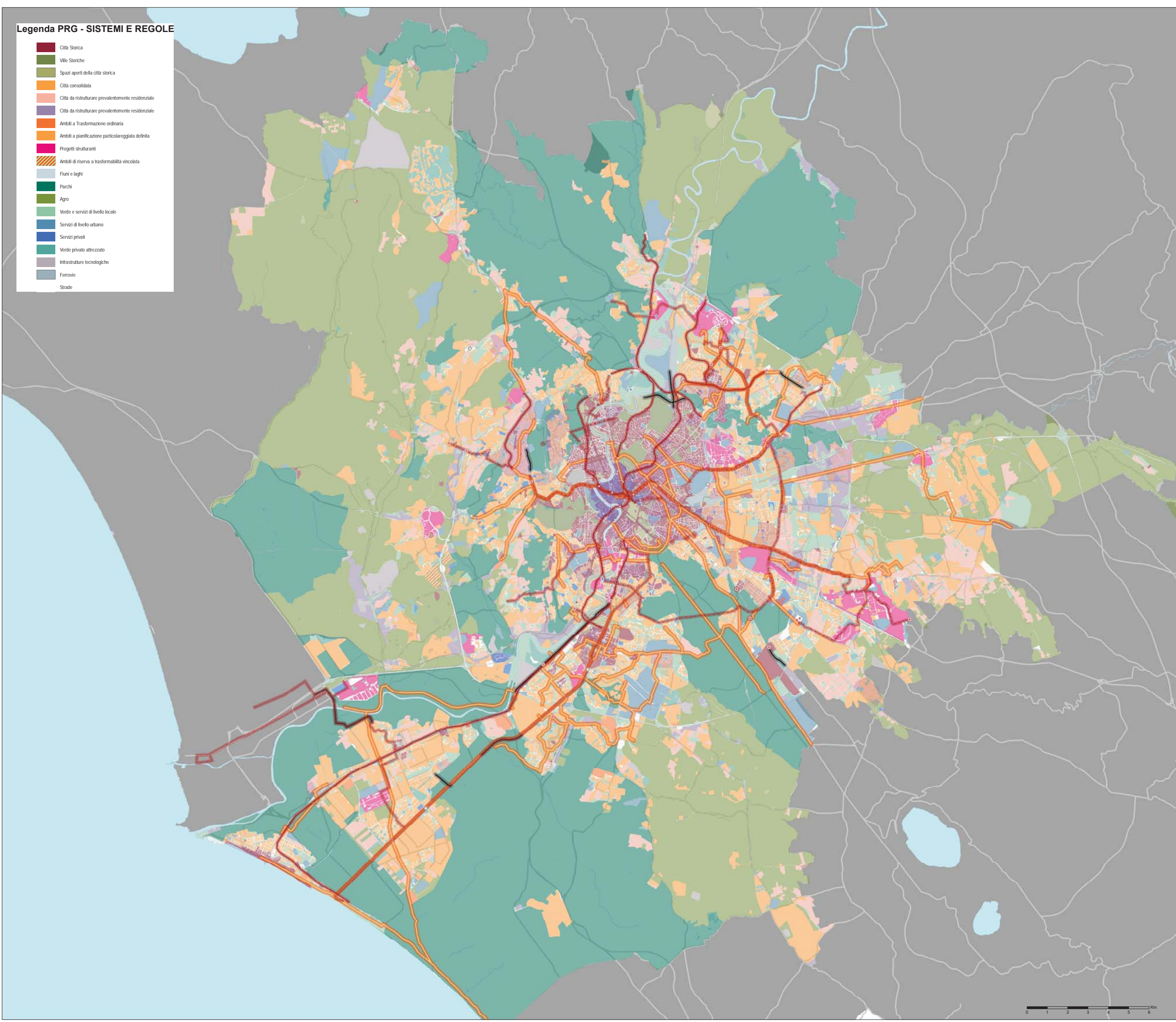
Legenda PUMS

Scenario di Piano

- Rete TPL Ferro
- Rete TPL Metro
- Rete TPL Tram
- Rete TPL Sistema a Fune
- Rete TPL Corridoio
- Nodo o Parcheggio di Scambio
- Intervento Puntuale Rete Viaria
- Rete Viaria
- Rete Ciclabile
- Isola Ambientale
- Area Cargo-Bike
- Centro di Distribuzione Urbana
- Punto Cargo-Bike

Legenda PRG - SISTEMI E REGOLE

- Città Storica
- Ville Storiche
- Spazi aperti della città storica
- Città consolidata
- Città da ristrutturare prevalentemente residenziale
- Città da ristrutturare prevalentemente residenziale
- Ambienti a Trasformazione ordinaria
- Ambienti a pianificazione particolareggiata definita
- Progetti strutturali
- Ambienti di riserva a trasformabilità vincolata
- Fiumi e laghi
- Parchi
- Agro
- Verde e servizi di livello locale
- Servizi di livello urbano
- Servizi privati
- Verde privato attrezzato
- Infrastrutture tecnologiche
- Ferrovie
- Strade





PUMS DI ROMA CAPITALE
 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Sovraesposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PRG - Rete Ecologica

DIREZIONE INGEGNERIA
 Direttore: ing. Alessandro Fucichitto

DIREZIONE PROGETTAZIONE
 Direttore: arch. Domenico Sandri

AREA PIANIFICAZIONE, PROGETTAZIONE E TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO
 Direttore: arch. Massimo Mengoni

DATA: MAGGIO 2019

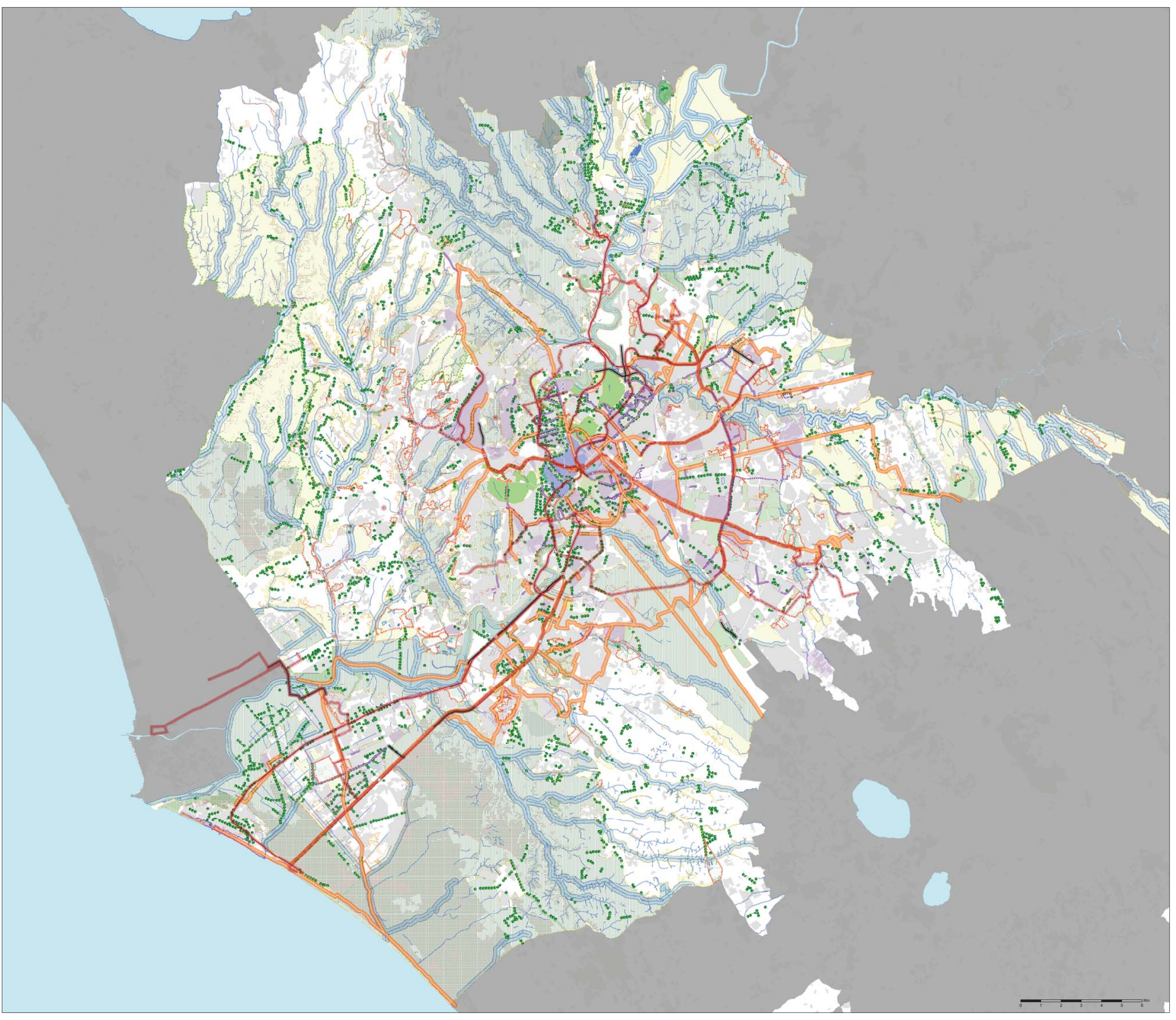
SCALA:

ELABORATO: 6 2 3 REV. 0 1

Legenda PUMS

- Scenario di Piano**
- Rete TPL Ferro
 - Rete TPL Metro
 - Rete TPL Tram
 - Rete TPL Sistema a Funo
 - Rete TPL Corridoio
 - Nodo o Parcheggio di Scambio
 - Intervento Puntuale Rete Varia
 - Rete Varia
 - Rete Ciclabile
 - Isola Ambientale
 - Area Cargo-Bike
 - Centro di Distribuzione Urbana
 - Punto Cargo-Bike

- STRUTTURA DELLA RETE ECOLOGICA**
 (art. 104, art. 104 bis)
- Componente primaria (A)
 - Componente primaria (B) - aree da istituire in sede di attuazione degli strumenti attuativi
 - Componente secondaria (B)
 - Componente secondaria (B) - aree da istituire in sede di attuazione degli strumenti attuativi
 - Componente di completamento (C)
 - Completamento di componenti (C) - aree da istituire in sede di attuazione degli strumenti attuativi
- COMPONENTI DELLA RETE ECOLOGICA DA SISTEMI E REGOLE**
- SISTEMA AMBIENTALE**
- ACQUE**
- Laghi
 - Reti idrografiche principali
 - Reti idrografiche secondarie
- FINCHI**
- Parti verdi di verde di Campo Fiorino
 - Parti verdi comuni
- AGRO ROMANO**
- Area agraria
- SISTEMI DEI SERVIZI E DELLE INFRASTRUTTURE**
- SERVIZI**
- Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale
 - Indicazioni preventive / indicazione iniziale
 - Verde privato attrezzato
 - Indicazioni preventive / indicazione iniziale
- SISTEMI INTEGRATI**
- CITTA' STORICA**
- Centri archeologici monumentali
 - Vie storiche
 - Spazi aperti
 - Spazi verdi protetti di valore storico-architettonico, ambientale
 - Areole di coltivazione
- CITTA' ECOLOGICA**
- Verde privato
 - Progetti integrati
- CITTA' DA RISTRUTTURARE**
- Progetti integrati
 - Progetti programmati di Recupero urbano (art. 11, L. 458/2001)
 - Indicazioni del ruolo di rilievo in termini di recupero
- CITTA' DELLA TRASFORMAZIONE**
- Areole di trasformazione urbana
 - Areole di pianificazione partecipata/collettiva
- PROGETTI STRUTTURANTI**
- Centri culturali e servizi pubblici a pianificazione definita
 - in pianificazione
- APERTI DI RISERVA**
- Areole di riserva a caratteristiche ecologiche
- DALLA CARTA DELL'USO DEL SUOLO E DELLE FORMAZIONI VEGETAZIONALI (sentenza degli Studi di Roma "La Sapienza")**
 Fondo di Riserva - Riordinamento di Riserva naturale
 Prof. Carlo Ballo
- STRUTTURE SOCCORTE AMBIENTI SUPRACOMUNALI**
- Bacini
 - Conquedotti
 - Fiumi alterati
 - Facile di rispetto della Tenuta di Castelgandolfo
- Modifiche ed integrazioni della struttura della Rete Ecologica**
- Componente A, B, C
 - Componente A, B, C da istituire in sede di attuazione degli strumenti attuativi



ASSESSORATO ALLA CITTÀ IN MOVIMENTO
Assessore: dott. ssa Lucia Mello

ASSESSORATO ALL'URBANISTICA E INFRASTRUTTURE
Assessore: arch. Luca Moriconi

GRUPPO DI LAVORO INTERDIPARTIMENTALE
Il direttore del Dip.to MOBILITÀ E TRASPORTI
Il direttore del Dip.to PIANIFICAZIONE E ATTUAZIONE URBANISTICA
Il direttore del Dip.to SVILUPPO INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE URBANA
Il direttore del Dip.to TUTELA AMBIENTALE

SEGRETARIA TECNICA
Responsabile: ing. Stefano Biondi

ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ S.r.l. (coordinamento)
ROMA METROPOLITANE S.r.l. (supporto tecnico)
RISORSE PER ROMA S.p.A. (supporto tecnico)



PUMS DI ROMA CAPITALE
Sovrapposizione degli interventi del PUMS con le aree naturali protette

DIREZIONE INGEGNERIA
Direttore: ing. Alessandro Fucichelli

DIREZIONE PROGETTAZIONE
Direttore: arch. Domenico Sandri

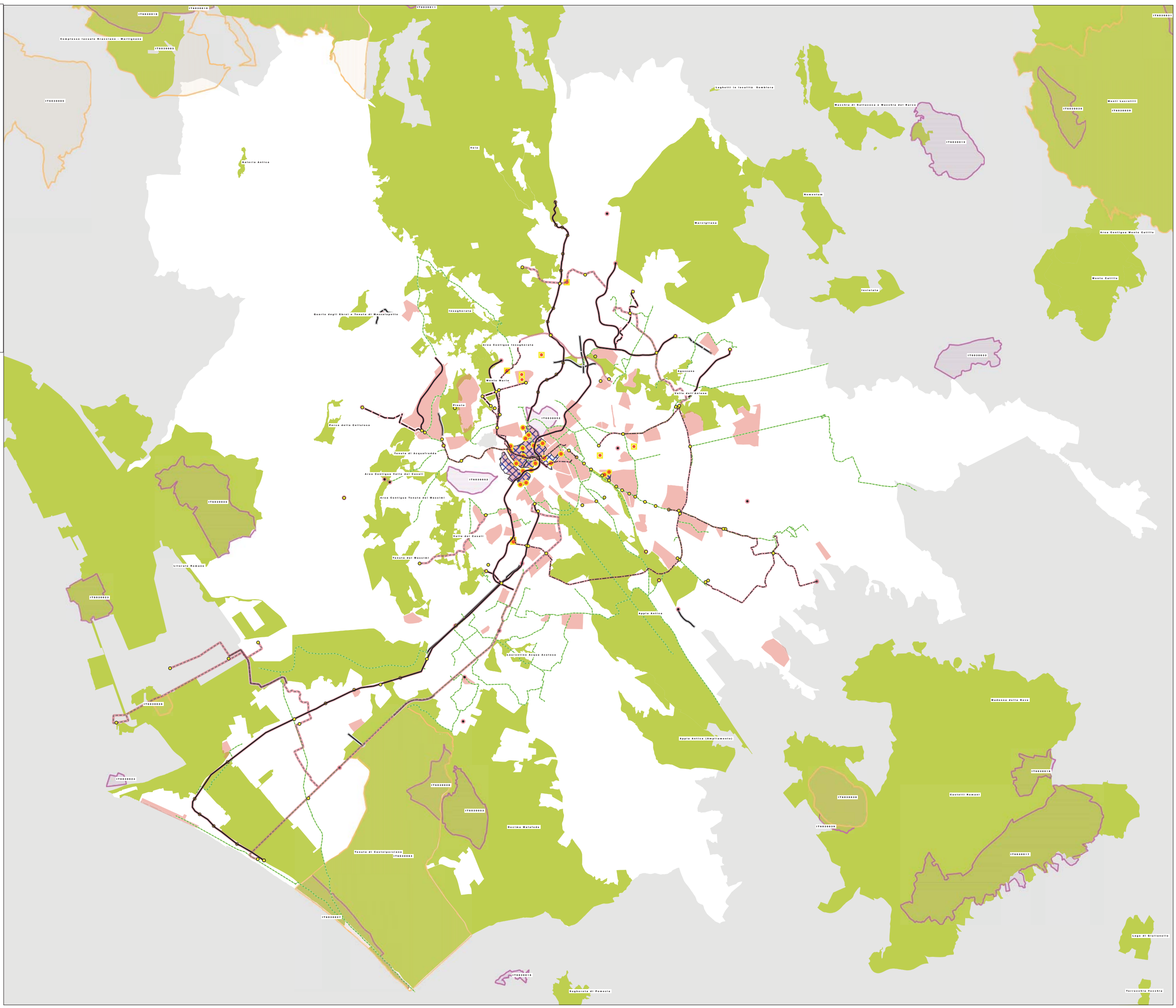
AREA PIANIFICAZIONE, PROGETTAZIONE E TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO
Direttore: arch. Massimo Mengoni

DATA:

SCALA:

ELABORATO:

- INTERVENTI DEL PUMS**
- linea corridoio
 - linea ferro
 - linea fune
 - linea metro
 - linea tram
 - Fermate TPL
 - Piste ciclabili
 - Punti Cargo bike
 - Centro di distribuzione urbana
 - Nodi di scambio
 - Rete viaria
 - Isole ambientali
 - Aree Cargo-Bike
- Aree protette**
- Aree protette
 - ZPS - zone di protezione speciale
 - SIC - siti di importanza comunitaria



ASSESSORATO ALLA CITTÀ IN MOVIMENTO
Assessore: dott. Luca Meloni

GRUPPO DI LAVORO INTERPARTIMENTALE
1 direttore del Dipartimento MOBILITÀ E TRASPORTI
1 direttore del Dipartimento PIANIFICAZIONE E ATTUAZIONE URBANISTICA
1 direttore del Dipartimento SVILUPPO INFRASTRUTTURE EMANUENZIONE URBANA
1 direttore del Dipartimento TUTELA AMBIENTALE

ASSESSORATO ALL'URBANISTICA E INFRASTRUTTURE
Assessore: arch. Luca Mariani

SEGRETERIA TECNICA
Responsabile: ing. Stefano Bracci

ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
ROMA METROPOLITANA S.p.A. (responsabile tecnico)
RISORSE PER ROMA S.p.A. (supporto tecnico)



PUMS
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile




PUMS DI ROMA CAPITALE
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Sovraesposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPG - Rete Ecologica

DIREZIONE INGEGNERIA
Direttore: ing. Alessandro Fucini

DIREZIONE PROGETTAZIONE
Direttore: arch. Domenico Sardi

AREA PIANIFICAZIONE, PROGETTAZIONE E TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO
Direttore: arch. Massimo Mengoni

DATA: MAGGIO 2019

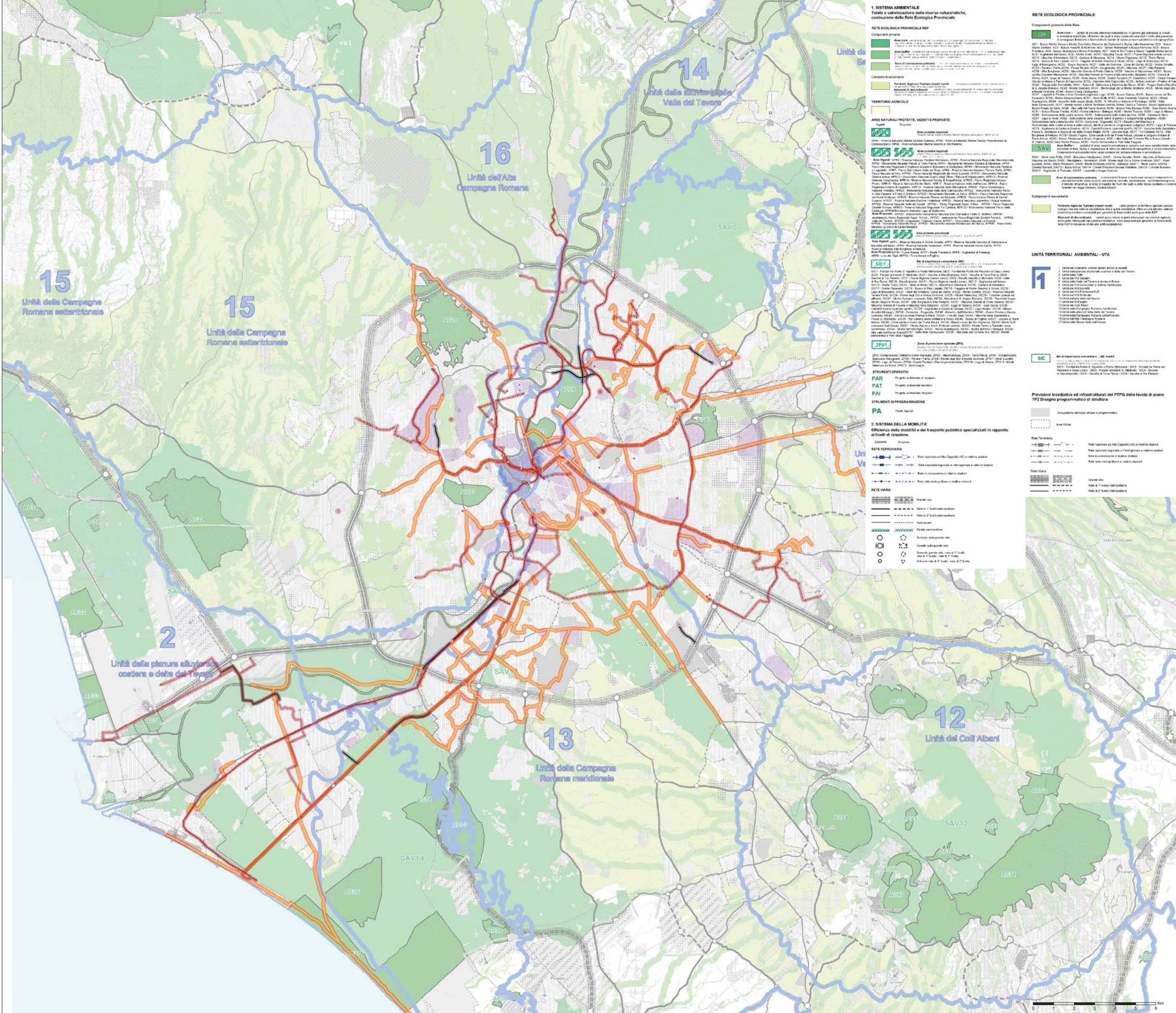
SCALA: -

LABORATORIO: 6 2 3 rev. 0 1

Legenda PUMS

Scenario di Piano

- Rete TPL Ferro
- Rete TPL Metro
- Rete TPL Tram
- Rete TPL Sistema a Fune
- Rete TPL Corridoio
- Nodo o Parcheggio di Scambio
- Intervento Puntuale Rete Varia
- Rete Varia
- Rete Ciclabile
- Isola Ambientale
- Area Cargo-Bike
- Centro di Distribuzione Urbana
- Punto Cargo-Bike



1. SISTEMA AMBIENTALE
Tavola di validazione della stesura naturalistica, costruzione della Rete Ecologica Provinciale

RETE ECOLOGICA PROVINCIALE

Componenti primarie della Rete

Componenti secondarie

TERRITORIO AGRICOLO

AREE NATURALI PROTETTE, VIGENTI E PROPOSTE

SAV

SIC

Zone di protezione speciale (ZPS)

STRUMENTI OPERATIVI

STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE

2. SISTEMA DELLA MOBILITÀ
Efficacia della mobilità e del trasporto pubblico specializzati in rapporto ai livelli di selezione

RETE FERROVIARIA

RETE VARIA

Previsioni inesistenti ed infrastrutturali del PTPG della tavola di piano
TP2 Disegno programmatico di struttura



ASSESSORATO ALLA CITTÀ IN MOVIMENTO
Assessore: dott.ssa Linda Meleo
in collaborazione con
ASSESSORATO ALL'URBANISTICA E INFRASTRUTTURE
Assessori: arch. Luca Montuori

GRUPPO DI LAVORO INTERPARTIMENTALE
Il centro del Dato: MOBILITÀ E TRASPORTI
Il centro del Dato: PIANIFICAZIONE E ATTIVAZIONE URBANISTICA
Il centro del Dato: SVILUPPO INFRASTRUTTURE EMANUELE URBANA
Il centro del Dato: TUTELA AMBIENTALE

ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ S.r.l. (coordinamento)
ROMA METROPOLITANA S.r.l. (supporto tecnico)
RISORSE PER ROMA S.p.A. (supporto tecnico)

SECRETARIA TECNICA
Responsabile: ing. Stefano Bracci

PUMS
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

PUMS DI ROMA CAPITALE
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Sovraesposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di Programmazione e Pianificazione: PTPG - TP.2.3 Sistema della Mobilità

DIREZIONE INGEGNERIA
Direttore: ing. Alessandro Fucini

DIREZIONE PROGETTAZIONE
Direttore: arch. Domenico Sandi

AREA PIANIFICAZIONE, PROGETTAZIONE E TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO
Direttore: arch. Massimo Mengoni

DATA: MAGGIO 2019

SCALA: -

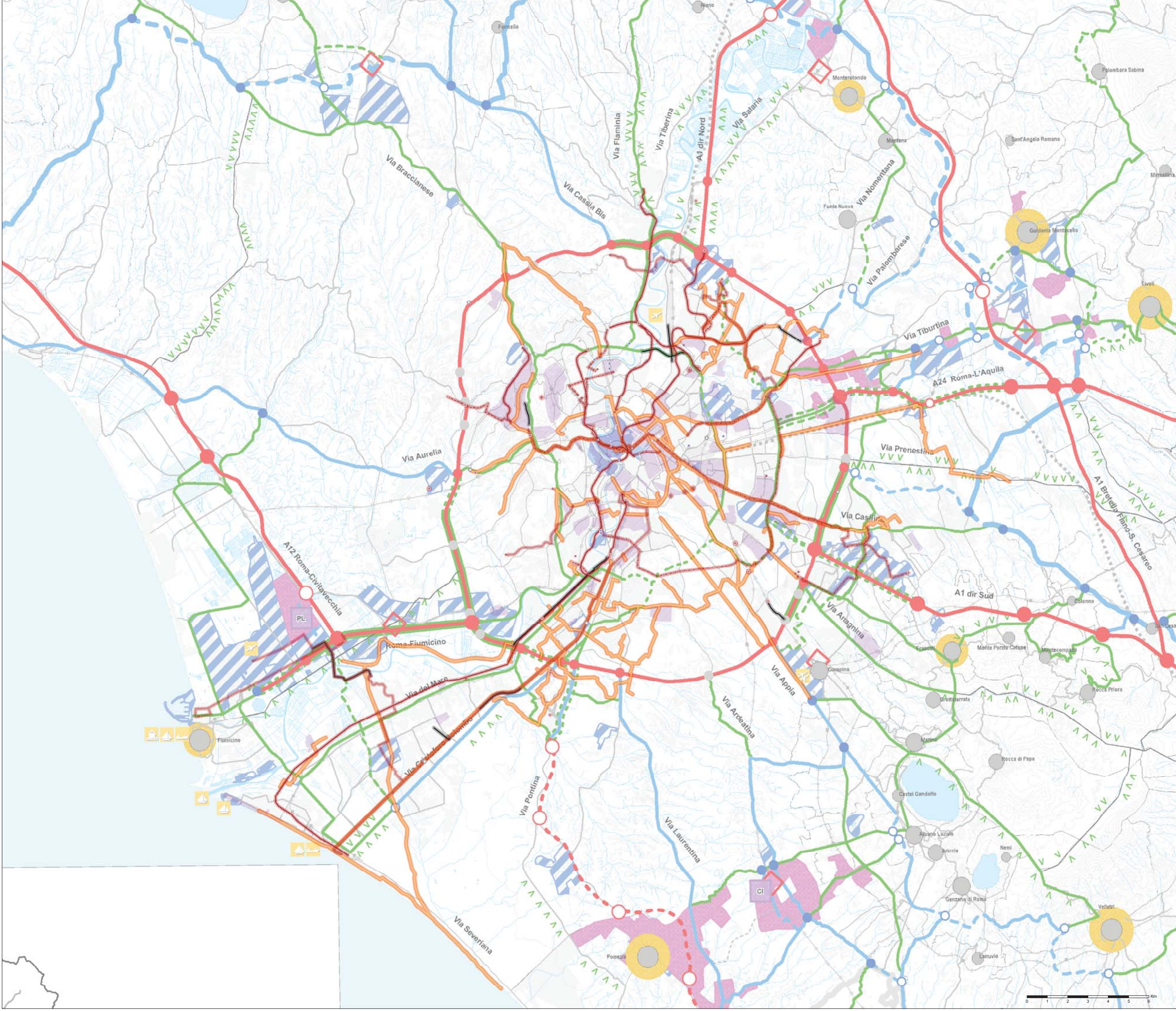
ELABORATO: 6 2 3 rev. 0 1

Legenda PUMS

- Scenario di Piano**
- Rete TPL Ferro
 - Rete TPL Metro
 - Rete TPL Tram
 - Rete TPL Sistema a Funo
 - Rete TPL Corridoio
 - Nodo o Parcheggio di Scambio
 - Intervento Puntuale Rete Varia
 - Rete Varia
 - Rete Ciclabile
 - Isola Ambientale
 - Area Cargo-Bike
 - Centro di Distribuzione Urbana
 - Punto Cargo-Bike

Legenda PTPG - TP.2.3 - Organizzazione funzionale della rete e delle attrezzature per la viabilità metropolitana

- GRANDE RETE**
Esistente o da adeguare: Prop. o Proposta
- Rete primaria (INC Typ A e B)
 - Rete di 1° livello metropolitano (collegamenti efficienti in Provincia tra i centri di Sub-Sistema locale, tra il Perimetro di funzione strategica metropolitana, tra il Perimetro di attività produttiva metropolitana ed i nodi di scambio del trasporto INC Typ "Strada strategica nazionale", Typ A e B)
 - Rete di 2° livello metropolitano (collegamenti ibridi tra i centri di sub-sistemi locali con le "rete primarie" del PUMS di Roma) (INC Typ "Strada strategica nazionale" e locale, Typ C e F)
 - Rete di interesse locale (INC Typ F)
 - Rete di interesse paragonativo
- Attrezzature**
Esistenti o da adeguare: Prop. o Proposta
- Stazione tra arterie della Grande Rete
 - Caselli di sosta a pagamento
 - Stazione tra Grande Rete e Rete 1° e 2° Livello metropolitano
 - Stazione tra Rete 1° Livello e con Rete 2° Livello metropolitano
 - Stazione GRS di ripartizione Funzionale
 - Aerporti
 - Porti
 - Stazione del "servizio ferroviario espresso"
 - Centri Intermodali (Colonna Verde, Santa Palomba)
 - Piattaforme Logistiche (Colonna Verde, Tevere)
 - Parole di Scambio strategico metropolitano
 - Parole di attività produttiva metropolitana
- Centri abitati 2011**
- Censiti > 170.000 ed > 37.000 abitanti
 - Censiti > 37.000 ed > 10.000 abitanti
 - Censiti > 10.000 ed > 10.000 abitanti
 - Censiti > 10.000 ed > 4.000 abitanti
 - Censiti > 4.000 ed > 1.000 abitanti
 - Centri di sotto dei 1.000 abitanti
- Sub-Sistemi Locali**
- Centri Sub-Sistemi Locali
 - Centri Sub-Sistemi Locali





PUMS DI ROMA CAPITALE
 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Sovraesposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di Programmazione e Pianificazione: PTPR - TAV. A

DIREZIONE INGEGNERIA
 Direttore: ing. Alessandro Fucichetti

DIREZIONE PROGETTAZIONE
 Direttore: arch. Domenico Sandi

RISORSE
AREA PIANIFICAZIONE, PROGETTAZIONE E TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO
 Direttore: arch. Massimo Mengoni

DATA: MAGGIO 2019

SCALA: -

ELABORATO: 6 2 3 rev. 0 1

Legenda PUMS

Scenario di Piano

- Rete TPL Ferro
- Rete TPL Metro
- Rete TPL Tram
- Rete TPL Sistema a Funo
- Rete TPL Corridoi
- Nodo o Parcheggio di Scambio
- Intervento Puntuale Rete Viaria
- Rete Viaria
- Rete Ciclabile
- Isola Ambientale
- Area Cargo-Bike
- Centro di Distribuzione Urbana
- Punto Cargo-Bike

Sistema del Paesaggio Naturale

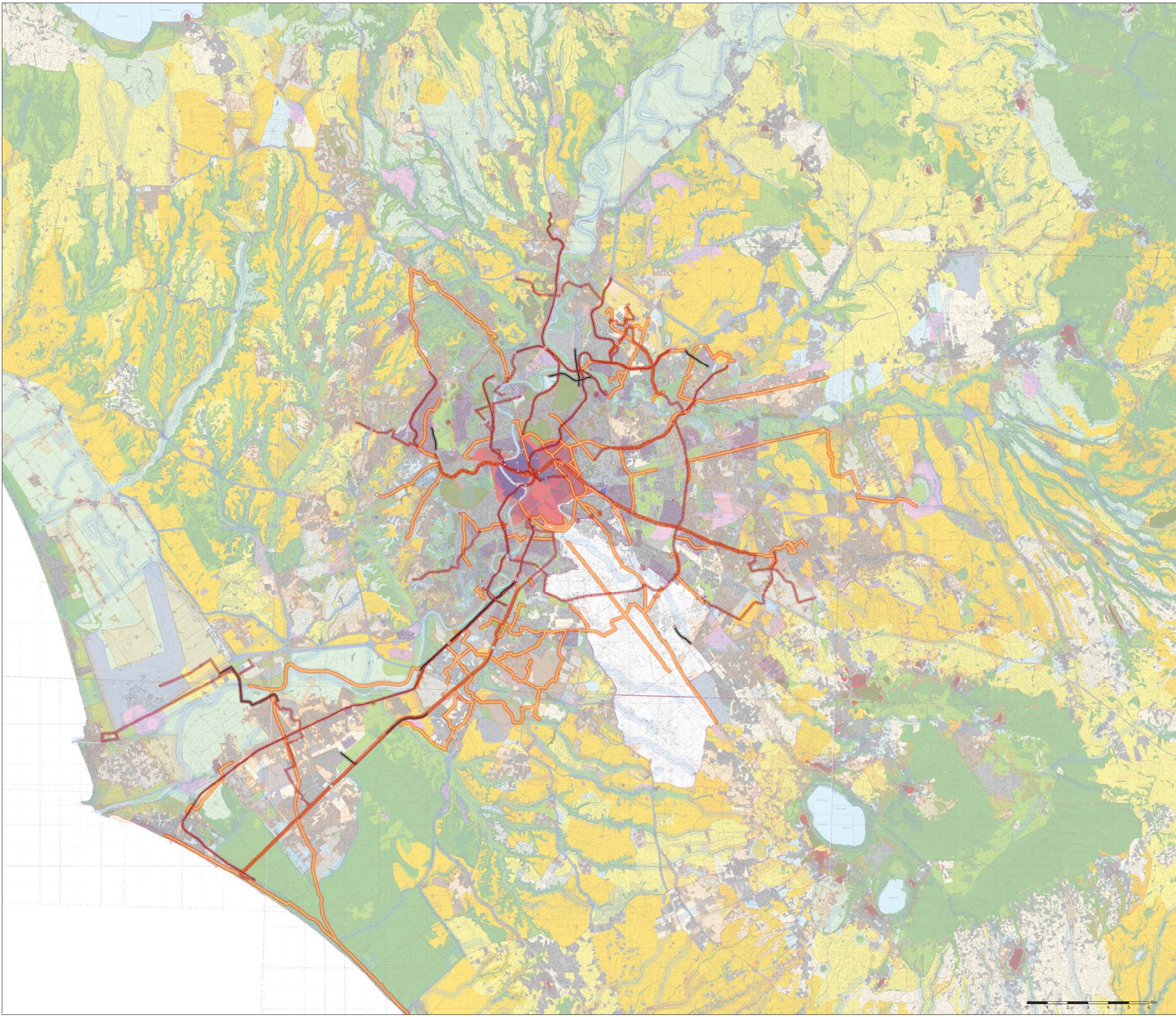
- Paesaggio Naturale
- Paesaggio Naturale di Continuità
- Paesaggio Naturale Agrario
- Fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua

Sistema del Paesaggio Agrario

- Paesaggio Agrario di Rilevante Valore
- Paesaggio Agrario di Valore
- Paesaggio Agrario di Continuità

Sistema del Paesaggio Insediativo

- Paesaggio dei Centri e Nuclei Storici con relativa fascia di rispetto di 150 metri
- Parchi, ville e giardini storici
- Paesaggio degli insediamenti urbani
- Paesaggio degli insediamenti in Evoluzione
- Paesaggio dell'insediamento Storico Diffuso
- Reti Infrastrutturali e Servizi
- Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica
- Aree o Punti di Vista
- Proposte comunali di modifica del PTP vigente
- Limiti comunali





PUMS DI ROMA CAPITALE
 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Sovraopposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di Programmazione e Pianificazione: PTPR - TAV B

DIREZIONE INGEGNERIA
 Direttore: ing. Alessandro Fucini

DIREZIONE PROGETTAZIONE
 Direttore: arch. Domenico Sandi

AREA PIANIFICAZIONE, PROGETTAZIONE E TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO
 Direttore: arch. Massimo Mengoni

DATA: MAGGIO 2019
 SCALA: -
 ELABORATO: 6 2 3 rev. 0 1

Legenda PUMS

Scenario di Piano

- Rete TPL Ferro
- Rete TPL Metro
- Rete TPL Tram
- Rete TPL Sistema a Funo
- Rete TPL Corridoio
- Nodo o Parcheggio di Scambio
- Intervento Puntuale Rete Varia
- Rete Varia
- Rete Ciclabile
- Isola Ambientale
- Area Cargo-Bike
- Centro di Distribuzione Urbana
- Punto Cargo-Bike

Beni paesaggistici

Individuazione degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico
 L. n. 338/81 art. 14 L.R. 24/96 - art. 134 co. 1 bis - D. lgs. 42/04 - art. 135 Dm 42/04

CATEGORIA	DESCRIZIONE	ARTICOLO	
BENI PAESAGGISTICI	4K55L_001	135. Art. 135 - Beni paesaggistici naturali, geologici, vulcanici, storici e artistici	art. 136 Dm 42/04
	4K55L_002	135. Art. 135 - Beni paesaggistici storici, artistici e monumentali	art. 136 Dm 42/04
	4K55L_003	135. Art. 135 - Beni paesaggistici storici, artistici e monumentali	art. 136 Dm 42/04
	4K55L_004	135. Art. 135 - Beni paesaggistici storici, artistici e monumentali	art. 136 Dm 42/04
	4K55L_005	135. Art. 135 - Beni paesaggistici storici, artistici e monumentali	art. 136 Dm 42/04

Riconoscimento delle aree tutelate per legge
 art. 134 co. 1 bis - art. 142 co. 1 bis - D. lgs. 42/04

CATEGORIA	DESCRIZIONE	ARTICOLO	
RICOGNIZIONE LEGGE	0054_001	Costo del mare	art. 51 L.R. 24/96
	0054_002	Costo del lago	art. 61 L.R. 24/96
	0054_003	Costo delle acque pubbliche	art. 71 L.R. 24/96
	0054_004	Costo delle acque pubbliche	art. 81 L.R. 24/96
	0054_005	Costo delle acque pubbliche	art. 91 L.R. 24/96
	0054_006	Costo delle acque pubbliche	art. 101 L.R. 24/96
	0054_007	Costo delle acque pubbliche	art. 111 L.R. 24/96
	0054_008	Costo delle acque pubbliche	art. 121 L.R. 24/96
	0054_009	Costo delle acque pubbliche	art. 131 L.R. 24/96
	0054_010	Costo delle acque pubbliche	art. 141 L.R. 24/96
	0054_011	Costo delle acque pubbliche	art. 151 L.R. 24/96
	0054_012	Costo delle acque pubbliche	art. 161 L.R. 24/96
	0054_013	Costo delle acque pubbliche	art. 171 L.R. 24/96
	0054_014	Costo delle acque pubbliche	art. 181 L.R. 24/96
0054_015	Costo delle acque pubbliche	art. 191 L.R. 24/96	

Individuazione degli immobili e delle aree tipizzate dal Piano Paesaggistico
 art. 134 comma 1, lett. c - D. lgs. 42/04

CATEGORIA	DESCRIZIONE	ARTICOLO	
RICOGNIZIONE PIANO	1_001	1_001 - Beni paesaggistici di notevole interesse pubblico	art. 134 comma 1, lett. c - D. lgs. 42/04
	1_002	1_002 - Beni paesaggistici di notevole interesse pubblico	art. 134 comma 1, lett. c - D. lgs. 42/04
	1_003	1_003 - Beni paesaggistici di notevole interesse pubblico	art. 134 comma 1, lett. c - D. lgs. 42/04
	1_004	1_004 - Beni paesaggistici di notevole interesse pubblico	art. 134 comma 1, lett. c - D. lgs. 42/04
	1_005	1_005 - Beni paesaggistici di notevole interesse pubblico	art. 134 comma 1, lett. c - D. lgs. 42/04
	1_006	1_006 - Beni paesaggistici di notevole interesse pubblico	art. 134 comma 1, lett. c - D. lgs. 42/04
	1_007	1_007 - Beni paesaggistici di notevole interesse pubblico	art. 134 comma 1, lett. c - D. lgs. 42/04

