



PUMS

Piano Urbano
della Mobilità
Sostenibile



RAPPORTO AMBIENTALE

ALLEGATO 2

**Strumenti per la Verifica di
Coerenza Esterna**

**“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 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

ROMA 

Autorità procedente - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica

Direttore - Arch. Cinzia Esposito

Gruppo di lavoro:

Coordinamento generale, Tematiche Territoriali ed economiche

RISORSE
— PER ROMA *spas* —

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 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

1.3.4	PS1 - 1° STRALCIO FUNZIONALE - AREE SOGGETTE A RISCHIO DI ESONDAZIONE NEL TRATTO ORTE - CASTEL GIUBILEO (PS1) - approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 2013	18
1.3.5	PIANO DI TUTELA DELLA RISORSA IDRICA - PTAR - Piano di Tutela delle Acque Regionali approvato con D.C.R n.42 del 27 settembre 2013	19
1.3.6	PS5 – PIANO STRALCIO PER IL TRATTO METROPOLITANO DEL TEVERE DA CASTEL GIUBILEO ALLA FOCE – approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 2013	20
1.3.7	PRQA - PIANO DI RISANAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA - approvato con delibera n.66 del 10.12.2009 dal Consiglio Regionale del Lazio	21
1.3.8	PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE – PTPR – appr. DCR n. 5 del 02/08/ 2019.....	21
1.3.9	IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE GENERALE (PTRG)	51
1.3.10	PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ, DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA- PRMTL	56
1.3.11	PTPG -PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE GENERALE approvato dal Consiglio Provinciale in data 18.01.2010 con Delibera n.1	61
1.3.12	42. PER – PIANO ENERGETICO REGIONALE LAZIO - adottato con D.G.R. del 17.10.2017 n. 656 67	
1.3.13	43. PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA ED IL CLIMA – PNIEC.....	68
1.3.14	1. PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE E IL CLIMA (PAESC) DI ROMA CAPITALE (2019)	72
1.3.15	2. PIANO CAPITOLINO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA 2017-2020	72
1.3.16	44. PRG – PIANO REGOLATORE GENERALE APPROVATO DAL CONSIGLIO COMUNALE CON DEL. N. 18 DEL 12.2.2008	73
1.3.17	15. CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI, ADOTTATA DAL CONSIGLIO COMUNALE CON DELIBERAZIONE N.93 DEL 15.10.2009	80
1.3.18	45. PIANO DI ZONIZZAZIONE DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI ROMA" E "CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE" APPROVATO CON DELIBERA DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 12 DEL 29 GENNAIO 2004.....	80
1.3.19	46. PGTU – APPROVATO CON DELIBERA DI ASSEMBLEA CAPITOLINA N. 21 DEL 16.04.2015.	81
1.3.20	47. PSMS APPROVATO DALL'ASSEMBLEA CAPITOLINA CON DELIB. N. 36 DEL 16.03.2010....	90

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

1.3.21	48. STRATEGIA DI RESILIENZA.....	91
1.3.22	49. PIANO COMUNALE DI RISANAMENTO ACUSTICO	95
2.	APPENDICE 2.....	96
2.1.	LIVELLO COMUNITARIO	96
2.1.1	50 - Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009.....	96
2.1.2	51 - l'Urban Mobility Package del 2013.....	96
2.1.3	La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014,.....	96
2.1.4	La Risoluzione del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile su GU C 399 del 24.11.2017;.....	96
2.1.5	La Risoluzione del Parlamento europeo del 14 dicembre 2017 su una strategia europea a favore della mobilità a basse emissioni (2018/C 369/15)	96
2.2.	LIVELLO NAZIONALE	97
2.2.1	Il Piano Urbano della Mobilità (PUM).....	97
2.3.	QUADRO DEI VINCOLI AMBIENTALI.....	100
2.3.1	58 - I BENI PAESAGGISTICI	100
2.3.2	59 - I BENI CULTURALI E ARCHITETTONICI.....	101
2.3.3	60 - AREE NATURALI PROTETTE.....	101
2.3.4	Elenco aree naturali protette ricadenti nel territorio del Piano.....	109
2.3.5	Siti Rete Natura 2000 ricadenti nel territorio del Piano	113

1. Allegato 2 – APPENDICE 1 e APPENDICE 2

1.1. Strumenti per la verifica di Coerenza Esterna

1.2. Direttive Comunitarie

1.2.1 Direttiva 2008/50/CE relativamente ai valori limite per la protezione della salute umana; recepita a livello nazionale dal Dlgs 155/2010

La presente direttiva istituisce misure volte a:

- 1) definire e stabilire obiettivi di qualità dell'aria ambiente al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso;
- 2) valutare la qualità dell'aria ambiente negli Stati membri sulla base di metodi e criteri comuni;
- 3) ottenere informazioni sulla qualità dell'aria ambiente per contribuire alla lotta contro l'inquinamento dell'aria e gli effetti nocivi e per monitorare le tendenze a lungo termine e i miglioramenti ottenuti con l'applicazione delle misure nazionali e comunitarie;
- 4) garantire che le informazioni sulla qualità dell'aria ambiente siano messe a disposizione del pubblico;
- 5) mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove sia buona, e migliorarla negli altri casi;
- 6) promuovere una maggiore cooperazione tra gli Stati membri nella lotta contro l'inquinamento atmosferico.

1.2.2 Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili

La presente direttiva stabilisce un quadro comune per la promozione dell'energia da fonti rinnovabili. Fissa obiettivi nazionali obbligatori per la quota complessiva di energia da fonti rinnovabili sul consumo finale lordo di energia e per la quota di energia da fonti rinnovabili nei trasporti. Detta norme relative ai trasferimenti statistici tra gli Stati membri, ai progetti comuni tra gli Stati membri e con i paesi terzi, alle garanzie di origine, alle procedure amministrative, all'informazione e alla formazione nonché all'accesso alla rete elettrica per l'energia da fonti rinnovabili. Fissa criteri di sostenibilità per i biocarburanti e i bioliquidi.

Definizione: "energia da fonti rinnovabili": energia proveniente da fonti rinnovabili non fossili, vale a dire energia eolica, solare, aerotermica, geotermica, idrottermica e oceanica, idraulica, biomassa, gas di discarica, gas residuati dai processi di depurazione e biogas;

1.2.3 Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale recepita in Italia dal Decreto Legislativo 194/2005

La presente direttiva riguarda il rumore ambientale cui è esposto l'essere umano in particolare nelle zone edificate, nei parchi pubblici o in altre zone silenziose degli agglomerati, nelle zone silenziose in aperta campagna, nei pressi delle scuole, degli ospedali e di altri edifici e zone particolarmente sensibili al rumore. La presente direttiva definisce un approccio comune volto ad evitare, prevenire o ridurre, secondo le rispettive priorità, gli effetti nocivi, compreso il fastidio, dell'esposizione al rumore ambientale.

A tal fine sono progressivamente attuate le seguenti azioni:

- a) la determinazione dell'esposizione al rumore ambientale mediante la mappatura acustica realizzata sulla base di metodi di determinazione comuni agli Stati membri;
- b) l'informazione del pubblico in merito al rumore ambientale e ai relativi effetti;
- c) l'adozione da parte degli Stati membri di piani d'azione, in base ai risultati della mappatura acustica, allo scopo di evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.

2. La presente direttiva è inoltre destinata a fornire una base per lo sviluppo di misure comunitarie di contenimento del rumore generato dalle principali sorgenti, in particolare veicoli stradali e su rotaia e relative infrastrutture, aeromobili, attrezzature utilizzate all'aperto e attrezzature industriali, macchinari mobili.

1.2.4 Direttiva 2003/35/CE che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale

Obiettivo della presente direttiva è contribuire all'attuazione degli obblighi derivanti dalla convenzione di Århus, in particolare:

- a) prevedendo la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale;
- b) migliorando la partecipazione del pubblico e prevedendo disposizioni sull'accesso alla giustizia nel quadro delle direttive 85/337/CEE e 96/61/CE del Consiglio.

1.2.5 Direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale e che abroga la direttiva 90/313/CEE del Consiglio

Gli obiettivi della presente direttiva sono i seguenti:

- a) garantire il diritto di accesso all'informazione ambientale detenuta dalle autorità pubbliche o per conto di esse e stabilire i termini e le condizioni di base nonché modalità pratiche per il suo esercizio;
- b) garantire che l'informazione ambientale sia sistematicamente e progressivamente messa a disposizione del pubblico e diffusa, in modo da ottenere la più ampia possibile sistematica disponibilità e diffusione al pubblico dell'informazione ambientale. A tal fine è promosso l'uso, in particolare, delle tecnologie di telecomunicazione e/o delle tecnologie elettroniche, se disponibili.

1.2.6 Decisione 1600/2002/CE che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di Ambiente

Decisione 1600/2002/CE che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di Ambiente

Il presente programma copre un periodo di dieci anni a decorrere dal 22 luglio 2002.

Il programma è inteso a garantire un livello elevato di protezione dell'ambiente e della salute umana nonché un miglioramento generalizzato dell'ambiente e della qualità della vita, indica le priorità per la dimensione ambientale della strategia di sviluppo sostenibile, che dovrebbero essere prese in considerazione al momento della presentazione di azioni nel quadro di detta strategia.

Il programma dovrebbe promuovere il processo di integrazione delle considerazioni ambientali in tutte le politiche ed azioni comunitarie conformemente all'articolo 6 del trattato al fine di ridurre le pressioni sull'ambiente provenienti da varie fonti

Nonostante gli sviluppi degli standard ambientali, è sempre più probabile l'esistenza di un nesso tra degrado dell'ambiente e talune malattie umane. Quindi, il rischio potenziale derivante ad esempio dalle emissioni e dalle sostanze chimiche pericolose, dai pesticidi e dal rumore dovrebbe essere preso in considerazione.

Il programma definisce le priorità ambientali che richiedono una risposta comunitaria riservando particolare attenzione ai seguenti settori: cambiamenti climatici, natura e biodiversità, ambiente e

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

salute e qualità della vita, risorse naturali e rifiuti.

Gli obiettivi corrispondono alle principali priorità ambientali suddette che la Comunità deve affrontare nei seguenti settori:

- cambiamenti climatici,
- natura e biodiversità,
- ambiente e salute e qualità della vita,
- risorse naturali e rifiuti.

1.2.7 Convenzione di Aarhus (2001)

La convenzione di Aarhus sottoscritta nel 1998 nella cittadina **di Aarhus**, in Danimarca è entrata in vigore nel **2001**.

La finalità della convenzione è volta a contribuire a tutelare il diritto di ogni persona, nelle generazioni presenti e future, a vivere in un ambiente atto ad assicurare la sua salute e il suo benessere, ciascuna Parte (amministrazione pubblica a livello nazionale, regionale o ad altro livello; persone fisiche o giuridiche che, in base al diritto nazionale, esercitano funzioni amministrative pubbliche, aventi attinenza con l'ambiente) garantisce il diritto di accesso alle informazioni, di partecipazione del pubblico ai processi decisionali e di accesso alla giustizia in materia ambientale in conformità delle disposizioni della presente convenzione.

La convenzione dunque si presenta come un documento di democrazia ambientale e ruota su tre pilastri fondamentali:

1. l'accesso alle informazioni ambientali;
2. la partecipazione del pubblico alle decisioni sull'ambiente;
3. l'accesso alla giustizia.

Il concetto di **'informazione ambientale'** è inoltre inteso in un senso estremamente ampio, trattandosi di 'qualsiasi informazione disponibile in forma scritta, visiva, sonora, elettronica o in qualunque altra forma materiale, con riferimento a:

- gli elementi dell'ambiente (ad esempio, aria, acqua, suolo, ecc.);
- i fattori, le misure, le attività che hanno un impatto su tali elementi (ad esempio disposizioni legislative, piani, programmi);

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

- lo stato di salute e le condizioni di vita delle persone.

L'articolo 6 della Convenzione di Aarhus regola la "**partecipazione del pubblico alle decisioni sull'ambiente**". Qualsiasi persona, fisica o giuridica, qualsiasi associazione o organizzazione ha il diritto di partecipare alle decisioni relative a:

- l'autorizzazione di attività che possono avere un impatto sull'ambiente (l'allegato 1 alla Convenzione elenca tali attività, ma nel testo della Convenzione vi è un più generico riferimento a "tutte le attività che possono avere effetti significativi sull'ambiente");
- l'elaborazione di piani, programmi, regolamenti di attuazione e strumenti normativi in materia ambientale;
- le decisioni sul rilascio deliberato di organismi geneticamente modificati (OGM) nell'ambiente.

Il terzo pilastro della Convenzione "**l'accesso alla giustizia**" garantisce il diritto del pubblico a ricorrere dinanzi a un organo giurisdizionale o a un altro organo indipendente o parziale istituito dalla legge nei casi in cui non sia rispettato:

- il diritto di accesso alle informazioni;
- il diritto di partecipazione del pubblico alle decisioni ambientali (in questo caso però il pubblico deve vantare un "interesse sufficiente", ovvero deve dimostrare di subire o di poter subire gli effetti dei processi decisionali in materia ambientale);
- il diritto ambientale nazionale.

1.2.8 Convenzione Europea del Paesaggio, Consiglio d'Europa, 2000

- La presente Convenzione si prefigge lo scopo di promuovere la salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi e di organizzare la cooperazione europea in questo campo. La convenzione concerne sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, che paesaggi della vita quotidiana e i paesaggi degradati.
- Salvaguardia, gestione e pianificazione dei paesaggi, sono dei principi di azione sul paesaggio previsti in modo dinamico e prospettivo.
- "Salvaguardia dei paesaggi" riguarda i provvedimenti presi allo scopo di preservare il carattere e la qualità di un determinato paesaggio al quale le popolazioni accordano un grande valore, che sia per la sua configurazione naturale o culturale particolare. Tale salvaguardia deve essere attiva ed accompagnata da misure di conservazione per mantenere gli aspetti significativi di un paesaggio.

" **Gestione dei paesaggi** " riguarda i provvedimenti presi conformemente al principio dello sviluppo sostenibile per accompagnare le trasformazioni provocate dalle esigenze economiche, sociali ambientali. Tali provvedimenti potranno riguardare l'organizzazione dei paesaggi o gli elementi che li

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

compongono. Mirano a garantire la cura costante di un paesaggio e a vigilare affinché evolva in modo armonioso, allo scopo di soddisfare i fabbisogni economici e sociali. La gestione dovrà essere dinamica dovrà tendere a migliorare la qualità dei paesaggi in funzione delle aspirazioni delle popolazioni.

" Pianificazione dei paesaggi " riguarda il processo formale di studio, di progettazione e di costruzione mediante il quale vengono creati nuovi paesaggi per soddisfare le aspirazioni della popolazione Occorre elaborare autentici progetti di pianificazione, soprattutto nelle aree maggiormente colpite dal cambiamento e fortemente deteriorate (periferie, zone periurbane ed industriali, litorali). Tali progetti di pianificazione si pongono come obiettivo la radicale ristrutturazione dei paesaggi degradati.

l'obiettivo della convenzione, è quello di garantire la protezione, la gestione e la pianificazione dei paesaggi europei mediante l'adozione di provvedimenti nazionali e l'attuazione di una cooperazione europea tra le Parti.

1.2.9 **Direttiva 92/43/CE "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche"**

Scopo della presente direttiva è contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri al quale si applica il trattato. A tal fine viene individuata una serie di habitat di interesse comunitario i quali vengono tutelati concretamente nelle Zone Speciali di Conservazione (Z.S.C.), che a loro volta derivano da una iniziale designazione dei Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.). Questi vanno a costituire la rete di siti Natura 2000.

Obiettivi di conservazione:

1. Le misure adottate a norma della presente direttiva sono intese ad assicurare il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario.
2. Le misure adottate a norma della presente direttiva tengono conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali

1.2.10 LIBRO BIANCO Roadmap to a Single European Transport Area (European Commission, 2011)**OBIETTIVI SPECIFICI**

l'Unione Europea ha adottato il Pacchetto Clima ed Energia che stabilisce i seguenti obiettivi denominati "20-20-20" per il 2020:

- 20% di riduzione delle emissioni di gas serra rispetto al livello del 1990;
- aumento al 20% della quota di energia da rinnovabili;
- aumento del 20% dell'efficienza energetica.

La Commissione europea ha adottato una strategia di ampio respiro per un sistema di trasporti concorrenziale in grado di incrementare la mobilità, rimuovere i principali ostacoli nelle aree essenziali e alimentare la crescita e l'occupazione. Contemporaneamente, le proposte contribuiranno a **ridurre sensibilmente la dipendenza dell'Europa dalle importazioni di petrolio, nonché a ridurre le emissioni di anidride carbonica nei trasporti del 60% entro il 2050.**

Per raggiungere questo risultato sarà necessaria una trasformazione dell'attuale sistema dei trasporti europeo. **Da qui al 2050, gli obiettivi essenziali saranno:**

- esclusione delle auto ad alimentazione tradizionale nelle città,
- uso pari al 40% di carburanti sostenibili a bassa emissione di anidride carbonica nel settore aeronautico, riduzione di almeno il 40% delle emissioni del trasporto marittimo,
- trasferimento del 50% dei viaggi intercity di medio raggio di passeggeri e merci dal trasporto su gomma a quello su rotaia e per via fluviale,
- tutto questo porterà ad una riduzione del 60% delle emissioni nel settore dei trasporti entro la metà del secolo.

La tabella di marcia Trasporti 2050 verso uno spazio unico europeo dei trasporti è diretta a eliminare i principali ostacoli e strozzature in molte aree essenziali di vari settori: investimenti e infrastrutture dei trasporti, innovazione e mercato interno. L'obiettivo è di creare uno spazio europeo unico dei trasporti con più concorrenza e una rete di trasporti pienamente integrata che colleghi i diversi modi e permetta un profondo cambiamento nei modi di trasporto per passeggeri e merci. A questo fine, la tabella di marcia presenta 40 iniziative concrete per il prossimo decennio.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

La Tabella di marcia stabilisce diversi obiettivi per diversi tipi di viaggi: all'interno delle città, da una città all'altra e su lunga distanza.

1. Per i viaggi intercity: il 50% di tutti i trasporti di medio raggio di passeggeri e merci dovrebbe passare dal trasporto su gomma a quello su rotaia e per via navigabile interna.

- Entro il 2050, la maggior parte del trasporto di passeggeri nel medio raggio, da 300 km e oltre, dovrebbe avvenire su rotaia
- Entro il 2030, il 30% del trasporto di merci su gomma dovrebbe passare ad altri modi di trasporto come la ferrovia e le vie navigabili interne e più del 50% entro il 2050
- Realizzare una rete pienamente funzionale e estesa in tutta l'UE di corridoi di trasporto, che assicuri le infrastrutture per un trasferimento efficiente tra i modi di trasporto (rete TEN-T) entro il 2030, con una rete ad alta capacità di elevata qualità entro il 2050 e una serie corrispondente di servizi di informazione
- Entro il 2050, collegare tutti gli aeroporti della rete centrale alla rete ferroviaria, preferibilmente ad alta velocità; assicurare un sufficiente collegamento di tutti i porti marittimi principali al sistema ferroviario merci e, se possibile, al sistema di navigazione interna
- Entro il 2020, stabilire il quadro per un'informazione europea sui trasporti multimodali, il sistema di gestione e pagamento, sia per i passeggeri che per le merci
- Passare alla piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" e all'impegno del settore privato a eliminare le distorsioni, a generare profitti e assicurare il finanziamento dei futuri investimenti nei trasporti

2. Per i viaggi a lunga distanza e il trasporto merci intercontinentale, continueranno a predominare i viaggi aerei e per nave. Nuovi motori, carburanti e sistemi di gestione del traffico aumenteranno l'efficienza e ridurranno le emissioni.

- I carburanti a bassa emissione di anidride carbonica nel settore aeronautico dovranno arrivare al 40% entro il 2050; inoltre, entro il 2050, dovranno essere ridotte del 40% le emissioni UE di CO₂ derivanti da combustibili di bordo nell'uso marittimo
- Una modernizzazione completa del sistema di controllo del traffico aereo europeo entro il 2020, che realizzi il cielo unico europeo: viaggi aerei più brevi e più sicuri e maggiore capacità. Completamento dello spazio aereo comune europeo di 58 paesi e 1 miliardo di abitanti entro il 2020

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

- Adozione di sistemi intelligenti di gestione dei trasporti a terra e in mare (ad esempio ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet e LRIT)
- Collaborazione con partner internazionali e organizzazioni internazionali come l'ICAO e l'IMO per promuovere la competitività dell'Europa e gli obiettivi di ordine climatico a livello mondiale

3. Per il trasporto urbano, un passaggio di proporzioni rilevanti verso auto e carburanti più puliti. L'abbandono nell'ordine del 50% delle auto ad alimentazione convenzionale entro il 2030, escludendole gradualmente dalle città entro il 2050.

- Dimezzare l'uso di auto "ad alimentazione convenzionale" nel trasporto urbano entro il 2030; escluderle gradualmente dalle città entro il 2050; ottenere entro il 2030 nei maggiori centri urbani un trasporto delle merci essenzialmente esente da CO₂
- Entro il 2050, avvicinarsi all'obiettivo di azzerare il numero delle vittime degli incidenti stradali
- Coerentemente con questo obiettivo, l'UE mira a dimezzare il numero delle vittime di incidenti stradali entro il 2020. Assicurare che l'UE diventi un leader a livello mondiale in materia di sicurezza del trasporto aereo, ferroviario e marittimo.

1.3. PIANI E PROGRAMMI A SCALA SOVRACOMUNALE

1.3.1 PGRAAC – PIANO DI GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI - approvato con D.P.C.M. del 28 febbraio 2017

Il Piano prevede la pianificazione degli interventi “non strutturali” e “strutturali” finalizzate alla mitigazione del Rischio alluvioni, gestione dei fenomeni alluvionali e si pone, pertanto l’obiettivo di ridurre i rischi di conseguenze negative derivanti dalle alluvioni soprattutto per la vita e la salute umana, l’ambiente, il patrimonio culturale, l’attività economica e le infrastrutture.

Il piano prende in considerazione quale strumento di riferimento quanto disciplinato dalle norme di attuazione del PAI. Fondamentale sarà: riuscire a limitare la trasformazione dell’uso del suolo in aree a rischio alluvione e la conservazione delle caratteristiche naturali del territorio, in linea con quanto previsto già dalle N.T.A. del PAI e dagli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti a livello territoriale; prevedere la possibilità di adozione, da parte delle diverse Autorità competenti coinvolte nella Direttiva Alluvioni, di strumenti di pianificazione territoriale che vedono la partecipazione sia delle **istituzioni che dei privati**, quale strumento di tutela e conservazione del territorio, come ad esempio i Contratti di Fiume.

Partendo dalle quattro categorie indicate dalla Direttiva ed ovvero salute umana, ambiente, patrimonio culturale ed attività economiche, seguendo l'impostazione definita nella Guidance n. 29, gli obiettivi generali alla scala di distretto possono essere delineati nel seguente modo:

1. Obiettivi per la salute umana

1. riduzione del rischio per la vita e/o la salute umana;
2. riduzione del rischio per l’operatività di strutture di interesse sociale che assicurano la sussistenza e l’operatività dei sistemi strategici (scuole, università, ospedali, case di cura, di accoglienza, municipi, prefetture, caserme, carceri, ...)

2. Obiettivi per l'ambiente

1. riduzione del rischio per le aree protette dagli effetti negativi dovuti a possibile inquinamento in caso di eventi alluvionali;
2. mitigazione degli effetti negativi per lo stato ecologico dei corpi idrici dovuti a possibile inquinamento in

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

caso di eventi alluvionali, con riguardo al raggiungimento degli obiettivi ambientali di cui alla Direttiva 2000/60/CE.

3. Obiettivi per il patrimonio culturale

1. Riduzione del rischio per il patrimonio costituito dai beni culturali, storici ed architettonici esistenti;
2. Mitigazione dei possibili danni dovuti ad eventi alluvionali sul sistema del paesaggio.

4. Obiettivi per le attività economiche

1. mitigazione dei danni alla rete infrastrutturale primaria (ferrovie, autostrade, SGC, strade regionali, aeroporti, etc.);
2. mitigazione dei danni al sistema economico e produttivo (pubblico e privato);
3. mitigazione dei danni alle proprietà immobiliari;
4. mitigazione dei danni ai sistemi che consentono il mantenimento delle attività economiche (centrali e reti elettriche, reti idropotabili, impianti di trattamento delle acque, impianti di depurazione, ecc.).

Gli obiettivi generali di riduzione degli effetti dei fenomeni alluvionali a livello di bacino/distretto vengono conseguiti, in via generale, con l'applicazione di misure (norme ed azioni) definite anch'esse in via generale, ovvero valide per tutto il bacino/distretto.

Tuttavia non tutte le misure generali potranno trovare applicazione nei bacini/sottobacini/aree omogenee, infatti ogni area può presentare diverse caratteristiche fisiche, differenti scenari di evento, tipologie di insediamento peculiari, ed attività economiche differenti, oltre che diversi beni culturali ed ambientali, diversa potrà quindi essere l'individuazione delle misure da applicare in particolari porzioni di territorio

Migliorare la conoscenza del rischio

Favorire lo sviluppo di conoscenze tecniche e scientifiche adeguate alla gestione delle alluvioni e promuovere la diffusione di una formazione di base per decisori e per i cittadini adeguata a consentire la messa in atto di buone pratiche di difesa

Migliorare le prestazioni dei sistemi difensivi esistenti

Assicurare la sorveglianza, la manutenzione, l'integrazione e l'adeguamento dei sistemi esistenti di difesa attiva e passiva dalle piene Ridurre l'esposizione a rischio e la vulnerabilità dei beni esposti

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

Monitorare i beni esposti nelle aree inondabili, anche per scenari rari, e promuovere la riduzione della vulnerabilità economica del territorio e dei singoli beni

Recuperare spazi più estesi di pertinenza fluviale

Prevedere ove possibile il mantenimento e/o il ripristino delle pianure alluvionali, quali ambiti privilegiati per l'espansione delle piene e nel contempo per la conservazione, protezione e restauro degli ecosistemi coerentemente con la Direttiva 2000/60/CE e con il PDGAC.

Difendere le aree urbane e metropolitane

Promuovere pratiche sostenibili di utilizzo del suolo

Migliorare la capacità di ritenzione delle acque nonché l'inondazione controllata di aree predefinite in caso di fenomeno alluvionale

1.3.2 PGDAC.2 - PIANO DI GESTIONE DEL DISTRETTO IDROGRAFICO DELL'APPENNINO CENTRALE - approvato con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016

Primo aggiornamento del Piano Di Gestione Del Distretto Dell'appennino Centrale (PGDAC.2)

Obiettivo a lungo termine: gestione sostenibile della risorsa idrica per la tutela e la salvaguardia delle acque così come declinata nei diversi strumenti di pianificazione regionali, di bacino e di settore.

Dalla *Sintesi non tecnica* del Piano:

Il processo di integrazione del PGDAC.2 con gli altri strumenti di pianificazione è stato avviato avendo a mente le diverse relazioni di interferenza con la pianificazione di pari livello (integrazione orizzontale) e con quella di livello superiore e inferiore (integrazione verticale).

Per l'integrazione orizzontale il processo di definizione del PGDAC.2 si svolge in parallelo con quello del Piano di Gestione del Rischio di Alluvione del distretto dell'Appennino Centrale (PGRAAC).

Con esso il PGDAC.2 condivide il processo di **ottimizzazione delle scelte tra la tutela della naturalità dei corpi idrici superficiali e la necessità di salvaguardare l'incolumità delle popolazioni che sono insediate vicino ai corsi d'acqua. Tale processo di ottimizzazione si fonda sulla coerenza del sistema delle analisi (aree a rischio significativo e pressioni significative) e sulla preventiva (già in fase ideativa) congruenza delle scelte progettuali di difesa idraulica e tutela ambientale quale garanzia del sostenibile utilizzo di**

una parte dei fondi nazionali finalizzati alla sicurezza civile.

Il PGDAC.2 deve inoltre realizzare una forte integrazione con i Programmi di Sviluppo Rurale (PSR) in quanto sistema distrettuale delle tessere regionali della strategia nazionale (Piano d’Azione Agricoltura e programma operativo nazionale) di attuazione della politica agricola comunitaria. Sotto questo aspetto il PGDAC.2 internalizza in chiave distrettuale sia le opzioni dei PSR che sono funzionali alla tutela dei corpi idrici sia le indicazioni fornite dall’Accordo di Partenariato 2014-2020 attraverso i pertinenti Obiettivi Tematici che costituiscono il pacchetto dei contenuti della “condizionalità” per l’accesso ai fondi comunitari.

L’elemento più forte di integrazione verticale (relazione di tipo bottom-up) è con i Piani Regionali di Tutela delle Acque (PTA). In base all’accordo raggiunto dall’Italia nel corso dell’incontro bilaterale del 24 settembre 2013 a Bruxelles con la rappresentanza della Commissione Europea, i PTA rappresentano in attuazione dell’articolo 13, § 5, della WFD “programmi e piani di gestione più dettagliati per sotto-bacini, settori, problematiche o categorie di acque al fine di affrontare aspetti particolari della gestione idrica”. In tal modo il PGDAC.2 e gli Aggiornamenti dei PTA delle Regioni del Distretto (PTA.2) contribuiscono a definire un quadro organico (in quanto univoco e sincrono) delle azioni di tutela ambientale sia a scala distrettuale sia sotto il profilo della giurisdizione amministrativa sul territorio regionale mantenuto unitario. In questa direzione il PGDAC.2 riconferma la scelta già operata dal PGDAC di suddividere il distretto in sub-distretti, ovvero in unità fisiche (aggregazioni di bacini e sotto-bacini) sostanzialmente coincidenti con unità amministrative a prevalente (e a volte unica) giurisdizione di un’unica Regione.

La forte integrazione con i PTA.2 garantisce inoltre la coerenza con la vasta pianificazione settoriale di scala regionale che le singole Regioni realizzano all’interno delle rispettive procedure di integrazione.

Infine, sempre nell’ambito dell’integrazione verticale, un ultimo elemento di relazione (di tipo top-down) è con il sistema dei Piani Paesaggistici Regionali (PPR), tale in quanto i singoli piani sono organicamente integrati nelle “linee fondamentali dell’assetto del territorio nazionale per quanto riguarda la tutela del paesaggio, con finalità di indirizzo alla pianificazione” di cui al comma 1 dell’art. 145 del D. Lgs. n. 42/2004. Il sistema dei PPR costituisce ai sensi dei commi 2 e 3 del citato articolo 145 il quadro di riferimento attraverso il quale gli elementi paesaggistici (“i territori costieri”, “i fiumi”, “i torrenti”, “i corsi d’acqua”, “i parchi e le riserve nazionali e regionali” e “le zone umide”) elencati nell’articolo 142 del citato decreto trovano, ai fini della coerenza degli obiettivi del PGDAC.2, i loro corrispondenti definiti dall’articolo 4, § 1, lettere a) e c), della WFD.

1.3.3 PAI – PIANO STRALCIO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO – approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 2013

Piano di bacino del fiume Tevere - 6° stralcio funzionale - P.S. 6 - per l'assetto idrogeologico - PAI - primo aggiornamento, adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorita' di bacino del fiume Tevere con deliberazione n. 125 del 18 luglio 2012.

OBIETTIVI:

Il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) ha come obiettivo l'assetto del bacino che tende a minimizzare i possibili danni connessi ai rischi idrogeologici, costituendo un quadro di conoscenze e di regole atte a dare sicurezza alle popolazioni, agli insediamenti, alle infrastrutture, alle attese di sviluppo economico ed in generale agli investimenti nei territori del bacino.

Il P.A.I., in quanto premessa alle scelte di pianificazione territoriale, individua i meccanismi di azione, l'intensità, la localizzazione dei fenomeni estremi e la loro interazione con il territorio classificati in livelli di pericolosità e di rischio.

1.3.4 PS1 - 1° STRALCIO FUNZIONALE - AREE SOGGETTE A RISCHIO DI ESONDAZIONE NEL TRATTO ORTE - CASTEL GIUBILEO (PS1) - approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 2013

variante al Piano di bacino del fiume Tevere - 1° stralcio funzionale - aree soggette a rischio esondazione sul tratto da Orte a Castel Giubileo - P.S. 1 - aggiornamenti cartografici ed integrazioni alle norme tecniche di attuazione, adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorita' di bacino del fiume Tevere con deliberazione n. 123 del 18 luglio 2012.

OBIETTIVI:

1 - Contenere l'attuale grado di rischio connesso con le opere di difesa idraulica di Roma (Muraglioni), conservando la capacità di invaso delle aree a nord di Roma (Orte-Castel Giubileo) destinate naturalmente all'esondazione del Tevere.

2 - Minimizzare il rischio per la popolazione residente nelle zone edificate ricadenti nelle aree di esondazione

3 - Determinare una situazione di rischio compatibile per le zone per le quali viene ammesso un possibile completamento (zona B).

1.3.5 PIANO DI TUTELA DELLA RISORSA IDRICA - PTAR - Piano di Tutela delle Acque Regionali approvato con D.C.R n.42 del 27 settembre 2013

Nei piani di tutela sono adottate le misure volte ad assicurare l'equilibrio del bilancio idrico come definito dalle Autorità di bacino, nel rispetto delle priorità stabilite dalla normativa vigente e tenendo conto dei fabbisogni, delle disponibilità, del minimo deflusso vitale, della capacità di ravvenamento della falda e delle destinazioni d'uso della risorsa compatibili con le relative caratteristiche qualitative e quantitative

Il Piano di tutela contiene, oltre agli interventi volti a garantire il raggiungimento o il mantenimento degli obiettivi di cui alla parte terza del presente decreto, le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico. 4. Per le finalità di cui al comma 1 il Piano di tutela contiene in particolare: a) i risultati dell'attività conoscitiva; b) l'individuazione degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione; c) l'elenco dei corpi idrici a specifica destinazione e delle aree richiedenti specifiche misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento; d) le misure di tutela qualitative e quantitative tra loro integrate e coordinate per bacino idrografico; e) l'indicazione della cadenza temporale degli interventi e delle relative priorità; f) il programma di verifica dell'efficacia degli interventi previsti; g) gli interventi di bonifica dei corpi idrici; g-bis) i dati in possesso delle autorità e agenzie competenti rispetto al monitoraggio delle acque di falda delle aree interessate e delle acque potabili dei comuni interessati, rilevati e periodicamente aggiornati presso la rete di monitoraggio esistente, da pubblicare in modo da renderli disponibili per i cittadini;

Obiettivi di qualità dei corpi idrici individuati ai sensi della direttiva 2000/60/CE)

Per i corpi idrici individuati ai sensi della direttiva 2000/60/CE, sono definiti i seguenti obiettivi di qualità:

- a. mantenimento dello stato di qualità ambientale "buono" ed "elevato" nei corpi idrici che già si trovano in queste condizioni;
- b. raggiungimento dello stato di qualità "buono" secondo il programma di misure identificate nel Piano, compatibilmente con le risorse tecnico-economiche disponibili, ovvero di "potenziale ecologico buono" per i corpi idrici artificiali e fortemente modificati;
- c. adozione di tutte le misure atte ad evitare un peggioramento della qualità dei corpi idrici classificati;
- d. adozione di tutte le misure atte a ridurre progressivamente l'inquinamento causato dalle sostanze pericolose prioritarie e ad arrestare o eliminare gradualmente le emissioni, gli scarichi e le perdite di sostanze pericolose prioritarie.

1.3.6 PS5 – PIANO STRALCIO PER IL TRATTO METROPOLITANO DEL TEVERE DA CASTEL GIUBILEO ALLA FOCE – approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 2013

Il Piano di bacino del fiume Tevere, V stralcio per il tratto metropolitano da Castel Giubileo alla foce, pone particolare attenzione alle condizioni ed alle iniziative che garantiscono la sostenibilità ambientale a quel complesso di esigenze di sviluppo e di fruizione del territorio, sia urbano che extraurbano, legittimamente sentite dalla comunità di una grande capitale europea.

Gli studi ed i materiali di documentazione riguardanti principalmente gli aspetti idraulici e idrogeologici, prodotti e raccolti dall'ABT per dare definizione al Piano di Bacino del fiume Tevere, sono stati in parte recepiti ed in alcuni casi ulteriormente sviluppati all'interno delle linee guida del PS5, o assunti come punti di partenza da verificare o approfondire con ulteriori livelli conoscitivi.

Uno degli elementi territoriali oggetto del P.S.5 è il "corridoio", non ha importanza se ambientale o fluviale, all'interno del quale, scorre il corso d'acqua.

Elemento centrale del corridoio è l'alveo, con le sue "pertinenze idrauliche", in una accezione più ampia di quanto sia desumibile dall'applicazione del R.D. n.523/1904.

Il P.S.5, pur non definendola in maniera esplicita, poggia gran parte delle sue proposizioni su quella che si può definire la pertinenza fluviale: una zona, cioè, all'interno della quale la correlazione tra fenomeni idraulici caratterizzazioni ecologiche e suggestioni paesaggistiche trova la massima espressione.

Di conseguenza, un'attenzione particolare è rivolta alla questione delle aree golenali e soprattutto alla loro disciplina giuridico-amministrativa e alla organizzazione delle diverse competenze.

OBIETTIVI:

1. Inquadramento generale degli interventi relativi alla navigazione sul Tevere, alla portualità, alla difesa idraulica ed alla depurazione dei reflui.
2. Definizione del livello ottimale di qualità dell'acqua in relazione al quale programmare gli interventi a lungo termine.
3. Approfondimento della verifica della sicurezza idraulica connessa con le attuali opere di difesa e definizione dei livelli di rischio compatibile connessi con la possibilità di diversi scenari di intervento.
4. Assicurare un deflusso minimo compatibile con le esigenze di fruibilità del tratto urbano.
5. Definizione dell'assetto territoriale della zona golenale.
6. Miglioramento delle condizioni delle acque marine prospicienti la zona focale.

1.3.7 PRQA - PIANO DI RISANAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA - approvato con delibera n.66 del 10.12.2009 dal Consiglio Regionale del Lazio

Il Piano di risanamento della qualità dell'aria è lo strumento di pianificazione con il quale la Regione Lazio da applicazione alla direttiva 96/62/CE, direttiva madre "in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente" e alle successive direttive integrative.

Il Piano di Risanamento della Qualità dell'aria stabilisce norme tese ad evitare, prevenire o ridurre gli effetti dannosi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso, determinati dalla dispersione degli inquinanti in atmosfera. 2. Il Piano è redatto, ai sensi d.lgs. 4 agosto 1999, n. 351, conformemente ai criteri stabiliti dal decreto del Ministero dell'Ambiente e del Territorio 1° ottobre 2002, n. 261. 3. Le azioni e le misure previste dal presente Piano sono direttamente volte a riportare o contenere entro i valori limite di qualità dell'aria gli inquinanti previsti nel decreto del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio del 2 aprile 2002, n. 60 e produrre un effetto indiretto sull'inquinante ozono attraverso la riduzione dei suoi precursori.

In accordo con quanto prescritto dalla normativa persegue due obiettivi generali:

- il risanamento della qualità dell'aria nelle zone dove si sono superati i limiti previsti dalla normativa o vi è un forte rischio di superamento
- il mantenimento della qualità dell'aria nel restante territorio

attraverso misure di contenimento e di riduzione delle emissioni da traffico, industriali e diffuse, che portino a conseguire il rispetto dei limiti imposti dalla normativa, ma anche a mantenere anzi a migliorare la qualità dell'aria ambiente nelle aree del territorio dove non si rilevano criticità.

1.3.8 PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE – PTPR – appr. DCR n. 5 del 02/08/ 2019.

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale, approvato dalla Giunta Regionale in data 8 marzo 2016, costituisce un unico Piano paesaggistico per l'intero ambito regionale ed è stato predisposto dalla struttura amministrativa regionale competente in materia di pianificazione paesistica ed ha come obiettivo l'omogeneità delle norme e dei riferimenti cartografici. Dopo la sua definitiva approvazione il PTPR sostituirà tutti i Piani Territoriali Paesistici attualmente vigenti. Il piano comprende e disciplina l'insieme dei beni del patrimonio naturale e culturale del territorio, assumendo così le funzioni di un piano quadro settoriale con valenza territoriale avente finalità di salvaguardia e valorizzazione dei valori culturali, del paesaggio e del patrimonio naturale quale sistema identitario della Regione Lazio. Il Piano Territoriale

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

Paesistico Regionale è dunque un piano urbanistico territoriale avente finalità di salvaguardia dei valori suddetti.

Il PTPR considera quali elementi fondanti della propria natura pianificatoria:

- La riorganizzazione e sistematizzazione dell'intera normativa, tenendo conto della prassi di applicazione dei PTP approvati, della definizione della normativa transitoria posta dalla l.r.24/98 e dell'introduzione di disposizioni che integrano e colmano i vuoti normativi dei precedenti PTP.
- Ricognizione dei beni paesaggistici ai sensi del D.Lgs 42/2004, componendo il quadro delle tutele e aggiungendo nuovi beni paesaggistici sui quali insistono vincoli specifici derivanti da una attenta ricognizione e riconoscimento dei caratteri identitari propri delle componenti del paesaggio regionale
- Ricomposizione territoriale dell'insieme degli elementi rilevanti per il paesaggio che non costituiscono bene paesaggistico in senso stretto, ma che costituiscono valore paesaggistico, riportando anche i fattori di detrazione e di modificazione dinamica del territorio
- L'individuazione dei sistemi di paesaggio, con cui viene classificato l'intero territorio regionale, in sostituzione delle attuali "classificazione per livelli di tutela" previsti dai PTP approvati;

Tali elementi convergono nell'individuazione di un articolato e completo apparato normativo di tutela che assume diverse intensità e livelli, comportando tutele dirette sul territorio e direttive per una corretta pianificazione rivolta agli enti territoriali di livello regionale e comunale.

Azioni/obiettivi

L'individuazione dei sistemi di paesaggio è basata sulla analisi conoscitiva delle specifiche caratteristiche storico-culturali, naturalistiche ed estetico percettive del territorio ed è riconducibile alle tre configurazioni fondamentali:

- a) SISTEMA del PAESAGGIO NATURALE E SEMINATURALE che è costituito dai paesaggi caratterizzati da un elevato valore di naturalità e semi naturalità in relazione a specificità geologiche, geomorfologiche e vegetazionali;
- b) SISTEMA del PAESAGGIO AGRARIO che è costituito dai paesaggi caratterizzati dalla vocazione e dalla permanenza dell'effettivo uso agricolo;
- c) SISTEMA del PAESAGGIO INSEDIATIVO che è costituito dai paesaggi caratterizzati da processi di urbanizzazione recenti o da insediamenti storico-culturali.

I sistemi del paesaggio sono determinati sulla base del principio di prevalenza e si articolano al loro interno in ulteriori paesaggi.

PTPR – individuazione dei sistemi di paesaggio

Sistema del paesaggio naturale e seminaturale	Paesaggio naturale, Paesaggio naturale di continuità, Paesaggio naturale agrario
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 Parchi, Ville e Giardini storici Paesaggio dell’insediamento urbano Reti infrastrutture e servizi Paesaggio dell’insediamento in evoluzione Paesaggio dell’insediamento storico diffuso

Il PTPR ha efficacia nelle zone vincolate (beni paesaggistici) ai sensi degli articoli 134 del D.lvo 42/04 (ex legge 431/85 e 1497/39). In tali aree il piano detta disposizioni che incidono direttamente sul regime giuridico dei beni e che prevalgono sulle disposizioni incompatibili contenute nella strumentazione territoriale e urbanistica. Nelle aree che non risultano vincolate, il PTRG riveste efficacia programmatica e detta indirizzi che costituiscono orientamento per l’attività di pianificazione e programmazione della Regione e degli enti locali.

La normativa riguardante gli ambiti di paesaggio prevede una specifica disciplina di tutela e di uso per ogni tipo di “Paesaggio” e individua gli obiettivi generali e specifici di qualificazione paesaggistica.

Di seguito l’elenco degli obiettivi generali di qualità paesistica associati ai sistemi di paesaggio

SISTEMA DEL PAESAGGIO NATURALE

PN – Paesaggio Naturale
Obiettivo generale di qualità paesistica: Mantenimento e conservazione del patrimonio naturale. La tutela è volta alla valorizzazione dei beni ed alla conservazione del loro valore anche mediante l’inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievoli alla salvaguardia
PNC – Paesaggio Naturale di continuità
Obiettivo generale di qualità paesistica: Mantenimento e conservazione. Salvaguardia dei modi d’uso agricoli tradizionali. In tali territori si possono prevedere interventi di recupero ambientale.
PNA – Paesaggio Naturale Agrario
Obiettivo generale di qualità paesistica: Conservazione integrale degli inquadramenti paesistici mediante l’inibizione di iniziative di trasformazione territoriale e in linea subordinata alla conservazione dei modi d’uso agricoli tradizionali. Riqualificazione e recupero dei caratteri naturali propri.

SISTEMA DEL PAESAGGIO AGRARIO

PAR – Paesaggio Agrario di Rilevante Valore
Obiettivo generale di qualità paesistica: l'obiettivo di qualità paesistica è la salvaguardia della continuità del paesaggio mediante il mantenimento di forme di utilizzazione agricola del suolo
PAV – Paesaggio Agrario di Valore
Obiettivo generale di qualità paesistica: l'obiettivo di qualità paesistica è il mantenimento del carattere rurale e della funzione agricola e produttiva compatibile
PAC – Paesaggio Agrario di continuità
Obiettivo generale di qualità paesistica: mantenimento della funzione agricola, al contempo al contempo nelle parti compromesse o prossime agli insediamenti si possono realizzare infrastrutture servizi e interventi utili alla riqualificazione dei tessuti urbani circostanti, adeguamenti funzionali di attrezzature tecnologiche esistenti nonché attività produttive compatibili con i valori paesistici. Previa procedura di valutazione di compatibilità paesistica in sede di esame di variante urbanistica, se ne può consentire destinazione diversa da quella agricola

SISTEMA DEL PAESAGGIO INSEDIATIVO

CNS – Paesaggio dei Centri e Nuclei Storici
Obiettivo generale di qualità paesistica: Valorizzazione e conservazione dei beni anche mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievole alla salvaguardia dei beni o che ne alterano la percezione d'insieme
PIS - Paesaggio dell'insediamento Storico Diffuso
Obiettivo generale di qualità paesistica: Salvaguardia della struttura degli insediamenti e dei paesaggi culturali rurali e urbani
PG -Parchi Ville E Giardini Storici
Obiettivo generale di qualità paesistica: Mantenimento e conservazione del patrimonio naturale, culturale e architettonico nel rispetto del complessivo processo storico
PIU –Paesaggio degli insediamenti urbani
Obiettivo generale di qualità paesistica: Gestione dell'ecosistema urbano. Riqualificazione e recupero della struttura degli insediamenti e dei paesaggi urbani con gli elementi naturali e cultural presenti
PIE - Paesaggio dell'insediamento in evoluzione
Obiettivo generale di qualità paesistica: promozione di una qualità degli insediamenti urbani e la riqualificazione degli elementi naturali e culturali presenti.

Reti infrastrutture e servizi

Obiettivo generale di qualità paesistica: paesaggio da tutelare unitariamente in ragione della sua funzione di connessione e di fruizione anche visiva. Valorizzazione e riqualificazione dei tracciati stradali e/o ferroviari, il ripristino dei coni di visuale e il recupero della percezione dei resti antichi e dei quadri panoramici che da essi si godono.

La normativa riguardante gli ambiti di paesaggio prevede una specifica disciplina di tutela e di uso per ogni tipo di "Paesaggio" che si articola. In tre tabelle: A), B) e C)

Nella Tabella A) vengono definite le componenti elementari dello specifico paesaggio, gli obiettivi di tutela e miglioramento della qualità del paesaggio, i fattori di rischio e gli elementi di vulnerabilità.

Nella Tabella B) vengono definiti gli usi compatibili rispetto ai valori paesaggistici e le attività di trasformazione consentite con specifiche prescrizioni di tutela per tipi di intervento ordinate per uso; per ogni uso il PTPR individua inoltre obiettivi generali e specifici di miglioramento della qualità del paesaggio.

Nella Tabella C) vengono definite generali disposizioni regolamentari con direttive per il corretto inserimento degli interventi per ogni paesaggio e le misure e gli indirizzi per la salvaguardia delle componenti naturali geomorfologiche ed architettoniche.

Con riferimento alla tabella B di seguito vengono elencate le **Discipline delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela** relativi alle infrastrutture per la mobilità all'interno di ogni ambito di paesaggio.

Paesaggio naturale

7	Uso Infrastrutturale	Salvaguardia del patrimonio naturale
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	Non Consentiti
7.2	nuove infrastrutture	
7.2.1	viabilità locale	Non Consentito
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	Sono consentite, se non diversamente localizzabili nel rispetto della morfologia dei luoghi e la salvaguardia del patrimonio naturale. Le infrastrutture a rete possibilmente devono essere interrato. Il SIP deve prevedere la sistemazione paesistica dei luoghi post operam e la realizzazione degli interventi è subordinata alla contestuale sistemazione paesistica prevista nel SIP.
7.2.3	grande viabilità	Non compatibili. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli articoli articolo 12 e 61 delle presenti norme.
7.2.4	viabilità di servizio all'attività agricola o ad altre attività con essa compatibile	È consentita solo l'apertura di strade forestali necessarie per le attività agro-silvo pastorali
7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti nel rispetto del contesto naturale esistente. Nelle fasce costiere i sentieri di attraversamento della duna o dell'arenile devono essere realizzati in legno o altri materiali naturali, rispettare l'andamento naturale del terreno e devono conservare la vegetazione esistente. E' prescritto il mantenimento degli accessi al mare o ai laghi, evitando nuovi accessi carrabili e migliorando quelli esistenti.
7.2.6	piste ciclabili	Sono consentite previo SIP nel rispetto del contesto naturale esistente.
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Sono consentite esclusivamente piazzole di sosta in zone non boscate o, per le zone costiere, ad almeno 50 m. dal limite interno della duna o dell'arenile. I parcheggi non sono consentiti.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

7.3	Infrastrutture di trasporto esistenti	
7.3.1	Adeguamento	Si applica l'articolo 18 ter l.r. 24/98 con esclusione di realizzazioni di nuovi tracciati. Il SIP deve prevedere misure di miglioramento della qualità paesaggistica dei luoghi.
7.3.2	Potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	
7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	Salvaguardia del patrimonio naturale
7.4.1	porti e aeroporti	Non compatibili. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli articoli articolo 12 e 61 delle presenti norme.
7.4.2	nodi di scambio	

Paesaggio naturale agrario

7	Uso Infrastrutturale	Sviluppo e fruizione anche visiva del paesaggio agrario nel rispetto del patrimonio naturale e culturale
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	Non Consentito
7.2	nuove infrastrutture	Salvaguardia del paesaggio naturale agrario
7.2.1	viabilità locale	Non Consentito
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	Consentiti esclusivamente in assenza di soluzioni alternative e subordinati a SIP ovvero a VIA nei casi previsti. Il SIP deve fornire elementi di valutazione sulla compatibilità con il paesaggio, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico e prevedere interventi di compensazione o mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio circostante. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto urbano rurale o naturale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi.
7.2.3	grande viabilità	Non compatibili. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli articoli articolo 12 e 61 delle presenti norme
7.2.4	viabilità di servizio all'attività agricola o ad altre attività con essa compatibile	È consentita l'apertura di strade poderali necessarie alla conduzione dei fondi. I tracciati devono seguire la morfologia del terreno e non devono essere asfaltati.
7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti nel rispetto della morfologia dei luoghi e delle caratteristiche del paesaggio agrario
7.2.6	piste ciclabili	Consentite previo SIP nel rispetto del contesto naturale esistente
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Sono consentite esclusivamente piazzole di sosta in terra battuta con movimenti di terra max + o - 1,50 m sul piano di campagna
7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	Sviluppo e fruizione anche visiva del paesaggio agrario nel rispetto del patrimonio naturale e culturale

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

7.3.1	Adeguamenti	Si applica l'articolo 18 ter della l.r.24/98.
7.3.2	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenere proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano o rurale. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto urbano o naturale agrario e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva.
7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	Salvaguardia del paesaggio naturale agrario
7.4.1	porti e aeroporti	Non compatibili. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli articoli articolo 12 e 61 delle presenti norme

Paesaggio naturale di continuità

7	Uso infrastrutturale	Sviluppo e fruizione anche visiva del territorio nel rispetto del patrimonio naturale e culturale
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	Consentiti manufatti di modesta dimensione strettamente necessari alla funzionalità del tracciato viario esistente o consentito dalle presenti norme compatibilmente con la morfologia dei luoghi e della salvaguardia delle visuali.
7.2	Nuove infrastrutture	
7.2.1	viabilità locale	Non Consentito
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	consentiti in assenza di soluzioni alternative e subordinati a SIP ovvero a VIA nei casi previsti. Il SIP deve fornire elementi di valutazione sulla compatibilità con il paesaggio, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico e prevedere interventi di compensazione o mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio circostante. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto urbano rurale o naturale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi.
7.2.3	Grande viabilità	
7.2.4	viabilità di servizio all'attività agricola o ad altre attività con essa compatibile	È consentita l'apertura di strade poderali necessarie alla conduzione dei fondi. I tracciati devono seguire la morfologia del terreno e non devono essere asfaltati.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti nel rispetto del contesto naturale esistente. Sono consentiti anche impianti elementari per la sosta. I sentieri di attraversamento della duna devono essere realizzati in legno o altri materiali naturali, rispettare l'andamento naturale del terreno e devono essere compatibili con la vegetazione esistente. E' prescritto il mantenimento dello stato degli accessi al mare, evitando nuovi accessi carrabili e migliorando quelli esistenti.
7.2.6	piste ciclabili	Consentite previo SIP nel rispetto del contesto naturale esistente
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Sono consentite esclusivamente piazzole di sosta in zone non boscate o, per le zone costiere, ad almeno 50 m. dal limite interno della duna.
7.3	infrastrutture di trasporto	Fruizione, anche visiva dei paesaggi naturali
	esistenti	circostanti
7.3.1	Adeguamenti	Si applica l'articolo 18 ter della l.r.24/98.
7.3.2	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenere proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano o rurale. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto urbano, rurale o naturale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva.
7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	
7.4.1	porti e aeroporti	Non compatibili. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di
7.4.2	nodi di scambio	cui agli articoli articolo 12 e 61 delle presenti norme

Paesaggio agrario di rilevante valore

7	Uso infrastrutturale	Fruizione anche visiva del paesaggio agrario di rilevante valore nel rispetto della integrità del paesaggio e dei valori identitari e dei modi d'uso tradizionali
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	Non consentiti
7.2	nuove infrastrutture	Sviluppo e fruizione anche visiva del paesaggio agrario di rilevante valore nel rispetto della integrità del paesaggio e dei valori identitari e tradizionali.
7.2.1	viabilità locale	E' consentita esclusivamente l'apertura di strade poderali necessarie alla conduzione dei fondi. I tracciati devono seguire la morfologia del terreno e non devono essere asfaltati.
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	consentiti esclusivamente in assenza di soluzioni alternative e subordinati a SIP ovvero a VIA nei casi previsti. Il SIP deve fornire elementi di valutazione sulla compatibilità con il paesaggio, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico e prevedere interventi di compensazione o mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio circostante. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi.
7.2.3	grande viabilità	Non compatibili. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli articoli articolo 12 e 61 delle presenti norme
7.2.4	viabilità di servizio all'attività agricola o ad altre attività con essa compatibile	È consentita l'apertura di strade poderali necessarie alla conduzione dei fondi. I tracciati devono seguire la morfologia del terreno e non devono essere asfaltati.
7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	consentiti nel rispetto della morfologia dei luoghi e delle caratteristiche del paesaggio agrario.
7.2.6	piste ciclabili	Consentite previo SIP
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	sono consentite esclusivamente piazzole di sosta in terra battuta nel rispetto della morfologia dei luoghi, con movimenti di terra massimo di 1,50 ml sopra o sotto il piano di campagna

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	Conservazione e fruizione anche visiva del paesaggio agrario di rilevante valore nel rispetto della integrità del paesaggio e dei valori identitari e tradizionali
7.3.1	Adeguamento	Si applica l'articolo 18 ter della l.r.24/98.
7.3.2	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenere proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano o rurale. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva.
7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	conservazione del paesaggio agrario e del patrimonio edilizio tradizionale esistente
7.4.1	Porti e aeroporti	Non compatibili. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli articoli articolo 12 e 61 delle presenti norme

Paesaggio agrario di valore

7	Uso infrastrutturale	Fruizione e sviluppo del paesaggio agrario di valore nel rispetto dei valori identitari e dei modi d'uso tradizionali
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	Consentiti previo SIP
7.2	nuove infrastrutture	Fruizione e sviluppo del paesaggio agrario di valore nel rispetto dei valori identitari e dei modi d'uso tradizionali
7.2.1	viabilità locale	E' consentita esclusivamente la realizzazione della viabilità di servizio alle edificazioni esistenti o ammesse dalle presenti norme. I tracciati devono seguire la morfologia del terreno e non devono essere asfaltati.
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	consentiti esclusivamente in assenza di soluzioni alternative e subordinati a SIP ovvero a VIA nei casi previsti. Il SIP deve fornire
7.2.3	grande viabilità	elementi di valutazione sulla compatibilità con il paesaggio, in relazione anche alle modificazioni dei caratteri strutturanti il paesaggio agrario di valore, dei valori identitari e dei modi d'uso tradizionali e prevedere interventi di compensazione o mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio circostante. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi.
7.2.4	Viabilità di servizio all'uso agricolo o ad altri usi con essa compatibile	È consentita l'apertura di strade poderali necessarie alla conduzione dei fondi. I tracciati devono seguire la morfologia del terreno e non devono essere asfaltati con movimenti di terra massimo di 1,50 ml sopra o sotto il piano di campagna
7.2.5	Percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Compatibili
7.2.6	piste ciclabili	Compatibili
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Consentiti nel rispetto della morfologia dei luoghi e delle caratteristiche del paesaggio agrario. I parcheggi sono comunque subordinati al SIP.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	Fruizione e sviluppo del paesaggio agrario di valore nel rispetto dei valori identitari e tradizionali
7.3.1	Adeguamento	Si applica l'articolo 18 ter della l.r.24/98.
7.3.3	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità paesaggistica, in relazione anche alle modificazioni dei caratteri strutturanti il paesaggio agrario di valore, dei valori identitari e dei modi d'uso tradizionali nonché contenere proposte di mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi.
7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	Conservazione degli usi compatibili con il paesaggio agrario di valore
7.4.1	Porti e aeroporti	Non compatibili. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di
7.4.2	nodi di scambio	cui agli articoli articolo 12 e 61 delle presenti norme

Paesaggio agrario di continuità

7	Uso infrastrutturale	Promozione dello sviluppo sostenibile e del rapporto funzionale spaziale città- campagna, rafforzamento del ruolo delle città rurali e loro collegamento in rete.
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	Consentiti previo SIP
7.2	nuove infrastrutture	Fruizione e sviluppo sostenibile del paesaggio agrario nel rispetto dei valori identitari e tradizionali
7.2.1	viabilità locale	Consentita la realizzazione della viabilità locale connessa ai nuovi interventi.
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	Consentiti subordinatamente a SIP ovvero a VIA nei casi previsti. Il SIP deve fornire elementi di valutazione sulla compatibilità con il paesaggio, in relazione anche alle modificazioni dei caratteri strutturanti il paesaggio agrario e prevedere interventi di compensazione o mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio circostante. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi.
7.2.3	grande viabilità	
7.2.4	viabilità di servizio all'attività agricola o ad altre attività con essa compatibile	È consentita l'apertura di strade poderali necessarie alla conduzione dei fondi. I tracciati devono seguire la morfologia del terreno e non devono essere asfaltati.
7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti.
7.2.6	piste ciclabili	Consentiti
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Consentiti nel rispetto della morfologia dei luoghi e delle caratteristiche del paesaggio agrario. I parcheggi sono comunque subordinati a SIP.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	Fruizione e sviluppo sostenibile del paesaggio agrario.
7.3.1	Adeguamento	Si applica l'articolo 18 ter della l.r.24/98.
7.3.2	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità paesaggistica, in relazione anche alle modificazioni dei caratteri strutturanti il paesaggio agrario nonché prevedere misure ed opere mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi.
7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	Promozione dello sviluppo sostenibile e del rapporto funzionale spaziale città-campagna, rafforzamento del ruolo delle città rurali e loro collegamento in rete.
7.4.1	porti aeroporti	Consentita, previa valutazione di compatibilità con i valori riconosciuti del paesaggio agrario in sede di autorizzazione per ampliamenti, delle infrastrutture legittimamente autorizzate ed alla realizzazione di misure ed opere di mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio e di miglioramento della qualità del contesto rurale
7.4.2	nodi di scambio	Consentita inoltre la nuova localizzazione, secondo le procedure delle norme vigenti in materia, previo accertamento in sede di autorizzazione paesaggistica della compatibilità con i valori riconosciuti del contesto agrario ed alla realizzazione di misure ed opere di mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio e di miglioramento della qualità del contesto rurale.

Paesaggio dell'insediamento urbano

7	Uso infrastrutturale	fruizione funzionale ed anche visiva del paesaggio urbano
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	È consentita la realizzazione dei manufatti a servizio della viabilità.
7.2	Nuove infrastrutture	fruizione funzionale ed anche visiva del paesaggio urbano
7.2.1	viabilità locale	È consentita la realizzazione della viabilità locale connessa agli interventi di trasformazione ammessi dalle presenti norme.
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	Consentiti subordinatamente a SIP. Il SIP deve contenere elementi di valutazione sulla impossibilità di prevedere localizzazioni alternative e nonché proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano circostante. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel tessuto urbano e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contesto urbano.
7.2.3	Grande viabilità	Consentita e subordinatamente a SIP Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio urbano, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenere proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano circostante. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel tessuto urbano e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contesto urbano.
7.2.4	viabilità di servizio all'attività agricola o ad altre attività con essa compatibile	
7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti
7.2.6	piste ciclabili	Consentite

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Consentite le piazzole di sosta. La realizzazione di parcheggi è subordinata a SIP. Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio urbano, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenere proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano circostante. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel tessuto urbano e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contesto urbano.
7.3	Infrastrutture di trasporto esistenti	fruizione funzionale ed anche visiva del paesaggio urbano
7.3.1	Adeguamento	Si applica l'articolo 18 ter della l.r.24/98. Il SIP deve prevedere
7.3.2	Potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel tessuto
7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	conservazione e valorizzazione delle attività compatibili con l'insediamento residenziale
7.4.1	porti e aeroporti	Conservazione ed adeguamento funzionale delle strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti.
7.4.2	nodi di scambio	Consentiti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti.

Paesaggio dell'insediamento in evoluzione

7	Uso infrastrutturale	fruizione funzionale ed anche visiva del paesaggio dell'insediamento in evoluzione
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	È consentita la realizzazione dei manufatti a servizio della viabilità.
7.2	nuove infrastrutture	fruizione funzionale ed anche visiva del paesaggio dell'insediamento in evoluzione
7.2.1	viabilità locale	È consentita la realizzazione della viabilità locale connessa agli interventi da realizzare prevista nel
7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	conservazione e valorizzazione delle attività compatibili con l'insediamento residenziale
7.4.1	porti e aeroporti	Conservazione ed adeguamento funzionale delle strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti.
7.4.2	nodi di scambio	Consentiti previo SIP. Il SIP deve prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel paesaggio dell'insediamento in evoluzione e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contesto urbano.

Paesaggio dei centri e nuclei storici con relativa fascia di rispetto

7	Uso infrastrutturale	Fruizione e conservazione e valorizzazione del tessuto urbano storico
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	Non consentiti
7.2	nuove infrastrutture	conservazione e valorizzazione del tessuto urbano storico
7.2.1	viabilità locale	Consentita realizzazione di viabilità relativa agli interventi consentiti dalle presenti norme e prevista nei piani attuativi con valenza paesistica approvati con i contenuti di cui al comma 9 della presente disciplina.
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	Non consentiti
7.2.3	grande viabilità	Non consentita
7.2.4	viabilità di servizio all'attività agricola o ad altre attività con essa compatibile	consentite
7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	consentite
7.2.6	piste ciclabili	consentite
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Consentita la realizzazione o sistemazione di piazzole di sosta nei punti di godimento delle visuali nonchè i parcheggi strettamente necessari alla fruizione del centro storico previo SIP. Il SIP deve fornire elementi sulle modificazioni del rapporto funzionale e spaziale con il paesaggio circostante e prevedere interventi di recupero dei beni presenti e di miglioramento della qualità del contesto paesaggistico.
7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	conservazione e valorizzazione del tessuto urbano storico
7.3.1	Adeguamento	Si applica l'articolo 18 ter della l.r. 24/98 Il SIP deve fornire elementi
7.3.2	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	sulle modificazioni del rapporto funzionale e spaziale con il paesaggio circostante e prevedere interventi di recupero dei beni presenti e di miglioramento della qualità del contesto paesaggistico.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	conservazione e valorizzazione del tessuto urbano storico
7.4.1	porti e aeroporti	Non compatibile
7.4.2	nodi di scambio	Non compatibile

Parchi, Ville e Giardini storici

7	Uso infrastrutturale	fruizione del paesaggio dei parchi e giardini storici nel rispetto dei valori naturali, storico culturali
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	Non Consentito
7.2	nuove infrastrutture	fruizione del paesaggio dei parchi e giardini storici nel rispetto dei valori naturali, storico culturali
7.2.1	viabilità locale	Consentita esclusivamente per la fruizione dell'area e prevista in un progetto di recupero complessivo dell'area nel rispetto della morfologia dei luoghi, della vegetazione esistente previo SIP. Il Sip deve fornire elementi di valutazione sulla compatibilità dei materiali e prevedere azioni ed opere di miglioramento della qualità del contesto.
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	Non compatibile
7.2.3	grande viabilità	Non compatibile
7.2.4	viabilità di servizio all'attività agricola o ad altre attività con essa compatibile	
7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti purchè non alterino lo stato dei luoghi
7.2.6	piste ciclabili	Consentite previo SIP Il Sip deve fornire elementi di valutazione sulla compatibilità dei materiali e prevedere azioni e opere di miglioramento della qualità del contesto.
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	consentite piazzole di sosta in terra battuta. I parcheggi sono consentiti solo se non realizzabili all'esterno dell'area e completamente interrati, previo SIP. Il Sip deve fornire elementi di valutazione sulle modificazioni dei luoghi e sulla compatibilità degli interventi e prevedere sistemazioni paesaggistiche di mitigazione e miglioramento della qualità del contesto.
7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	fruizione del paesaggio dei parchi e giardini storici nel rispetto dei valori naturali, storico culturali

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

7.3.1	Adeguamento	Si applica l'articolo 18 ter della l.r. 24/98.
7.3.2	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	Il SIP deve fornire elementi sulle modificazioni del rapporto funzionale e spaziale con il paesaggio circostante e prevedere interventi di recupero dei beni presenti e di miglioramento della qualità del contesto paesaggistico.
7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	Tutela dei valori naturali e storico culturali del paesaggio dei parchi e giardini storici
7.4.1	porti e aeroporti	Non compatibile
7.4.2	nodi di scambio	Non compatibile

Paesaggio dell'insediamento storico diffuso

7	Uso infrastrutturale	Fruizione e salvaguardia del paesaggio storico archeologico
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	Non Consentito
7.2	nuove infrastrutture	Fruizione e salvaguardia del paesaggio storico archeologico e dei caratteri tipologici e della struttura degli insediamenti contemporanei di qualità
7.2.1	viabilità locale	Consentita solo viabilità correlata agli insediamenti esistenti o consentiti dalle presenti norme previo SIP. Negli ambiti di interesse archeologico consentita esclusivamente viabilità per la fruizione dei Parchi archeologici istituiti ai sensi dell'articolo 31 ter della l.r. 24/98
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	Non Consentito
7.2.3	grande viabilità	Non Consentito
7.2.4	viabilità di servizio all'attività agricola o ad altre attività con essa compatibile	E' consentita l'apertura di strade poderali necessarie alla conduzione dei fondi; i tracciati devono seguire la morfologia del terreno e non devono essere asfaltati.
7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti,
7.2.6	piste ciclabili	Consentite
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Consentite esclusivamente piazzole di sosta in terra battuta. I parcheggi sono consentiti se strettamente necessari alla fruizione dei beni previo SIP. Negli ambiti di interesse archeologico consentiti esclusivamente viabilità per la fruizione dei Parchi archeologici istituiti ai sensi dell'articolo 31 ter della l.r. 24/98
7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	Fruizione e salvaguardia del paesaggio storico archeologico e dei caratteri tipologici e della struttura degli insediamenti contemporanei di qualità
7.3.1	Adeguamenti	Si applica l'articolo 18 ter della l.r. 24/98 Il SIP deve fornire elementi

Reti infrastrutture e servizi

7	Uso infrastrutturale	Sviluppo e fruizione anche visiva del territorio nel rispetto del patrimonio naturale e culturale
7.1	manufatti di servizio alla viabilità	Consentiti se compatibili con la tutela delle visuali previo SIP
7.2	nuove infrastrutture	Sviluppo e fruizione anche visiva del territorio nel rispetto del patrimonio naturale e culturale
7.2.1	viabilità locale	Consentiti
7.2.2	nuovi tracciati ferroviari	Consentiti previo SIP ovvero del VIA. Il SIP dovrà fornire elementi di
7.2.3	grande viabilità	valutazione sulle modificazioni dell’assetto percettivo scenico e panoramico e sulle modificazioni del profilo naturale dei luoghi e prevedere adeguate azioni di compensazione degli effetti ineliminabili dell’intervento da realizzare all’interno dell’area di intervento o ai suoi margini. Nelle zone interessate dai tracciati storici la realizzazione è subordinata al recupero e alla valorizzazione dei beni archeologici e storico monumentali presenti.
7.2.4	viabilità di servizio all'attività agricola o ad altre attività con essa compatibile	Consentiti se compatibili con la funzionalità delle infrastrutture esistenti
7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti se compatibili con la funzionalità dell'infrastruttura esistente
7.2.6	piste ciclabili	Consentiti se compatibili con la funzionalità dell'infrastruttura esistente

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Consentite le piazzole di sosta. La realizzazione di parcheggi è subordinata a SIP. Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. Deve inoltre contenere proposte di mitigazione e prevedere sistemazioni paesistiche di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contest urbano o rurale. Nelle zone interessate dai tracciati storici la realizzazione è subordinata al recupero e alla valorizzazione dei beni archeologici e storico monumentali presenti.
7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	Riqualificazione e valorizzazione dei tracciati esistenti, fruizione anche visiva dei paesaggi circostanti
7.3.1	Adeguamenti	Si applica l'articolo 18 ter della l.r. 24/98. Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. Deve inoltre contenere proposte di mitigazione e prevedere sistemazioni paesistiche di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contest urbano o rurale. Nelle zone interessate da tracciati storici deve essere effettuato il recupero e la valorizzazione dei beni archeologici presenti e possono prevedere la messa in luce del l'antico tracciato viario e del suo basolato e in questo caso l'eventuale modificazione del tracciato in uso.
7.3.3	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	
7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	Riqualificazione e valorizzazione delle infrastrutture esistenti nel rispetto del contesto urbano o rurale

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

7.4.1	porti e aeroporti	Sono consentiti solo nelle aree individuate negli strumenti urbanistici previo SIP. Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. Deve inoltre contenere proposte di mitigazione e prevedere sistemazioni paesistiche di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contest urbano o rurale. Nelle zone interessate da beni di
7.4.2	nodi di scambio	
7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti se compatibili con la funzionalità dell'infrastruttura esistente
7.2.6	piste ciclabili	Consentiti se compatibili con la funzionalità dell'infrastruttura esistente
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Consentite le piazzole di sosta. La realizzazione di parcheggi è subordinata a SIP. Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. Deve inoltre contenere proposte di mitigazione e prevedere sistemazioni paesistiche di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contest urbano o rurale. Nelle zone interessate dai tracciati storici la realizzazione è subordinata al recupero e alla valorizzazione dei beni archeologici e storico monumentali presenti.
7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	Riqualificazione e valorizzazione dei tracciati esistenti, fruizione anche visiva dei paesaggi circostanti
7.3.1	Adeguamenti	Si applica l'articolo 18 ter della l.r. 24/98. Il SIP deve

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

7.3.3	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	<p>contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. Deve inoltre contenere proposte di mitigazione e prevedere sistemazioni paesistiche di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contest urbano o rurale.</p> <p>Nelle zone interessate da tracciati storici deve essere effettuato il recupero e la valorizzazione dei beni archeologici presenti e possono prevedere la messa in luce del l'antico tracciato viario e del suo basolato e in questo caso l'eventuale modificazione del tracciato in uso.</p>
7.4	grandi infrastrutture a servizio della mobilità	Riqualificazione e valorizzazione delle infrastrutture esistenti nel rispetto del contesto urbano o rurale
7.4.1	porti e aeroporti	Sono consentiti solo nelle aree individuate negli strumenti urbanistici previo SIP. Il SIP deve contenere elementi di valutazione
7.4.2	nodi di scambio	<p>per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. Deve inoltre contenere proposte di mitigazione e prevedere sistemazioni paesistiche di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contest urbano o rurale. Nelle zone interessate da beni di interesse storico archeologico deve essere effettuato il recupero e la valorizzazione dei beni archeologici presenti e possono prevedere la messa in luce del l'antico tracciato viario e del suo basolato e in questo caso l'eventuale modificazione delle infrastrutture da realizzare.</p>

1.3.9 IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE GENERALE (PTRG)

Il Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG) definisce gli obiettivi generali e specifici delle politiche regionali per il territorio, dei programmi e dei piani di settore aventi rilevanza territoriale, nonché degli interventi di interesse regionale.

Questi obiettivi costituiscono un riferimento programmatico per le politiche territoriali delle Province, della città Metropolitana, dei Comuni e degli altri enti locali e per i rispettivi programmi e piani di settore.

Il PTRG fornisce direttive (in forma di precise indicazioni) e indirizzi (in forma di indicazioni di massima) che devono essere recepite dagli strumenti urbanistici degli enti locali e da quelli settoriali regionali, nonché da parte degli altri enti di natura regionale e infine nella formulazione dei propri pareri in ordine a piani e progetti di competenza dello Stato e di altri enti incidenti sull'assetto del territorio.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di
Coerenza Esterna

Territorio	
OBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI
1. Migliorare l'offerta insediativa per le attività portanti dell'economia regionale (attività di base e innovative)	1.1. Potenziare/razionalizzare l'attività turistica
	1.2. Razionalizzare e incentivare la localizzazione delle
	1.3. Potenziare le attività di ricerca
	1.4. Sviluppare la formazione superiore
	1.5. Potenziare le funzioni culturali
	1.6. Potenziare le attività congressuali espositive
2. Sostenere le attività industriali	2.1. Razionalizzare gli insediamenti esistenti
3. Valorizzare le risorse agro-forestali	3.1. Integrare le attività agro-forestali con le altre attività
	3.2. Salvaguardare i paesaggi agro-forestali
	3.3. Assecondare le attività volte a migliorare la qualità

Sistema ambientale	
OBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI
1. Difendere il suolo e prevenire le diverse forme di inquinamento e dissesto	1.1. Valorizzare le vocazioni e limitare il consumo di
	1.2. Salvaguardare il ciclo delle acque
	1.3. Difendere i soprassuoli forestali e agrari
	1.4. Prevenire le diverse forme di inquinamento
	1.5. Riequilibrare i geosistemi elementari instabili
2. Proteggere il patrimonio ambientale, naturale, culturale	2.1. Proteggere i valori immateriali e le identità locali
	2.2. Proteggere i valori ambientali diffusi
	2.3. Proteggere i reticoli ambientali
	2.4. Proteggere gli ambiti di rilevante e specifico interesse
3. Valorizzare e riqualificare il patrimonio ambientale	3.1. Ampliare e orientare la partecipazione alla valorizzazione
	3.2. Valorizzare le identità locali
	3.3. Valorizzare i beni diffusi e i reticoli ambientali
	3.4. Valorizzare gli ambiti di interesse ambientale
4. Valorizzare il turismo, sostenere lo sviluppo economico e incentivare la fruizione sociale	4.1. Valorizzare i centri
	4.2. Ampliare la ricettività e potenziare le
	4.3. Incentivare la fruizione turistica delle aree e dei beni di

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di
Coerenza Esterna

Sistema relazionale	
OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
	1.1. Potenziare/integrare i nodi di scambio per passeggeri e merci
	1.2. Potenziare e integrare la rete ferroviaria regionale
	1.3. Completare la rete stradale interregionale
	1.4. Rafforzare le reti stradali regionali e locali

Sistema insediativo attività strategiche: servizi superiori e reti	
OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
1. Indirizzare e sostenere i processi di sviluppo e modernizzazione delle funzioni Superiori	1.1. Sostenere lo sviluppo di nuove funzioni di eccellenza e migliorare e riadeguare i modelli organizzativi
2. Indirizzare e sostenere i processi di decentramento e di sviluppo locale delle funzioni superiori in tutto il territorio regionale	2.1. Dilatare spazialmente il nucleo delle funzioni di centralità urbane 2.2. Integrare in una rete regionale unitaria di centralità urbane le funzioni rare (di livello regionale ed interregionale), superiori (di livello provinciale ed interprovinciale) e
3. Indirizzare e sostenere i processi di integrazione e di scambio tra le funzioni superiori all'interno e con il resto del mondo	3.1. Riorganizzare i collegamenti tra le sedi delle funzioni di eccellenza in un sistema interconnesso alle 3.2. Riorganizzare i collegamenti tra le sedi delle funzioni rare, superiori e intermedie, in un sistema regionale

Sistema insediativo attività strategiche: sedi industriali e reti	
OBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI
1. Indirizzare e sostenere sul territorio regionale i processi in corso di rilocalizzazione, ristrutturazione e modernizzazione delle sedi industriali e relative reti di trasporto	1.1. Portare a "sistema competitivo" l'offerta di sedi industriali
	1.2. Riorganizzare, aggregare e qualificare i comprensori produttivi regionali in "Parchi di Attività Economiche" con interventi differenziati in rapporto

Sistema insediativo: morfologia insediativa, servizi, residenza	
OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
1. Rafforzare e valorizzare le diversità ed identità dei sistemi insediativi locali e di area vasta e le diverse regole di costruzione urbana del territorio	1.1. Rafforzare l'organizzazione urbana provinciale e dell'area centrale metropolitana valorizzando l'articolazione, i caratteri e le regole dei sistemi insediativi componenti.
	1.2. Limitare la dispersione insediativa
2. Migliorare la qualità insediativa in termini funzionali e formali	2.1. Promuovere la diffusione di attività e di servizi nei tessuti urbani, la valorizzazione delle specificità morfologiche, il recupero del degrado urbano e delle periferie
	2.2. Migliorare la qualità edilizia diffusa
	2.3. Migliorare l'utilizzazione del patrimonio abitativo
3. Migliorare la qualità e la distribuzione di servizi	3.1. Migliorare/integrare la distribuzione dei servizi sovracomunali
	3.2. Migliorare la distribuzione delle attrezzature sanitarie sul
	3.3. Migliorare la distribuzione delle attrezzature per l'istruzione superiore sul territorio
	3.4. Migliorare la grande distribuzione commerciale all'ingrosso
	3.5. Migliorare la distribuzione al dettaglio e renderla compatibile con le diverse forme di vendita

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

Quadro amministrativo e normativo	
OBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI
1. Riorganizzare l'amministrazione del territorio	1.1. Individuare dimensioni demografiche e territoriali congrue per la soluzione unitaria dei problemi di
	1.2. Riavvicinare i cittadini all'amministrazione del territorio
2. Assicurare agli strumenti di programmazione e pianificazione (PRS e QRT) un'adeguata gestione	2.1. Razionalizzare strumenti, le strutture e le procedure di
	2.2. Potenziare le attività di informazione, documentazione,

1.3.10 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ, DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA- PRMTL

OBIETTIVI GENERALI

Gli obiettivi generali del sistema di trasporto sono:

Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività.

Minimizzare gli impatti negativi sull'economia, la società e l'ambiente.

Assicurare elevata flessibilità e capacità di adattamento e di riorganizzazione.

L'ultimo obiettivo è necessario per superare le sfide future di un mondo in rapida trasformazione. Inoltre si hanno i seguenti obiettivi specifici che corrispondono alle tre dimensioni solitamente considerate per la sostenibilità (economica, ambientale e sociale).

Obiettivi di sostenibilità economica:

Contribuire a realizzare un sistema che sostenga il progresso economico europeo, rafforzi la competitività e offra servizi di mobilità di elevato livello, garantendo allo stesso tempo un uso più efficace delle risorse.

Due obiettivi riguardano l'abilità del sistema di trasporto di contribuire alla crescita economica e alla creazione di occupazione.

Un ulteriore obiettivo riguarda la limitazione della crescita della congestione.

Obiettivi di sostenibilità ambientale:

Tre obiettivi che riguardano ridurre o evitare il cambiamento climatico, riducendo le emissioni di gas a effetto serra, le emissioni locali dannose, il rumore e le vibrazioni prodotto dai trasporti.

Un ulteriore obiettivo che riguarda la protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.

Obiettivi di sostenibilità sociale:

- Ridurre o eliminare gli incidenti gravi e mortali.
- Alti standard di accessibilità a residenze, opportunità/servizi, attività, per rispondere alle necessità di mobilità degli individui e delle imprese.
- Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.
- Partecipazione estesa dei cittadini alla pianificazione.
- Alti standard di qualità dei posti di lavoro nel settore dei trasporti.

Obiettivi di tipo quantitativo per il sistema di trasporto nel suo complesso possono essere definiti sulla base degli obiettivi adottati a livello europeo e posti alla base del Libro Bianco Roadmap to a Single European Transport Area (European Commission, 2011a). L'obiettivo generale di conseguire un sistema di trasporto sostenibile al 2050 viene tradotto nei seguenti

TRE OBIETTIVI SPECIFICI:

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

- il trasporto merci che richiede percorrenze superiori a 300 km deve essere effettuato usando la ferrovia e il mare per il 30% entro il 2030, e per il 50% entro il 2050;
- il trasporto dei passeggeri di media percorrenza deve essere effettuato prevalentemente sulla rete ferroviaria entro il 2050;
- deve essere realizzata l'integrazione delle reti di trasporto stradale, ferroviario, marittimo e aereo, in modo da garantire elevata accessibilità e favorire la comodalità;
- deve essere migliorato il livello di sicurezza in tutti i modi di trasporto;
- deve essere definito entro il 2020 di un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali;
- deve essere introdotto il principio "chi inquina paga" e "chi utilizza paga".

SISTEMA STRADALE

gli obiettivi per una visione di lungo periodo del sistema stradale sono:

- Trasformazione del sistema stradale da un sistema "Romano-centrico" a un sistema a maglia larga;
- Capacità di accogliere le componenti future del sistema stradale;
- Progettare e mantenere il sistema stradale ponendo al centro l'asset management e la sicurezza stradale;
- Gestire il sistema stradale e informare gli utenti in tempo reale e in modo dinamico.

OBIETTIVI PER SISTEMI URBANI

La visione della mobilità nei sistemi urbani laziali si conclude con i seguenti obiettivi:

- migliore e anche maggiore mobilità attraverso una scelta più ampia di modi per spostarsi offerta ai cittadini e alle imprese;
- riduzione della congestione e maggiore affidabilità nel tempo di spostamento,
- migliore salute dei cittadini in conseguenza di una maggiore sicurezza, minore inquinamento e maggiore uso degli spostamenti a piedi e in bicicletta;
- strade e spazi pubblici come luoghi piacevoli da attraversare e dove sostare, sicuri e con spazi e la dotazione di infrastrutture per la crescita. ridotte emissioni nocive.
- Favorire le interazioni delle imprese e delle persone con la riprogettazione di edifici e

RFI - ACCORDO QUADRO RFI REGIONE LAZIO - RFI

Per la Regione si tratta di uno strumento tecnico con cui prenotare capacità di traffico per la rete ferroviaria regionale e programmare nel medio/lungo periodo l'uso dell'infrastruttura ferroviaria, in funzione del Piano Regionale dei Trasporti. Per RFI l'Accordo Quadro, della durata di cinque anni e rinnovabile di altri cinque, è necessario per determinare le reali esigenze di mobilità del territorio, intervenendo e programmando, dove necessario, piani di upgrade infrastrutturale per ottimizzare lo sviluppo dei servizi regionali.

Il quadro degli interventi programmati nel medio termine e già finanziati da RFI, con un investimento di oltre 665 milioni di euro, prevede:

- upgrade del sistema di distanziamento tra Settebagni e Orte, che consentirà un aumento della capacità e della frequenza sulle linee FL1 (Orte –Roma –Fiumicino Aeroporto) e FL3 (Roma – Viterbo);
- upgrade tecnologico del sistema di distanziamento dei treni nelle tratte Roma Tiburtina – Roma Ostiense – Cesano e Roma Termini – Roma Casilina – Ciampino, con incremento della capacità nelle tratte interessate;
- raddoppio del binario tra la località di Lunghezza Aniene e la nuova stazione di Guidonia Collefiorito, che consentirà di prolungare la frequenza del servizio FL2 (Roma –Tivoli- Pescara) fino alla località Guidonia Collefiorito;
- riassetto della stazione elementare di Ciampino a servizio delle linee dei Castelli (FL4), per aumentarne la capacità e velocizzare i principali itinerari di stazione da 30 a 60 km/h;
- raddoppio del tratto di linea compreso tra Campoleone ed Aprila, con interventi puntuali di piano regolatore in entrambe le stazioni e realizzazione di un nuovo sistema di distanziamento, per incrementare il livello di servizio offerto (fino a 6 treni/h per senso di marcia nel tratto raddoppiato);
- attivazione della prima fase della nuova fermata di Pigneto che permetterà l'interscambio tra servizi metropolitani FL1/FL3 e i servizi della linea metro C di Roma.

Per quanto riguarda gli interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità al servizio, nell'Accordo è stata prevista la possibilità di attivazione di alcune fermate in relazione alla domanda di mobilità ed alla disponibilità finanziaria, con conseguente possibile rimodulazione del modello di offerta a garanzia della stabilità dei servizi. Nello specifico:

- per quanto riguarda i servizi FL5 (Roma –Civitavecchia –Grosseto), l'ipotesi di attivazione della fermata di Massimina, già prevista nel Piano Regolatore del Comune di Roma, comporterà una rivisitazione dello schema dei servizi, che fermeranno in alternativa a Roma Aurelia o Massimina;

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

- per quanto riguarda i servizi FL7 (Roma –Formia –Napoli), è stata prevista la possibile realizzazione di una nuova fermata tra Paglian Casale, Divino Amore e Statuario, fermo restando la necessità di dover mantenere garantito il cadenzamento e la stabilità dei servizi veloci. Analoga valutazione andrà effettuata in caso di pianificazione di una nuova fermata a servizio del Polo Ospedaliero di Formia (Formia Est).
- Nell’Accordo Quadro sono rappresentate anche le linee guida per lo sviluppo futuro. Rete Ferroviaria Italiana per il Lazio ha stimato in 2,6 miliardi di euro la cifra degli investimenti a lungo termine.

Questi i principali interventi previsti:

- ultimazione della seconda fase della Fermata Pigneto che oltre l’interscambio tra la metro e i servizi delle linee FL1 e FL3, consentirà di connettersi anche con le linee FL4/FL6;
- Raddoppio linea Roma-Viterbo, tratta Cesano – Bracciano, con una prima fase di attivazione fino a Vigna di Valle. L’intervento favorisce la possibilità di prolungare fino a Vigna di Valle in prima fase e, a regime, fino a Bracciano il servizio con frequenza dei treni a 15 minuti;
- Chiusura anello ferroviario di Roma (cintura nord), che consentirà di creare le condizioni per attivare un servizio metropolitano e potenziare le connessioni per una migliore integrazione della rete sia in ambito urbano sia in ambito ferroviario, garantendo anche l’interscambio con i servizi ferroviari della linea Roma – Viterbo gestita da ATAC in corrispondenza di Tor di Quinto;
- Nuovo collegamento ferroviario con aeroporto di Fiumicino, che consentirà di creare le condizioni per la specializzazione dei servizi veloci di collegamento con l’aeroporto;
- Quadruplicamento Ciampino – Bivio Capannelle, che creerà le condizioni per un incremento di capacità nel tratto oggetto di intervento.

Obbiettivi

_Potenziamento infrastrutturale e nuove tecnologie

_Programmazione e incremento della capacità di traffico ferroviario sulle linee regionali del Lazio,

_potenziare l’infrastruttura e la tecnologia con benefici sulla puntualità e la regolarità del servizio, attivare nuove fermate.

**1.3.11 PTPG -PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE GENERALE approvato dal Consiglio Provinciale
in data 18.01.2010 con Delibera n.1**

IL PIANO PERSEGUE I SEGUENTI OBIETTIVI GENERALI PER IL TERRITORIO:

Più relazioni efficienti stabili, materiali ed immateriali per lavoro, servizi e tempo libero tra area centrale e sistemi locali di comuni, tra questi ultimi al di fuori dell'area centrale, tra la provincia e la regione, privilegiando il trasporto collettivo;

più sviluppo e valorizzazione delle risorse e dei modelli produttivi e insediativi che caratterizzano i sistemi ed i subsistemi funzionali locali in cui si articola il territorio provinciale e, nel contempo, valorizzazione del sistema provincia nella sua unità, attraverso lo sviluppo e l'integrazione di funzioni moderne e di relazioni strategiche, competitive sul mercato esterno.

Equilibrare lo sviluppo locale "dal basso" con l'organizzazione provinciale dell'offerta di funzioni strategiche, di servizi vendibili e di mobilità di livello metropolitano;

più qualità ambientale e insediativa con requisiti di sostenibilità generale e di larga fruibilità sociale; natura e storia come invarianti ordinatrici del territorio; riordino e qualificazione delle costruzioni insediative urbane e territoriali, nella loro varietà morfotipologica e nella nuova dimensione di area vasta ed intercomunale che le caratterizza, contro la semplificazione e omogeneizzazione metropolitana;

più ricorso generalizzato allo strumento della cooperazione interistituzionale e, in particolare, della intercomunalità per le decisioni programmatiche e per quelle operative; nonché al metodo della valutazione preventiva della fattibilità e degli effetti ambientali e sociali degli interventi proposti.

Gli obiettivi della politica dei trasporti per il Piano Territoriale di Coordinamento possono essere sintetizzati in quattro grandi temi, ognuno dei quali ha specifici obiettivi:

Sistema dei trasporti: migliorare l'efficienza, la qualità, la sicurezza e l'accessibilità

Sostenibilità ambientale: ridurre gli impatti negativi (inquinamento, danni, ecc.)

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

Sostenibilità economica: migliorare l'efficienza economica dei trasporti e produrre impatti positivi sull'economia

Sostenibilità sociale: conseguire una distribuzione equa degli impatti

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO			
SISTEMA DELLA MOBILITA'			
Tema/Sottosistema	Obiettivo	Strategie	Azioni di Piano
A. Sistema dei trasporti	<p>A.1 Migliorare l'accessibilità</p> <p>A.1.1 Elevare l'accessibilità del territorio provinciale alla Grande Rete di livello nazionale e regionale</p> <p>A.1.2 Elevare l'accessibilità interna al territorio provinciale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nelle relazioni fra Roma ed i 14 Sistemi locali; • ai poli di concentrazione delle (funzioni strategiche e eli servizio); • ai poli di concentrazione delle funzioni produttive; • nelle relazioni fra i maggiori centri dei Sistemi locali. <p>A.1.3 Elevare l'accessibilità interna a ciascun Sistema locale</p> <p>A.2 Migliorare l'efficienza e la qualità</p>	<p>A-B-C-D Ridurre gli spostamenti</p> <p>-</p> <p>A-B-C-D Ridurre la distanza</p> <p>-</p> <p>A-B-C-D Cambiare modo di trasporto</p>	<p>Sostituire gli spostamenti (ad esempio uno spostamento virtuale per uno fisico favorendo l'uso di internet per una serie di servizi, amministrativi, bancari e medici)</p> <p>Pianificare la distribuzione degli usi del suolo per avvicinare i servizi e i posti di lavoro alle residenze.</p> <p>Operare un riequilibrio modale fra trasporto collettivo e trasporto individuale con incentivi che favoriscano il primo e disincentivi che scoraggino l'uso dell'automobile.</p> <p>Promuovere l'intermodalità dei passeggeri e delle merci eliminando le barriere.</p> <p>Migliorare i percorsi a piedi e in bici.</p> <p>Ridurre la distanza favorisce superata una soglia di 500 m gli spostamenti a piedi e di 2 km gli spostamenti in bici.</p> <p>Preparare normative per i Comuni volte a moderare il traffico veicolare, allontanare e mitigare gli effetti ambientali sui centri abitati, pedonalizzare i centri storici, ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico.</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO	RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO	RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO	RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO
Tema/Sottosistema	Obiettivo	Strategie	Azioni di Piano
B. Sostenibilità ambientale	B.1 Ridurre gli impatti negativi del trasporto (inquinamento, danni, ecc.).	A-B-C Aumentare il fattore di carico	Trasporto individuale Aumentare i passeggeri a bordo dell'auto con incentivi nei parcheggi aziendali fissati dal mobility manager.
C. Sostenibilità economica	C. Migliorare l'efficienza economica dei trasporti e produrre impatti positivi sull'economia		Trasporto collettivo Diversificare l'offerta con autobus di diverse dimensioni, specializzazione della rete e maggiori servizi di adduzione ai nodi di scambio.
D. Sostenibilità sociale	D. Conseguire una distribuzione equa degli impatti.		Trasporto merci Realizzare piattaforme logistiche per il consolidamento e deconsolidamento dei carichi con incentivi agli utenti.
			Trasporto stradale Rafforzare la Gerarchia delle reti con interventi di standardizzazione, di incremento delle capacità nei colli di bottiglia, soprattutto alle intersezioni, di miglioramento, soprattutto in termini di sicurezza e di riduzione dell'impatto ambientale, in modo da pervenire a distinguere: la Grande Rete della mobilità di livello europeo e nazionale, con funzioni anche alla scala regionale e provinciale; la rete Provinciale di Primo livello di connessione tra l'area metropolitana di Roma e i sistemi locali; la rete provinciale di secondo livello destinata ai collegamenti interni a ciascun Sistema locale. Favorire il riequilibrio dell'attuale disegno delle reti della mobilità oggi orientato troppo verso Roma rafforzando le relazioni di tipo tangenziale fra i maggiori centri dei Sistemi locali o direttamente verso i poli funzionali esistenti e previsti. Realizzare una rete Provinciale del trasporto collettivo di superficie in sede propria o protetta e dotata di misure di priorità (Corridoi TC) lungo le direttrici a maggior domanda sprovviste del trasporto ferroviario Preparare la normativa per Integrare i Corridoi TC con il trasporto urbano dei singoli comuni ed in particolare di Roma. Incrementare la capacità e razionalizzare i punti di accesso alla Grande Rete (aeroporti, porti, stazioni ferroviarie del trasporto a lunga percorrenza, autostazioni, caselli autostradali, nodi della grande viabilità). Preparare normative di piano e proposte di tracciati volte e favorire l'uso della bici per accedere ai poli di attività e di servizio e alle reti del trasporto collettivo e

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO	RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO	RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO	RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO
Tema/Sottosistema	Obiettivo	Strategie	Azioni di Piano
			<p>come collegamenti intercomunali. Migliorare le prestazioni delle reti viarie intercomunali e l'accessibilità dei territori marginali o svantaggiati (in genere montani e/o rurali).</p> <p>Trasporto ferroviario</p> <p>Nuove fermate AV/AC di area metropolitana e di riserva di un corridoio per la Gronda EST. Adeguare le infrastrutture e dei servizi di interconnessione fra Grande Rete e Rete Provinciale di Primo livello con stazioni di corrispondenza. Adeguare la rete ferroviaria, con interventi infrastrutturali e al segnalamento, al fine di aumentare la sua capacità in relazione alla domanda di trasporto del territorio provinciale, eliminare le strozzature, migliorare le interconnessioni e la sicurezza e minimizzare gli impatti ambientali. Modelli di esercizio con Servizi ferroviari cadenzati, nuovi passanti, dedicati al trasporto nell'area metropolitana (rete FM), coordinati con quelli Regionali (FR), con quelli a lunga percorrenza, con la rete Cotral e con le reti delle metropolitane di Roma. Specializzare l'utilizzo della rete ferroviaria anche per il trasporto merci e RSU e creazione di piattaforme logistiche. Localizzare e preparare la normativa per la progettazione di un sistema di nodi di scambio intermodale a servizio dell'area metropolitana (arroccamento, interconnessione, e attestamento).</p> <p>Trasporto Marittimo</p> <p>Ridistribuire le risorse nei singoli scali portuali per favorire il trasporto marittimo e l'ampliamento dei traffici Miglioramento dell'accessibilità, dell'offerta e specializzazione di ciascun porto Previsione di adeguati spazi retroportuali per attività logistiche e di produzione.</p> <p>Trasporto Aereo</p> <p>Definire un quadro di riferimento organico per la costituzione di un "sistema per l'aeroportualità minore regionale" del Lazio, destinato al traffico sia interno che interregionale, di aviazione generale e di servizi, che integri e completi la struttura dell'aeroporto di Fiumicino e degli Aeroporti di Roma-Adr</p>

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
 Verifica di Coerenza Esterna

RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO	RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO	RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO	RIEPILOGO- OBIETTIVI- STRATEGIE- AZIONI DI PIANO
Tema/Sottosistema	Obiettivo	Strategie	Azioni di Piano
			Miglioramento dell'accessibilità via ferro a l'aeroporto di Fiumicino, a cargo City, e all'aeroporto di Ciampino; Scelte di pianificazione degli usi del suolo in modo da ridurre l'impatto ambientale degli aeroporti.

1.3.12 42. PER – PIANO ENERGETICO REGIONALE LAZIO - adottato con D.G.R. del 17.10.2017 n. 656

lo Scenario Obiettivo è lo scenario energetico che la Regione Lazio intende perseguire al fine di raggiungere nel breve, medio e lungo termine i seguenti obiettivi:

- portare al 2020 la quota regionale di rinnovabili elettriche e termiche sul totale dei consumi al **13,4%** puntando sin da subito anche sull'efficienza energetica. Un obiettivo più ambizioso visto che il DM *Burden Sharing* vincolerebbe la Regione esclusivamente al perseguimento dell'obiettivo del 11,9%
- sostenere *la valorizzazione delle sinergie possibili con il territorio* per sviluppare la generazione distribuita da FER - accompagnata da un potenziamento delle infrastrutture di trasporto energetico e da una massiccia diffusione di sistemi di *storage e smart grid* – al fine di raggiungere, al 2050, il **38 %** di quota regionale di energia rinnovabile elettrica e termica sul totale dei consumi²
- **limitare severamente** l'uso di fonti fossili con riduzione delle emissioni di **CO2** del **80%** al 2050 (rispetto al 1990) e in particolare decarbonizzazione spinta del **89%** nel settore civile, del **84%** nella produzione di energia elettrica e del **67%** nel settore trasporti
- ridurre i consumi finali totali, rispetto ai valori del 2014, rispettivamente del **5%** al 2020, del **13%** al 2030 e del **30%** al 2050.
- incrementare sensibilmente il grado di **elettrificazione** nei consumi finali (dal 19% anno 2014 al **40%** nel 2050), favorendo la diffusione di pompe di calore, apparecchiature elettriche, sistemi di *storage e smart grid*, mobilità sostenibile e condivisa.
- facilitare l'evoluzione tecnologica delle strutture esistenti favorendo tecnologie più avanzate e suscettibili di un utilizzo sostenibile da un punto di vista economico e ambientale
- difendere l'innovazione anche mantenendo forme di incentivazione diretta (R&S fondamentale per sviluppare tecnologie a basso livello di carbonio e competitive)
- implementare sistematicamente forti azioni di coinvolgimento e sensibilizzazione della PAL, degli investitori istituzionali e della pubblica opinione per lo sviluppo delle FER e per il risparmio energetico negli utilizzi finali.

Il settore trasporti dipende sia dalla crescita della popolazione per il trasporto passeggeri che dalla crescita economica per il trasporto merci e servizi; negli scenari la crescita della popolazione guida il trasporto passeggeri, mentre la crescita delle attività produttive e del settore terziario influenza il trasporto merci sul territorio regionale. La decarbonizzazione del settore trasporti è strettamente legata alla penetrazione di vetture a basse emissioni, che ricorrono al vettore elettrico o al gas, oltre a un efficientamento dei veicoli e lo spostamento del trasporto passeggeri privato verso quello collettivo.

1.3.13 43. PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA ED IL CLIMA – PNIEC

Il Piano intende dare attuazione a una visione di ampia trasformazione dell'economia, nella quale la decarbonizzazione, l'economia circolare, l'efficienza e l'uso razionale ed equo delle risorse naturali rappresentano insieme obiettivi e strumenti per una economia più rispettosa delle persone e dell'ambiente.

Gli obiettivi generali perseguiti dall'Italia sono sostanzialmente:

accelerare il percorso di decarbonizzazione, considerando il 2030 come una tappa intermedia verso una decarbonizzazione profonda del settore energetico entro il 2050;

mettere il cittadino e le imprese (in particolare piccole e medie) al centro, in modo che siano protagonisti e beneficiari della trasformazione energetica e non solo soggetti finanziatori delle politiche attive; ciò significa promozione dell'autoconsumo e delle comunità dell'energia rinnovabile, ma anche massima regolazione e massima trasparenza del segmento della vendita, in modo che il consumatore possa trarre benefici da un mercato concorrenziale;

favorire l'evoluzione del sistema energetico, in particolare nel settore elettrico, da un assetto centralizzato a uno distribuito basato prevalentemente sulle fonti rinnovabili, adottando misure che migliorino la capacità delle stesse rinnovabili di contribuire alla sicurezza e, nel contempo, favorendo assetti, infrastrutture e regole di mercato che a loro volta contribuiscano all'integrazione delle rinnovabili;

- a. continuare a garantire adeguati approvvigionamenti delle fonti convenzionali, perseguendo la sicurezza e la continuità della fornitura, con la consapevolezza del progressivo calo di fabbisogno di tali fonti convenzionali, sia per la crescita delle rinnovabili che per l'efficienza energetica;
- b. promuovere l'efficienza energetica in tutti i settori, come strumento per la tutela dell'ambiente, il miglioramento della sicurezza energetica e la riduzione della spesa energetica per famiglie e imprese;
- c. promuovere l'elettrificazione dei consumi, in particolare nel settore civile e nei trasporti, come strumento per migliorare anche la qualità dell'aria e dell'ambiente;**
- d. accompagnare l'evoluzione del sistema energetico con attività di ricerca e innovazione che, in coerenza con gli orientamenti europei e con le necessità della decarbonizzazione profonda, sviluppino soluzioni idonee a promuovere la sostenibilità, la sicurezza, la continuità e l'economicità delle forniture - comprese quelle per l'accumulo di lungo periodo dell'energia rinnovabile - e favoriscano il riorientamento del sistema produttivo verso processi e prodotti a basso impatto di emissioni carbonio che trovino opportunità anche nella domanda indotta da altre misure di sostegno;
- e. adottare obiettivi e misure che riducano i potenziali impatti negativi della trasformazione energetica su altri obiettivi parimenti rilevanti, quali la qualità dell'aria e dei corpi idrici, il contenimento del consumo di suolo e la tutela del paesaggio;
- f. continuare il processo di integrazione del sistema energetico nazionale in quello dell'Unione.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

Il perseguimento di questi obiettivi generali suggerisce l'adozione di politiche e misure orizzontali, aggiuntive alle misure settoriali, le quali, a loro volta, dovranno essere coordinate e strutturate in modo da essere funzionali, oltre che agli obiettivi specifici, anche agli obiettivi generali sopra elencati.

Dimensione della decarbonizzazione

L'Italia ritiene di accelerare la transizione dai combustibili tradizionali alle fonti rinnovabili, promuovendo il graduale abbandono del carbone per la generazione elettrica a favore di un mix elettrico basato su una quota crescente di rinnovabili e, per la parte residua, sul gas. Per il verificarsi di tale transizione sarà necessario realizzare con la dovuta programmazione gli impianti sostitutivi e le necessarie infrastrutture.

L'Italia attuerà tutte le politiche e misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi di riduzione di gas a effetto serra concordate a livello internazionale ed europeo. Per i settori coperti dal sistema di scambio quote EU ETS - innanzitutto il termoelettrico e l'industria energivora - oltre a un livello dei prezzi della CO₂ più elevato rispetto a quello degli ultimi anni, contribuiranno il phase out dal carbone, programmato entro il 2025, e una significativa accelerazione delle rinnovabili e dell'efficienza energetica nei processi di lavorazione. Per gli altri comparti, interessati dagli obiettivi fissati con il Regolamento Effort Sharing (ESR), saranno promosse misure che tengano conto del potenziale e dei costi della riduzione delle emissioni; il contributo più significativo sarà comunque rappresentato dal settore trasporti e da quello civile (residenziale e terziario), combinando misure per l'efficienza e l'impiego delle rinnovabili.

Riguardo alle rinnovabili, l'Italia intende promuoverne l'ulteriore sviluppo insieme alla tutela e al potenziamento delle produzioni esistenti, se possibile superando l'obiettivo del 30%, che comunque è da assumere come contributo che si fornisce per il raggiungimento dell'obiettivo comunitario. A questo scopo, si utilizzeranno strumenti calibrati sulla base dei settori d'uso, delle tipologie di interventi e della dimensione degli impianti, con un approccio che mira al contenimento del consumo di suolo e dell'impatto paesaggistico e ambientale, comprese le esigenze di qualità dell'aria. Per il settore elettrico, si intende, anche in vista dell'elettrificazione dei consumi, fare ampio uso di superfici edificate o comunque già utilizzate, valorizzando le diverse forme di autoconsumo, anche con generazione e accumuli distribuiti. Si intende inoltre promuovere la realizzazione di sistemi, a partire da alcune piccole isole non interconnesse alle reti nazionali, nei quali sia sperimentata una più accelerata decarbonizzazione ed elettrificazione dei consumi con fonti rinnovabili. Nel settore termico, avrà grande rilievo il coordinamento con gli strumenti per l'efficienza energetica, in particolare per gli edifici, e la coerenza degli strumenti con gli obiettivi di qualità dell'aria.

Dimensione dell'efficienza energetica

Si intende ricorrere a un mix di strumenti di natura fiscale, economica, regolatoria e programmatica, prevalentemente calibrati per settori di intervento e tipologia dei destinatari.

Si perseguirà, tuttavia, anche l'integrazione dell'efficienza energetica in politiche e misure aventi finalità principali diverse dall'efficienza al fine di ottimizzare il rapporto tra costi e benefici delle azioni. Sotto questo profilo, il grande potenziale di efficienza del settore edilizio potrà essere meglio sfruttato con misure che perseguano, ad esempio, la riqualificazione energetica insieme alla ristrutturazione edilizia, sismica, impiantistica ed estetica di edifici e quartieri, in coerenza con la strategia di riqualificazione del parco immobiliare al 2050.

Per i trasporti si attribuisce rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia, compreso lo spostamento del trasporto merci da gomma a ferro. A questi scopi, pure in attesa della più compiuta definizione del quadro, si intende prospettare, attraverso un confronto preventivo con le Regioni, un significativo ricorso alle risorse del ciclo di programmazione comunitario 2021-27 per lo sviluppo e la coesione, che al momento propone obiettivi tra i quali - oltre a un'Europa più verde e priva di emissioni di carbonio grazie all'attuazione dell'accordo di Parigi e agli investimenti nella transizione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta contro i cambiamenti climatici - anche un'Europa più connessa, dotata di reti di trasporto e digitali strategiche, e un'Europa più vicina ai cittadini mediante il sostegno alle strategie di sviluppo gestite a livello locale e allo sviluppo urbano sostenibile in tutta l'UE. Per il residuo fabbisogno di mobilità privata e merci, si intende promuovere l'uso dei carburanti alternativi e in particolare il vettore elettrico, e accrescere la quota di rinnovabili attraverso strumenti di natura regolatoria, coordinati con le autonomie locali, ed economici.

_contenimento del fabbisogno di mobilità**_promuovere l'uso dei carburanti alternativi e in particolare il vettore elettrico****_ Incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia****_spostamento del trasporto merci da gomma a ferro****_ accrescere la quota di rinnovabili attraverso strumenti di natura regolatoria, coordinati con le autonomie locali, ed economici****Dimensione della sicurezza energetica**

Per la sicurezza dell'approvvigionamento si intende perseguire, da un lato, la riduzione della dipendenza dalle importazioni mediante l'incremento delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica e, dall'altro, la

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

diversificazione delle fonti di approvvigionamento (ad esempio facendo ricorso al gas naturale anche tramite GNL, con infrastrutture coerenti con lo scenario di decarbonizzazione profonda al 2050).

Verranno monitorati i consumi e le fonti di approvvigionamento al fine di garantire il rispetto del Regolamento di sicurezza n. 1938/2017 riguardo al piano di azione preventiva e ai piani di emergenza.

Dimensione del mercato interno

Si ritiene un vantaggio per l'intera Unione un maggior grado di integrazione dei mercati, e dunque si potenzieranno le interconnessioni elettriche e il market coupling con gli altri Stati membri, ma si studieranno e svilupperanno anche, vista la posizione geografica dell'Italia, interconnessioni con paesi terzi, con lo scopo di favorire scambi efficienti.

Riguardo alle infrastrutture di trasmissione, i riferimenti sono i Piano di sviluppo 2016, 2017 e 2018 di Terna, che andranno revisionati con lo scopo di introdurre gli ulteriori interventi, compresi i sistemi di accumulo centralizzati, necessari per garantire l'integrazione in sicurezza delle fonti rinnovabili e la riduzione dell'overgeneration, da realizzare in modo conforme a quanto previsto dalla più recente disciplina comunitaria.

Si è comunque persuasi che nel lungo periodo il mercato elettrico evolverà verso forme di contrattazione diverse, in quanto le fonti rinnovabili sulle quali si dovrà necessariamente puntare per incrementarne gli apporti hanno un costo prevalente di investimento e gli impianti a fonti tradizionali avranno sempre più una funzione complementare. Ciò comporta l'esigenza di appropriati strumenti, per un verso finalizzati allo sviluppo delle rinnovabili, per l'altro alla adeguatezza del sistema, con riverberi anche sul mercato del gas.

Quanto a sicurezza e flessibilità del sistema elettrico, ferma la promozione di un'ampia partecipazione di tutte le risorse disponibili - compresi gli accumuli, le rinnovabili e la domanda - occorrerà tener conto della trasformazione del sistema indotta dal crescente ruolo delle rinnovabili e della generazione distribuita, sperimentando nuove architetture e modalità gestionali, anche con ruolo attivo dei TSO.

Le esigenze di flessibilità potranno beneficiare anche della integrazione tra sistemi (elettrico, idrico e gas in particolare), da avviare in via sperimentale, anche con lo scopo di studiare le più efficienti modalità per l'accumulo di lungo termine di energia rinnovabile.

Grande attenzione sarà prestata alla resilienza dei sistemi, in particolare delle reti di trasmissione e distribuzione, con interventi di carattere preventivo, commisurati alla prevedibile intensificazione di fenomeni e sollecitazioni intense, e di regole gestionali che consentano ai sistemi il ripristino di funzionamento in tempi rapidi.

Riguardo alla povertà energetica, si valuteranno, a integrazione delle misure proposte, sostegni specifici per interventi di efficienza e di installazione di impianti a fonti rinnovabili in autoconsumo

NORMATIVA DI RIFERIMENTO COMUNALE**1.3.14 1. PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE E IL CLIMA (PAESC) DI ROMA CAPITALE
(2019)**

Roma Capitale analizzerà i consumi energetici sia dei settori obbligatori secondo le Linee Guida europee del Patto dei Sindaci e, quindi, delle relative emissioni di gas ad effetto serra - quali ad esempio la mobilità, il residenziale, gli impianti e le infrastrutture comunali – che il bilancio delle emissioni climalteranti del settore dei rifiuti e delle aree verdi.

Dopo l'adesione formale al Patto dei Sindaci per l'Energia e il clima (14/11/2017), Roma Capitale ha sottoscritto (28/03/2018) accordi di collaborazione con il Gestore dei Servizi Energetici (GSE), l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA) e l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) al fine di essere sostenuta dal punto di vista tecnico e scientifico dalle migliori eccellenze pubbliche del nostro Paese. Analogamente, si sta lavorando per sottoscrivere specifici Protocolli di Intesa con soggetti pubblici e privati al fine di coinvolgere tutti nel raggiungimento degli obiettivi delineati nel PAESC.

Il primo Protocollo di Intesa è quello sottoscritto (28/03/2018) con il Ministero della Difesa – Struttura di Progetto Energia - per interventi diretti sui temi ambientali ed energetici sui compendi militari della Difesa ricadenti nel territorio di Roma Capitale.

In collaborazione con GSE ed ENEA sono stati organizzati 6 Tavoli Tecnici tra Aprile e Giugno 2018 ai quali hanno partecipato oltre 100 stakeholder sui temi delle fonti energetiche rinnovabili e dell'efficienza energetica. Obiettivo dei Tavoli è stato quello di iniziare un dialogo con i portatori di interesse che continuerà in maniera costante per definire insieme le azioni da inserire nel PAESC. In collaborazione con ISPRA, è attivo un gruppo di lavoro specifico per l'aggiornamento dell'inventario delle emissioni dei gas serra di Roma nell'anno base di riferimento (2003) e 2015, nonché lo sviluppo degli scenari al 2020, 2030 e 2050.

Obiettivi

Ridurre le emissioni climalteranti (gas serra) del territorio di Roma Capitale di almeno il 40% entro il 2030.

1.3.15 2. PIANO CAPITOLINO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA 2017-2020

Il Piano della Mobilità elettrica è previsto dal “Piano nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica”¹, (PNIRE), il quale contiene le linee di indirizzo coerenti con il D.L. 22 giugno 2012, n. 83 convertito nella Legge 7 agosto 2012 n.134 ed il quadro strategico per lo sviluppo del sistema di

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

ricarica elettrica ad uso pubblico. Il “Piano Capitolino Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica” disciplina il settore della mobilità elettrica e contiene il Regolamento per l’installazione e la gestione degli impianti adibiti alla ricarica di veicoli elettrici negli spazi di pubblico accesso nel territorio di Roma Capitale. Il Piano è redatto in coerenza con il Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) approvato con deliberazione dell’Assemblea Capitolina n. 21 del 16 aprile 2015. Il PNIRE evidenzia come risultati indispensabile sviluppare un piano della mobilità elettrica all’interno dei Piani di Mobilità e Logistica.

I piani devono contenere:

- Un piano di allestimento delle infrastrutture di ricarica
- Piani delle sosta e servizi dedicati (car sharing, city logistics, ecc..)
- Caratteristiche tecniche delle infrastrutture di ricarica
- Principi localizzativi delle infrastrutture pubbliche e private

L’obiettivo è la pianificazione di un percorso che sostenga in modo adeguato la diffusione della mobilità elettrica nelle diverse forme, in piena coerenza con gli indirizzi programmatici dettati dal PNIRE.

L’orizzonte temporale di riferimento è l’anno 2020. Il PNIRE definisce questo traguardo come termine della fase di consolidamento degli standard e di diffusione su larga scala dei veicoli elettrici. La stessa Direttiva 2014/94/EU, attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, definisce che gli Stati membri garantiscono la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo da garantire che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri.

Il Piano ha così una visione di breve termine, auspicando che entro questo periodo si maturino i fenomeni diffusivi che consentano di incrementare esponenzialmente l’appeal dell’uso del veicolo elettrico

1.3.16 44. PRG – PIANO REGOLATORE GENERALE APPROVATO DAL CONSIGLIO COMUNALE CON DEL. N. 18 DEL 12.2.2008

Il Piano Regolatore Generale di Roma, approvato dal Consiglio Comunale con Del. N. 18 del 12.2.2008, definisce il sistema di mobilità in coerenza con lo stesso PGTU e con gli studi di settore. I criteri di intervento volgono, tra l’altro, a una stretta integrazione fra politiche urbanistiche e politiche della mobilità; all’attuazione anche di soluzioni di breve periodo per velocizzare e dare priorità, accessibilità e affidabilità al trasporto pubblico, soluzioni che garantiscano benefici in tempi rapidi e a costi contenuti; al potenziamento e alla protezione della mobilità pedonale e ciclabile.

La visione di sistema della mobilità contenuta nel Piano, entro l’orizzonte temporale di lungo periodo (10 anni), si correla e coordina con i piani settoriali e urbanistici a scala sovraordinata e comunale, è da

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

valutarsi attraverso gli strumenti attualmente vigenti dell'Amministrazione concernenti le politiche della mobilità e in questo il Piano Regolatore Generale, negli elaborati *Sistemi e Regole*, riporta le infrastrutture per la mobilità previste con l'elaborato *G3 - Sistema delle Infrastrutture della Mobilità*. Nella Relazione al PRG sono illustrate le strategie e i contenuti del "*Sistema della Mobilità*", a cui si rimanda, riassumendo brevemente di seguito alcuni principi. Il PRG deve garantire da un lato la definizione degli elementi strutturanti il territorio e dall'altro un sistema di procedure e regole che garantisca una riqualificazione diffusa dei tessuti urbani. Gli elementi strutturanti sono tre e cioè il sistema storico-ambientale, il sistema della mobilità, il sistema delle nuove centralità e dunque una organizzazione policentrica. Le cinque opzioni del PRG sono le seguenti:

- a) la dimensione metropolitana cui corrisponde quella della articolazione del territorio in comuni autonomi, le città della metropoli;
- b) il principio della sostenibilità
- c) il nuovo sistema della mobilità
- d) il primato della città svantaggiata
- e) una trasformazione qualitativa: il ruolo della storia. La precisazione di ciascuna di queste opzioni concorre alla "forma della città" che il piano vuole contribuire a determinare;

Roma deve guardare fuori dei suoi confini e comprendere all'interno della sua visione operativa una molteplicità di micro-città e ricostruire il rapporto spezzato fra urbanistica e architettura; predisporre le condizioni per una reale costruzione della dimensione metropolitana e rendere strutturale la fruizione dei valori storici nei processi di riqualificazione diffusa della città; individuare infine nella realizzazione del nuovo sistema della mobilità il punto guida per l'attuazione dei programmi di trasformazione.

Il sistema della mobilità

La proposta di sistema di mobilità per il nuovo PRG, scaturita anche dagli studi per l'armonizzazione dello strumento urbanistico con quelli della pianificazione e programmazione di settore (PROIMO, Piano Urbano della Mobilità, PGU), segue espressamente i criteri di pianificazione di una mobilità sostenibile, definiti in numerosi documenti dell'Unione Europea degli anni novanta, a cui ha fatto seguito nel 2001 il Libro bianco UE per le politiche dei trasporti e, a livello nazionale, il Piano generale dei trasporti e della logistica.

Per tentare di contrastare l'emergenza inquinamento, da un lato è necessario perseguire a livello nazionale politiche di riconversione in tempi medio-lunghi del parco circolante individuale e collettivo con veicoli a basso grado di emissioni, mentre a livello locale è indispensabile che le misure di politica urbana, già avviate dall'Amministrazione comunale, portino a riequilibrare la ripartizione modale a favore del trasporto collettivo contrastando nello stesso tempo la congestione delle strade, l'incidentalità, l'invasione dello

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

spazio pubblico. Non si tratta dunque di ridurre i livelli di mobilità urbana e metropolitana, che sappiamo essere comunque legati alle esigenze dello sviluppo economico e della competitività urbana, ma di aumentare l'efficienza e le prestazioni del sistema riducendo nello stesso tempo le esternalità negative. Anzi sul piano delle competitività occorre recuperare il gap con le città europee di riferimento individuate e confrontate con appositi studi di benchmarking. Roma ha infatti la peggiore ripartizione modale, il più elevato tasso di motorizzazione, le peggiori prestazioni di trasporto pubblico e la minore presenza di trasporto pubblico su ferro.

In tale quadro di riferimento, i principali **criteri di intervento** che hanno orientato le proposte di assetto della mobilità nel nuovo PRG hanno riguardato:

- una stretta integrazione fra politiche urbanistiche e politiche della mobilità in sede di pianificazione degli usi del suolo e di disegno dei vari tipi di rete nonché di programmazione ed attuazione contestuale dei sistemi di trasporto e degli insediamenti;
- la consapevolezza di dover concentrare gli sforzi su forti investimenti per realizzare infrastrutture di trasporto rapido di massa con orizzonti di medio lungo-periodo;
- la necessità di perseguire anche soluzioni di breve periodo di tipo più leggero capaci di velocizzare e dare priorità, accessibilità e affidabilità al trasporto pubblico di superficie in grado di apportare benefici meno consistenti ma in tempi più rapidi e a costi contenuti;
- la necessità di far lavorare le diverse reti in modo integrato attraverso punti di corrispondenza e nodi di scambio;
- l'opportunità di estendere e proteggere nello stesso tempo forme di mobilità pedonale e ciclabile;
- la ricerca di strumenti normativi e organizzativi per la razionalizzazione della distribuzione delle merci a livello territoriale (ferrovie dedicate e interporti) e in ambito urbano attraverso piattaforme logistiche anche di piccole dimensioni;
- la predisposizione di apparati fisici e normativi finalizzati a ridurre l'impatto ambientale da traffico motorizzato.

Per quanto riguarda la politica di integrazione del sistema insediativo con quello dei trasporti, si è fatto riferimento al modello di "concentrazione decentralizzata" che si basa sullo sviluppo policentrico e la localizzazione dei servizi attorno ai nodi della rete di trasporto pubblico a elevate capacità, estesa nelle periferie e resa più capillare nell'area centrale.

La rete di trasporto pubblico, organizzata intorno a direttrici ad elevata capacità su ferro e su corridoi di superficie con elevate prestazioni e ad una rete di adduzione su autobus, può agire da catalizzatore di uno sviluppo compatto nelle zone suburbane.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

La linea strategica, sopra riportata, ha costituito la base per il disegno del sistema di trasporto del nuovo piano descritto in dettaglio successivamente. Il sistema di trasporti prevede un uso delle diverse modalità di trasporto collettivo e individuale nei relativi campi di validità tecnico-economica e di compatibilità ambientale e coerentemente con le caratteristiche degli ambiti urbani serviti.

Il nuovo sistema incrementa la qualità dell'offerta del trasporto, migliori tempi di percorrenza, velocità commerciali, regolarità e affidabilità dei servizi.

Gli obiettivi sono:

- **realizzare un significativo riequilibrio tra le modalità del trasporto collettivo e individuale, riducendo in maniera significativa la dipendenza dai mezzi di trasporto motorizzati individuali e spostando quote consistenti della domanda e di risorse sui servizi collettivi;**
- **migliorare le condizioni ambientali, attraverso la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, e la sicurezza dei cittadini durante gli spostamenti.**

Il sistema si basa su una rete principale che utilizza diverse tecnologie: linee ferroviarie, metropolitane, tranviarie e corridoi per il trasporto pubblico in sede propria con sistemi innovativi ad alte prestazioni. Il servizio autobus completa il sistema con una elevata capillarità e svolge il ruolo di adduzione al sistema del ferro nei nodi di interscambio. Le aree a bassa densità di domanda prevedono servizi con minibus, anche a domanda. La rete stradale, con un incremento limitato a pochi essenziali tratti che completano soprattutto l'intelaiatura portante del settore orientale, è riclassificata per conseguire minori impatti nelle zone residenziali, un deflusso più regolare, ed evitare prestazioni che possano ridurre la competizione del trasporto pubblico.

Rete ferroviaria

Il nuovo PRG ha recepito integralmente la rete ferroviaria di area metropolitana, come parte della più ampia rete del Servizio ferroviario regionale, definita nell'ambito degli Accordi di Programma del 1996 e del 2000 che il Comune di Roma ha sottoscritto assieme alla Regione Lazio e ad FS S.p.A. Si tratta di una rete esistente, in via di potenziamento, che nell'area metropolitana ha una estensione di circa 430 km e 106 fermate e stazioni. A completamento la rete avrà una estensione di circa 470 km e 133 fermate e stazioni.

Rete della Metropolitana

Le attuali linee hanno un'estensione di circa 37 km con 49 stazioni. Il nuovo PRG aggiunge una rete di 76 km e 94 stazioni, di cui 11 km e 13 stazioni di prossima realizzazione (linee B1 Bologna-Conca d'Oro e tratta metro C da S. Giovanni al quartiere Alessandrino); a completamento della nuova rete di PRG si raggiungeranno i 128 km e 156 stazioni con una distanza media fra le fermate di circa 820 m. A questi si

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

aggiungono altri 7 km e le ulteriori stazioni relative ai prolungamenti delle linee A, B1 e C in relazione agli appositi emendamenti approvati dal Consiglio Comunale.

E' confermato dunque il ruolo delle metropolitane come grandi collettori del trasporto pubblico di massa estendendo la rete in modo decisivo nei settori semicentrali e suburbani e in corrispondenza delle nuove centralità, dove la densità delle origini e delle destinazioni rende compatibile in termini costi-benefici tale modo di trasporto; in particolare verso sud est (direttrici Casilina e Tuscolana) e verso il litorale la metro si prolunga in direzione dell'area metropolitana collaborando con le linee FM a servire i comuni della prima cintura. Inoltre in particolare nei settori orientale e meridionale della città il PRG ha previsto un sistema di trasporto complementare alle metropolitane, costituito dalla rete dei "corridoi del trasporto collettivo in sede propria", che svolge rispetto al metrò una funzione di gronda tangenziale o di adduzione.

Corridoi del trasporto di superficie in sede propria

La previsione di tali corridoi (Art. 87, comma 12, NTA) riprende numerose esperienze che in molte città europee e americane sono state effettuate con successo consentendo di aumentare la competitività del trasporto pubblico con realizzazioni che richiedono tempi brevi e costi contenuti. In aggiunta ai circa 50 km delle sei linee tranviarie esistenti, a prevalente servizio dell'area centrale, il nuovo PRG prevede la realizzazione di circa 200 km di nuovi "corridoi" riservati al trasporto pubblico di superficie (14 linee) prevalentemente lungo la grande viabilità tangenziale in periferia, che ha una riserva di capacità, e lungo le strade di nuova previsione. Tali corridoi, offrendo al trasporto pubblico di superficie sedi dedicate, consentono di attivare un servizio ad alte prestazioni anche in termini di portata, velocità commerciale, sicurezza e confort con vettori di diversa natura (metro leggeri, tram, filobus, bus ecologici) a seconda della capacità richiesta dalla domanda. Le funzioni di tali corridoi sono molteplici: - garantire un'offerta di trasporto efficiente a quelle aree caratterizzate da densità non compatibile con la metropolitana; -

raccordare per linee tangenziali la maglia radiale delle metro e delle FM, migliorando l'effetto-rete e quello di "gronda";
- garantire l'adduzione ai grandi nodi di scambio intermodale o alle aree delle centralità esistenti e di nuova previsione; - ricucire in superficie i grandi cunei di parco o ambiti fluviali che separano i diversi settori della città (Parco dell'Appia Antica, valli del Tevere e dell'Aniene). Le principali direttrici urbane interessate sono: Viale Togliatti, viale della Serenissima, via di Portonaccio, tangenziale extra GRA Tor Bella Monaca-Ciampino, Appia Antica (Tor Carbone, Pignatelli, Settechiese), Ardeatina-S. Paolo-Portuense, Gianicolense-Corviale, Prenestina, Casilina, Cassia, Aurelia, Acilia-Fiumicino) - via C.Colombo (Ostia - Eur), Laurentina.

Un aspetto complementare dello sviluppo del trasporto pubblico di superficie, in sede dedicata o non, è la previsione di adeguate attrezzature di deposito dei veicoli e la loro distribuzione in città in modo equilibrato

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

rispetto al servizio, tenendo conto anche della necessità di riqualificare e recuperare ad altri usi aree ed immobili in aree centrali.

Nodi di scambio

Come in ambito regionale e provinciale dove si sta realizzando un sistema di circa 60 nodi di scambio lungo le linee ferroviarie FM, anche per i terminali di attestamento delle linee della metropolitana e per le principali stazioni di corrispondenza con altre linee FM o del metrò, il PRG individua 27 aree, comprese quelle esistenti, ove realizzare i nodi di scambio, (Art. 88 delle NTA) classificati come urbani o metropolitani a seconda del bacino di provenienza, attrezzati con i parcheggi di scambio che dissuadano gli utenti a proseguire in auto verso le aree più centrali e gli attestamenti di autolinee suburbane, regionali e interregionali, i punti di scambio “kiss and ride”, le stazioni taxi, le piste ciclabili e i percorsi pedonali protetti completano l'attrezzatura del nodo.

Rispetto ai nodi di scambio della “prima generazione” come Ponte Mammolo, Anagnina, Laurentina e Valle Aurelia che pure oggi consentono adeguati livelli di efficienza trasportistica, il PRG prefigura i nuovi nodi in posizione più esterna e come luoghi dotati di maggiore identità, ancor più accessibili dal punto di vista ciclabile e pedonale; essi offrono inoltre una pluralità di servizi e di occasioni all’utenza anche grazie alla presenza di attrezzature terziarie complementari con lo scambio e alla maggiore integrazione con le altre funzioni urbane e i centri di attività. Numerosi nodi di scambio coincidono con le nuove centralità o sono in relazione con interventi di recupero urbano delle aree periferiche (programmi integrati o Programmi di Recupero Urbano art.11 legge 493/1993) o con altri centri di servizio e parchi di livello territoriale (università, etc.).

Rete viaria

Il disegno della rete viaria è stato definito secondo il modello di riferimento teso ad una ricerca di equilibrio delle scelte tra trasporto pubblico e privato. Sono state sviluppate le integrazioni fra le diverse reti ed il potenziamento della accessibilità attraverso un sistema di nodi di interscambio sia di attestamento del privato sul pubblico che di corrispondenza pubblico-pubblico.

La ridefinizione del modello ha, inoltre, dato luogo ad una riclassificazione degli assi stradali, con l’obiettivo di determinare una rete coerente con le funzioni delle singole componenti ed attenta alle relazioni con le reti del trasporto collettivo e con le caratteristiche dei tessuti e degli ambiti attraversati. Gli interventi sulla rete viaria, e più in generale, sulla rete di trasporto sono finalizzati anche al completamento di una rete portante, oggi deficitaria, e a risolvere una serie di criticità connesse con l’arretratezza del sistema infrastrutturale, con le specificità storico-paesaggistiche del territorio romano e con alcune oggettive incompatibilità di carattere sociale e ambientale.

Piattaforme logistiche

Contestualmente alla previsione di un sistema ferroviario utilizzabile in prevalenza per il trasporto merci e per l'intermodalità di livello territoriale (centri merci FS, interporti, Cargo City, etc) particolare importanza riveste anche la gestione della distribuzione delle merci in ambito urbano e in particolare a servizio delle aree commerciali del centro città e del centro storico, anche perché tale domanda oggi è in forte aumento e sovraccarica in modo pesante il traffico viario e aggrava i livelli di inquinamento. Seguendo le previsioni del Piano regionale dei centri merci, sono state individuate quattro localizzazioni a ridosso del GRA, servite da ferrovia, che consentono di attivare piattaforme logistiche di piccole dimensioni per la distribuzione urbana da sperimentare anche attraverso sistemi di incentivi finanziari e normativi. Nell'ambito del Piano urbano della mobilità tali interventi potranno essere oggetto di programmazione e concertazione fra i soggetti interessati e di monitoraggio degli obiettivi.

Misure di accompagnamento

Fra le misure di accompagnamento della programmazione e attuazione delle reti della mobilità si segnalano in particolare: - la previsione di strumenti di pianificazione e programmazione integrata definiti PUIT (Progetti Urbani delle Infrastrutture di Trasporto) (cfr art. 91 NTA), da mettere in campo tutte le volte che si intende attuare una grande infrastruttura attraverso strategie integrate di verifica di fattibilità tecnica, ridefinizione dell'assetto urbanistico delle aree limitrofe, studio trasportistico, progettazione finanziaria, verifica impatto ambientale e coinvolgimento dei soggetti locali al fine di comporre eventuali conflitti fra infrastruttura e contesto locale; di fatto si tratta di una estensione della procedura del Progetto urbano anche al sistema della grande mobilità, evitando che dalle previsioni generali di tracciato del PRG si passi direttamente alla progettazione di infrastrutture senza un adeguato studio di fattibilità e di inserimento ambientale nel tessuto urbano e senza tener conto anche delle esigenze locali; - l'introduzione obbligatoria di metodi di analisi, valutazione e previsione degli effetti sul sistema della mobilità dei grandi interventi urbanistici, generatori o attrattori di grande traffico; tali misure sono finalizzate a stabilire, in termini programmatici e temporali, i vincoli di contestualità e di subordinazione della attuazione degli insediamenti alle diverse infrastrutture della mobilità che garantiscono l'accessibilità ad essi (cfr art.92 NTA); - il ricorso sistematico a interventi di mitigazione dell'impatto del traffico motorizzato viario e ferroviario per migliorare le condizioni ambientali, ridurre l'inquinamento acustico e garantire la sicurezza dei cittadini durante gli spostamenti (cfr art. 90 NTA).

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

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

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.

1.3.17 15. CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI, ADOTTATA DAL CONSIGLIO COMUNALE CON DELIBERAZIONE N.93 DEL 15.10.2009

La Classificazione Acustica del territorio comunale assume i valori acustici limite di immissione fissati dal DPR 30 marzo 2004, n.142 per le infrastrutture stradali di nuova realizzazione, esistenti ed assimilabili e in accordo a alla competenza assegnata ai Comuni fissa tali valori limite per le strade E e F in orario diurno (6.00 - 22.00) e notturno (22.00 – 6.00).

1.3.18 45. PIANO DI ZONIZZAZIONE DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI ROMA" E "CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE" APPROVATO CON DELIBERA DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 12 DEL 29 GENNAIO 2004

La Classificazione Acustica del territorio, consiste nella assegnazione, a ciascuna porzione omogenea di territorio, di una delle sei classi individuate dalla normativa, sulla base delle prevalenti ed effettive caratteristiche di fruizione del territorio stesso.

La Classificazione Acustica è un atto tecnico-politico di governo del territorio che ne disciplina l'uso e le modalità di sviluppo delle attività ivi svolte con **l'obiettivo finale di prevenire il deterioramento di zone non inquinate e fornire indispensabile strumento di pianificazione, di prevenzione e di risanamento per uno sviluppo urbanistico, commerciale, artigianale e industriale compatibile con l'ambiente.**

La classificazione acustica deve essere necessariamente coordinata con gli altri strumenti di pianificazione del territorio quali, in primo luogo, il Piano Regolatore Generale ed il Piano Generale del Traffico urbano.

In sede di formazione degli strumenti urbanistici preventivi e di progettazione delle infrastrutture di trasporto, con riferimento all'assetto planivolumetrico, alla distribuzione dei fattori di carico urbanistico e dei diversi usi e destinazioni di progetto, dovranno essere tenute in conto le necessità di contenimento dell'inquinamento acustico del territorio direttamente interessato dalle trasformazioni, considerando anche l'ambito territoriale influenzato dalle caratteristiche acustiche e d'uso del progetto stesso.

**1.3.19 46. PGTU – APPROVATO CON DELIBERA DI ASSEMBLEA CAPITOLINA N. 21 DEL
16.04.2015.**

L'obiettivo del nuovo Piano Generale del Traffico Urbano di Roma discende da questa impostazione: "una città con un trasporto pubblico efficiente e più competitivo rispetto all'autovettura, dove spostarsi a piedi ed in bicicletta sia facile e conveniente, camminare sulle strade e nei quartieri sia sicuro, prima di tutto per i nostri bambini e per gli anziani; una mobilità multimodale e a basso impatto, inclusiva e aperta all'innovazione tecnologica, in una parola smart.

La declinazione quantitativa di questo obiettivo generale sulle singole componenti di mobilità è ambiziosa, ma al tempo stesso concretamente raggiungibile nei tempi di attuazione del Piano:

1. sulla ciclabilità arrivare al 2% d'uso sistematico entro 2 anni (oggi 0,6), ed al 4% su base cittadina e al 10% nel centro storico entro 5 anni;
2. aumentare del 20% la velocità commerciale del servizio di TP sugli assi portanti attraverso l'incremento delle corsie preferenziali e l'attuazione di itinerari a priorità semaforica;
3. aumentare del 20% gli utenti del TP;
4. rispettare l'impegno con la UE di dimezzare nel 2020 i morti sulle strade del 2012;
5. realizzare almeno un'isola ambientale in ogni municipio nei prossimi due anni;
6. organizzare integralmente il Centro storico per isole ambientali progressivamente estese alle aree esterne permettendo la circolazione ai soli mezzi a basse emissioni;
7. ridurre progressivamente le emissioni di CO2 causate dal traffico.

Il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano suddivide il centro abitato della città di Roma in sei ambiti. L'articolazione in più ambiti si rende necessaria per le diverse caratteristiche di densità e mobilità e per i differenti tessuti urbani che richiedono discipline e organizzazioni di traffico diverse da zona a zona. Infatti, organizzare un modello di mobilità coerente con la lettura della struttura edilizia residenziale ha significato, essenzialmente, differenziare la tipologia degli interventi da proporre, anche nel breve termine, per rendere coerente l'offerta di trasporto pubblica e privata con le caratteristiche dei diversi tessuti urbani esistenti, assicurando le condizioni di sicurezza e di rispetto delle caratteristiche ambientali. La positiva esperienza di gestione della mobilità, con il quadro strategico del precedente PGTU articolato su quattro aree pressoché a corone concentriche, conforta nella proposizione di un nuovo modello a sei zone, migliorato, sia per quanto attiene gli aspetti territoriali, che per le componenti strumentali di intervento. Riguardo agli aspetti territoriali si fa riferimento, oltre alle precedenti quattro aree interne al GRA, (la prima coincidente con il Centro Storico, il cui confine è stato ampliato fino alle Mura Aureliane, la seconda coincidente con la Città Compatta delimitata dall'Anello ferroviario, la terza coincidente con la Fascia Verde e la quarta che comprende l'Area Periferica delimitata dal GRA), ad ulteriori due aree corrispondenti al territorio urbanizzato con continuità all'esterno del GRA.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

Per ciascuna area vengono di seguito indicati gli obiettivi specifici delle diverse zone e le azioni prevalenti. I diversi obiettivi di inclusione sociale, equità, vivibilità e sostenibilità ambientale, competitività, sono correlati all'accessibilità del territorio che viene valutata attraverso l'indicatore sintetico di ripartizione tra i vari modi di trasporto (a piedi, con le bici, con il trasporto pubblico e con quello privato) articolato per le diverse zone.

La prima zona PGU racchiusa dalle Mura Aureliane, corrisponde sostanzialmente al sistema insediativo della Città ottocentesca e contiene al suo interno la parte più antica coincidente con l'insediamento preunitario attualmente regolamentata con la Zona a Traffico Limitato (ZTL Centro Storico e Trastevere). Nella prima zona PGU si realizza la maggiore densità di spostamenti di tutta la città.

L'obiettivo che si vuole raggiungere all'interno di questa zona è di avere un uso quasi esclusivo di mobilità pedonale, ciclabile e del trasporto pubblico con una sostanziale riduzione del traffico veicolare privato, sia di attraversamento che di destinazione, che dovrà rispettare i più alti standard di compatibilità ambientale.

Azioni

LA PRIMA ZONA deve essere articolata in ambiti organizzati in isole ambientali

- Per la parte più antica, caratterizzata da una rete stradale non adeguata al traffico veicolare e che richiede le discipline più limitanti per il traffico, viene confermata l'attuale ZTL Centro Storico;
- Al fine di ridurre la mobilità interna alla ZTL centro storico, è prevista l'organizzazione in quattro settori: Tridente-Trevi, Viminale-Monti, Farnese-Portico d'Ottavia e Navona-Pantheon a cui si aggiunge la ZTL esistente di Trastevere, con permessi specifici di settore e uno schema di circolazione sulla viabilità principale che impedisce l'attraversamento est-ovest del centro Storico;
- Introduzione di un sistema premiante per i permessi di accesso alla ZTL finalizzato a favorire un graduale rinnovo del parco veicolare con progressiva limitazione di accesso ai veicoli più inquinanti (Euro 3 interdetti dal 01/01/2017);
- Riduzione traffico motoveicoli attraverso discipline di limitazione di accesso alla ZTL in relazione alle caratteristiche emissive;
- Individuazione in alcune fasce orarie di zone a emissione 0 (ZEV) e progressiva caratterizzazione della ZTL come zona a bassa emissione (LEV), in tutte le aree monumentali dell'Area Archeologica Centrale; Limitazione del numero dei varchi di accesso utilizzabili in entrata da parte degli autorizzati, controllo delle uscite e diversificazione dei permessi per settore;
- Individuazione di itinerari pedonali e ciclabili a servizio dei principali poli attrattivi (anche con finalità storico-turistiche);

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

- All'interno della prima zona viene sistematicamente applicata la sosta tariffata con le agevolazioni previste
- Razionalizzazione del trasporto pubblico al fine di ridurre l'impatto su alcuni assi storici particolarmente critici e di eliminare progressivamente i capolinea nella città antica;
- Sviluppo dei sistemi di car-sharing e bike-sharing per ridurre l'incidenza dei veicoli privati, proponendo una modalità alternativa di mobilità;
- Per quanto riguarda la distribuzione delle merci e l'attività dei veicoli commerciali destinati alle attività manutentive degli edifici si conferma in una prima fase la ZTL merci attuale, organizzata con permessi che favoriscono l'accessibilità ai veicoli con basso impatto ambientale, favorendo altresì la creazione di transitpoint esterni alla prima zona PGU per la distribuzione delle merci con veicoli elettrici/ibridi. In una seconda fase la ZTL merci sarà estesa alla seconda zona PGU (Anello ferroviario)

ZONA 2 - Anello ferroviario

L'area comprende interventi edilizi che a partire dalla fine dell'ottocento caratterizzano l'impianto urbano di Roma divenuta Capitale. La grande espansione viene guidata dai piani regolatori che si susseguono a partire da quello del 1883. I tessuti si caratterizzano per impianti regolari governati da una precisa geometria viaria.

La zona si caratterizza per una forte residenzialità, per la presenza di attività terziarie e di attività commerciali diffuse oltre che per la presenza del polo sportivo del Foro Italico, che conclude l'asse «culturale» di via Flaminia/via Guido Reni. La maggior parte dell'area è classificata dal NPRG "Città Storica". Tale zona di particolare valore e rilevanza urbanistica presenta particolari condizioni critiche di traffico.

Le caratteristiche attrattive di questa zona, prevalenti rispetto agli spostamenti generati, mettono in evidenza che oltre ad essere quella con il più alto valore di densità residenziale è quella in cui si concentrano attività commerciali e terziarie che producono forti flussi in ingresso.

L'area risulta particolarmente critica sia per il livello di congestione sia per la carenza di offerta di sosta, con conseguenti ricadute sulla qualità dell'aria.

L'obiettivo che si vuole raggiungere all'interno di questa zona è di limitare il traffico veicolare privato, sia di attraversamento che di destinazione, incrementando la ripartizione modale del trasporto pubblico e della ciclabilità.

Azioni

- Nuovi criteri per l'ingresso dei veicoli privati nella seconda zona PGU in relazione alle caratteristiche emissive;

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

- Progressiva introduzione di forme di regolazione per l'accesso della mobilità privata;
- Riorganizzazione del trasporto pubblico attraverso l'estensione del sistema delle corsie riservate e messa in sicurezza dei punti di accesso al trasporto pubblico;
 - Misure di agevolazione per la mobilità dei pedoni e ciclisti; Realizzazione e attrezzaggio di almeno due isole ambientali e di aree pedonali (in particolare in relazione alla presenza di piazze o assi commerciali forti);
- Sosta tariffata integrale in tutta la zona;
- Progressivo ampliamento della ZTL merci ai margini dell'area;
- Misure di agevolazione per la mobilità dei pedoni e ciclisti.
- Realizzazione di aree attrezzate e controllate per il ricovero delle biciclette e per lo scambio con il trasporto pubblico;
 - Sviluppo dei sistemi di sharing per ridurre l'incidenza dei veicoli privati;
 - Realizzazione di parcheggi in struttura, o in superficie fuori sede stradale, aggiuntivi alla sosta su strada, concentrati ai margini dell'area.

ZONA 3 – Fascia verde

LA TERZA ZONA è caratterizzata da una crescita edilizia che si è attestata sulle principali radiali, che hanno funzionato da viabilità principale o di accesso ai nuovi tessuti.

Il PRG classifica per lo più l'area come "città da ristrutturare" ad esclusione di quei tessuti classificati come storici per i quali sono previsti interventi di valorizzazione. Nella terza zona PGTU si inverte il rapporto modale tra il trasporto pubblico e quello privato; infatti questa zona è interessata dai flussi provenienti dall'esterno e diretti alla prima o alla seconda zona PGTU: questi due elementi fanno sì che la terza zona risulti quella su cui è necessario concentrare maggiormente l'azione di governo.

L'obiettivo che si intende raggiungere per questa zona è il sostanziale equilibrio fra la componente modale autovettura e la componente trasporto pubblico.

Azioni

- Organizzazione della rete portante del trasporto pubblico con corsie preferenziali e sistemi di priorità per le intersezioni;
- Potenziamento dei servizi sulla rete portante del trasporto pubblico, in particolare sulle direttrici di penetrazione;
- Aumento dell'accessibilità del trasporto pubblico "forte" attraverso interventi di riconnessione della rete viaria; di servizi di adduzione; itinerari ciclopedonali; nuovi sistemi a basso impatto;

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

- Realizzazione di un'isola ambientale per ogni Municipio;
- Messa in sicurezza dei punti di accesso al trasporto pubblico e, in particolare, realizzazione sistematica di interventi di adeguamento della viabilità principale in relazione alla presenza della componente pedonale;
- Misure di agevolazione per la mobilità dei pedoni e ciclisti.
- Realizzazione di aree attrezzate e controllate per il ricovero delle biciclette e per lo scambio con il trasporto pubblico;
- Limitazioni della circolazione veicolare di tipo permanente, programmato ed emergenziale per le categorie di veicoli maggiormente inquinanti;
- Fluidificazione della viabilità principale;
- Eliminazione sosta su viabilità portante;
- Riconnesione della viabilità tangenziale;
- Sosta tariffata applicata solo per la regolazione di ambiti/attrattori specifici;
- Parcheggi sostitutivi sosta su strada;
- Parcheggi di scambio sulle direttrici del trasporto pubblico su ferro e micro parcheggi sulle direttrici portanti del trasporto su gomma.

ZONA 4 - GRA

L'area presenta un tessuto insediativo diversificato in ragione dell'origine e storia del processo che li ha generati: tessuti che si sono consolidati nel tempo ma di origine spontanea in cui permane un sistema stradale inadeguato ai carichi di popolazione attuale; sistemi insediativi pianificati a partire dal secondo dopoguerra; insediamenti governati da una pianificazione unitaria sia pubblica che privata. Ruolo importante nel disegno del sistema insediativo l'hanno svolto le consolari, elementi guida delle scelte localizzative. Ai bordi del GRA negli ultimi anni si sono localizzati grandi contenitori commerciali con un notevole aumento del carico di traffico sia sul GRA che sulle consolari. Ai tessuti si alternano aree ambientalmente e paesisticamente ancora di notevole rilevanza (Tenuta dei Massimi, Riserva Naturale del Laurentino, Acqua Acetosa, la Riserva naturale dell'Insugherata, Parco dell'Appia antica, Parco degli Acquedotti, Riserva dell'Aniene etc.); ad ovest permangono inoltre lembi di aree agricole che nel tempo si sono notevolmente ridotte a favore dell'urbanizzazione.

Spostandosi dal centro verso l'esterno le aree mostrano una forte prevalenza dei flussi in uscita rispetto a quelli in entrata evidenziando come la residenzialità sia l'attività prevalente, quartieri in cui si abita ma pochi vi lavorano, con attività lavorative concentrate prevalentemente a ridosso del GRA. Le nuove realizzazioni urbanistiche hanno prodotto importanti impatti non adeguatamente sostenuti dal sistema

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

infrastrutturale pubblico e privato. Diventa quindi indispensabile definire criteri e metodologia con cui le Amministrazioni Pubbliche valutino la sostenibilità dei nuovi interventi urbanistici, in coerenza con gli obiettivi del PGTU.

L’obiettivo che si intende raggiungere per questa zona è di tendere all’equilibrio fra la componente modale privata e la componente del trasporto pubblico, attraverso politiche volte a favorire l’uso dell’intermodalità.

Azioni

- Attrezzaggio e miglioramento della viabilità principale in coerenza con i programmi di ricucitura della rete stradale secondaria;
- Interventi di riorganizzazione delle sezioni stradali, regolazione, eliminazione della sosta su viabilità portante eventualmente attraverso la realizzazione di parcheggi sostitutivi;
- Messa in sicurezza dei percorsi pedonali in particolare per l’accesso al trasporto pubblico;
- Parcheggi di scambio sulle direttrici del trasporto pubblico su ferro e micro parcheggi sulle direttrici portanti di quello su gomma;
- Ricucitura della rete TPL con le linee portanti su ferro;
- Potenziamento dei servizi sulle linee portanti di penetrazione;
- Sviluppo del servizio pubblico in aree a domanda debole;
- Riconfigurazione della rete del trasporto pubblico nell’area di influenza della nuova Linea C, anche in prossimità delle stazioni di nuova costruzione e progettazione, con la realizzazione di servizi e di nuovi sistemi per l’accesso alle stazioni;
- Realizzazione di un’isola ambientale per ogni Municipio;
- Misure di agevolazione per la mobilità dei pedoni e ciclisti. Realizzazione di aree attrezzate e controllate per il ricovero delle biciclette e per lo scambio con il trasporto pubblico;
- Adozione di una nuova metodologia e di nuovi criteri per la valutazione di impatto e sostenibilità dei nuovi interventi urbanistici.

ZONA 5 –Area extra GRA

I nuclei insediativi extra GRA hanno subito negli ultimi anni una notevole crescita sia in termini di abitanti che di consumo di suolo. La crescita della città si è riversata nella campagna romana in particolare nella zona est e nella zona sud ovest. In continuità con la zona precedente il ruolo delle consolari è fondamentale per l’accessibilità ai sistemi insediativi esistenti, mentre tutta l’area è quasi priva di infrastrutture tangenziali di raccordo con le linee su ferro. In questi ambiti le direttrici consolari funzionano come vere e

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

proprie direttrici urbane a cui sono agganciati i sistemi insediativi. Si evidenzia in particolare la saldatura con il sistema dei Castelli ad est lungo gli assi delle consolari.

Obiettivo di questa zona, caratterizzata da una bassa densità, è l'aumento delle condizioni di accessibilità al trasporto pubblico su ferro e la razionalizzazione della rete stradale attraverso interventi di riconnessione e di fluidificazione della viabilità.

Azioni

- Attrezzaggio, fluidificazione e miglioramento della viabilità principale;
- Aumento dell'accessibilità del trasporto pubblico "forte" in particolare quello su ferro attraverso la realizzazione di interventi di riconnessione della rete viaria; di servizi di adduzione; itinerari ciclopeditoni; nuovi sistemi a basso impatto;
- Creazione di un sistema di accessibilità riservato a pedoni e ciclisti, anche per aumentare la possibilità di accesso alle biciclette su metropolitane e treni regionali.
- Realizzazione di aree attrezzate e controllate per il ricovero delle biciclette e per lo scambio con il TPL;
- Sviluppo del servizio pubblico in aree a domanda debole;
- Programmi di ricucitura della rete infrastrutturale minuta;
- Realizzazione di un'isola ambientale per ogni Municipio;
- Riconfigurazione della rete del trasporto pubblico nell'area di influenza della nuova Linea C, con la realizzazione di servizi e di nuovi sistemi per l'accesso alle stazioni;
- Parcheggi di scambio sulle direttrici del trasporto pubblico su ferro;
- Adozione di una nuova metodologia e di nuovi criteri per la valutazione di impatto e sostenibilità dei nuovi interventi urbanistici.

ZONA 6 – La città verso il mare

La sesta zona PGU si estende nella fascia tra e lungo gli assi di via del Mare e via Cristoforo Colombo, entro un "cuneo" che va dalla zona di Vitinia a ridosso del GRA fino al mare. La sesta zona è caratterizzata da un sistema insediativo che si è sviluppato in epoche diverse a partire dai primi anni del 900 fino ad oggi. Al suo interno è presente una forte diversificazione sia tipologica che insediativa: il nucleo di Ostia governato fin dal 1928 da piani regolatori che ne hanno definito l'assetto e la forma urbana; l'area di Acilia, nata come borgo agricolo e successivamente divenuta centro abitato; il nucleo di Casal Palocco realizzato tra la fine degli anni '50 e gli anni '60; il quartiere dell'AXA terminato negli anni '70, e altri ambiti insediativi sparsi quali Dragona, Infernetto, Malafede per lo più di origine spontanea e a carattere estensivo completano il complesso sistema di quest'area. Il sistema infrastrutturale della via del Mare-via Ostiense e della Ferrovia Roma-Lido (inaugurata nel 1924) rappresentano gli assi fondamentali su cui si è sviluppata l'intera area, a

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

cui in seguito si è andata ad aggiungere l'asse della via Cristoforo Colombo motore e riferimento degli sviluppi successivi.

È evidente la vocazione prevalentemente “residenziale” di questa zona visto che gli spostamenti generati risultano essere quasi il triplo rispetto agli spostamenti attratti. A tale vocazione si associa quella turistica e stagionale concentrata sulla fascia più prossima al mare.

L'obiettivo di questa zona, caratterizzata da un forte pendolarismo verso le prime quattro zone è aumentare l'uso del TPL per gli spostamenti verso Roma attraverso il rafforzamento dei servizi di trasporto pubblico, in particolare sulla Roma-Lido, sviluppando contestualmente servizi di adduzione verso l'asse ferroviario, mentre per gli spostamenti interni all'area far assumere un ruolo sempre più significativo alla modalità ciclabile.

Azioni

- Riqualficazione ed efficientamento della Roma-Lido;
- Riorganizzazione dei servizi trasporto pubblico di adduzione alla Roma-Lido e per l'aeroporto di Fiumicino;
- Promuovere la politica di pedonalizzazione a Ostia a servizio del lungomare e della fruizione del mare, estendendo l'area pedonale di Piazza Anco Marzio a Via Rutilio Namaziano e a Piazza Tor San Michele;
- Offerta di servizi di trasporto pubblico per l'accesso alla zona Castel Fusano-Capocotta (Litoranea) nel periodo estivo attraverso un maggior servizio su bus, stazioni di bike-sharing e aree di sosta controllate per le biciclette; contestuale realizzazione di aree temporanee per la sosta di scambio a ridosso della via Cristoforo Colombo;
- Regolazione degli accessi e della sosta, anche mediante parcheggi interrati, al centro storico di Ostia e all'itinerario Lungomare;
- Ricucitura delle reti ciclabili locali esistenti con la realizzazione di nuovi itinerari a servizio delle stazioni della Roma-Lido e della dorsale lungomare;
- Incentivazione di sistemi di mobilità alternativa, sia a scopo turistico sia a servizio degli spostamenti sistematici;
- Sviluppo e potenziamento della mobilità pedonale/ciclabile attraverso la creazione di un sistema di accessibilità riservato a pedoni e ciclisti verso i maggiori poli attrattori e verso le stazioni ferroviarie e i punti di accesso al TPL;
- Realizzazione e attrezzaggio di isole ambientali, piste ciclabili e aree pedonali negli ambiti di valenza turistica e storica (Ostia Antica; Centro Storico di Ostia Lido) e nei nuclei di Vitinia e Acilia;
- Sperimentazione della pedonalizzazione di Via Guido Calza a servizio della fruizione degli scavi archeologici di Ostia Antica.

Misure per la fluidificazione della viabilità portante

A seguito di studi e analisi trasportistiche basate sull'ora di punta, sono stati individuati prima gli itinerari "portanti", cioè tutte quelle strade che rivestono un ruolo "chiave" per la mobilità di Roma e per le quali è necessario garantire la massima fluidità, capacità, sicurezza e funzionalità, e successivamente una sottorete di itinerari portanti "prioritari" nella quale sono inclusi alcuni assi (o parti di essi) che risultano essere maggiormente critici e sui quali è prioritario intervenire per la fluidificazione e la messa in sicurezza. Le Analisi svolte hanno utilizzato diversi strumenti e banche dati (dati modellistici da simulazioni, dati da sistemi GPS, dati dal sistema AVM, dati geostatistici) con l'obiettivo di individuare le tratte della viabilità principale più critiche rispetto ai tempi di percorrenza, i livelli di incidentalità che in maniera diversa rappresentano la difficoltà di percorrenza della rete; gli aspetti analizzati sono stati i seguenti:

- i flussi di traffico del trasporto privato;
- le velocità di percorrenza del trasporto privato;
- le velocità di percorrenza del trasporto pubblico;
- l'incidentalità stradale.

Sugli itinerari che sono stati individuati come prioritari, è in corso una puntuale progettazione, necessaria a raggiungere gli obiettivi di fluidificazione e messa in sicurezza. Le azioni previste nei progetti di fluidificazione riguardano:

- interventi di riorganizzazione funzionale e geometrica della sede stradale e delle intersezioni critiche;
- eliminazione degli spazi di sosta o organizzazione in fasce laterali con corsia di manovra per evitare cadute di capacità dovute alle manovre di accesso/uscita; presidio (sulla rete portante deve essere applicata la "tolleranza zero");
- opere civili (riprofilature; isole spartitraffico per la definizione ottimale delle traiettorie veicolari)
- segnaletica (manutenzione orizzontale e verticale; sperimentazione di segnaletica orizzontale e verticale innovativa);
- regolazione semaforica (coordinamento e centralizzazione degli impianti);
- tecnologie e strumenti di gestione del traffico (per controllo; sanzionamento; informazione agli utenti);
- piano di comunicazione.

1.3.20 47. PSMS APPROVATO DALL'ASSEMBLEA CAPITOLINA CON DELIB. N. 36 DEL 16.03.2010**OBIETTIVI E CONTENUTI GENERALI**

L'accezione sostenibile sottintende, in senso lato, un uso razionale delle risorse energetiche ed ambientali. La finalità principale del Piano Strategico della Mobilità Sostenibile non può quindi che essere quella di contribuire a conferire un assetto ordinato ed efficace al sistema dei trasporti dell'area metropolitana romana per garantire ai cittadini un'adeguata tutela dei diritti alla mobilità, alla sicurezza e alla salute, in breve per una Mobilità Sostenibile. Tutela che, soprattutto per errori prodotti da uno sviluppo urbanistico non appropriato e casuale, fino ad oggi non è stato possibile garantire e difficilmente lo sarà nel futuro se rapidamente non si varerà una nuova politica dei trasporti più aderente ai bisogni della nostra città e dei "cittadini pendolari" che vi lavorano. Proprio la crescita di popolazione nei comuni a corona dell'area metropolitana, quindi del pendolarismo, è uno dei fattori chiave di analisi per la definizione delle azioni future sul sistema della mobilità. Una crescita dovuta anche alla mancanza di sviluppo del social housing nella città e ad un mercato che ha visto, e vede, i valori immobiliari raggiungere nella città cifre non sopportabili da parte di molte famiglie. Soprattutto di giovani (singoli o in coppie) costretti a rivolgersi a zone più economiche, a volte ambientalmente e qualitativamente migliori, ma ubicate fuori città e quindi spesso non adeguatamente servite da sistemi di trasporto forti. Nelle successive fasi attuative il PSMS dovrà quindi assumere una serie di obiettivi quantitativi per:

- migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci all'area romana ed al suo hinterland, prioritariamente incrementando la ripartizione modale a favore del trasporto pubblico;
- ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico dovuti al traffico ed alla congestione;
- garantire la tutela dei beni archeologici ed architettonici della città nonché del suo "patrimonio verde";
- migliorare la sicurezza e la qualità delle infrastrutture;
- aumentare la conoscenza ed il rispetto delle regole. Il soddisfacimento di questi obiettivi si traduce in un'idea organizzativa della città che prevede:
- un'articolazione della mobilità tale per cui con l'avvicinarsi al centro sia sempre maggiore l'utilizzo del trasporto pubblico ed in periferia, nonché nelle centralità, sia comunque garantita l'accessibilità a sistemi forti su ferro di elevata qualità;
- l'allontanamento del traffico veicolare di attraversamento sia nella città consolidata che nelle periferie;
- il potenziamento della mobilità di connessione con porti e aeroporti;
- la valorizzazione delle vie d'acqua;
- la progressiva pedonalizzazione del Centro Storico cioè la creazione di una rete percorsi pedonali protetti nel centro storico abbinata alla pedonalizzazione integrale di aree a forte valenza attrattiva, quindi l'estensione di tale rete di percorsi alle aree meno centrali;

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

- l'uso diffuso di tecnologie per il controllo e l'informazione del traffico privato e della mobilità pubblica;
- un processo educativo del cittadino e delle istituzioni addette ai controlli verso una maggiore consapevolezza su regole e sicurezza stradale-

Gli interventi strutturali del Piano Strategico e le misure di ottimizzazione dell'uso delle reti attuali costituiscono l'impianto di una nuova politica della mobilità. La strategia per la Mobilità Sostenibile si dovrà quindi articolare su due linee di azione:

- una tesa a definire una nuova architettura funzionale dell'area Romana, con l'individuazione di una serie di infrastrutture per il trasporto pubblico e privato, nuove o già previste dal nuovo PRG, che richiedono tempi di realizzazione significativi ed i cui benefici potranno essere ottenuti in un orizzonte temporale medio lungo.
- l'altra tesa ad individuare un complesso organico di interventi sia fisici che organizzativi di breve periodo mirati a modificare le modalità di uso della città, realizzare infrastrutture puntuali di basso impatto in grado di riorganizzare e razionalizzare la città.

Tali interventi, anche se talora possono apparire complessi dal punto di vista delle procedure amministrative, sono caratterizzati dalla possibilità di essere attuati in tempi rapidi e di fornire un immediato miglioramento della mobilità romana e delle condizioni di vivibilità della città. Allo stesso tempo è indispensabile correggere l'attuale processo di dispersione sul territorio delle nuove urbanizzazioni e garantire la piena sostenibilità dei nuovi interventi proposti in termini di elevati livelli d'uso del trasporto pubblico, anche attraverso la revisione delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG.

1.3.21 48. STRATEGIA DI RESILIENZA

Roma è stata selezionata nel dicembre del 2013 tra il primo gruppo di 32 città per far parte della rete di città 100RC. Il progetto "100 Resilient Cities" (100 Città Resilienti), promosso dalla Rockefeller Foundation (100RC), si prefigge di aiutare le città di tutto il mondo a diventare più resilienti di fronte alle sfide ambientali, sociali ed economiche in rapida evoluzione nel XXI secolo.

Roma Capitale, insieme a 100RC, ha affrontato il tema della resilienza con un approccio olistico che coinvolge una vasta gamma di soggetti interessati e consente alle città di costruire la propria capacità di adattamento e miglioramento preparandosi al crescente numero di shock e stress cronici cui sono sottoposte (eventi traumatici come terremoti, inondazioni, epidemie ecc.) ed eventi stressanti che indeboliscono il tessuto di una città.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

Dopo una prima fase di analisi, è stata pubblicata la “Valutazione Preliminare di Resilienza” nella quale sono elencati e descritti i punti di forza e di debolezza, gli shock e gli stress nonché le azioni che la città aveva in corso, concludendo in tal modo la I Fase di lavoro.

La Strategia è il risultato di una stretta collaborazione tra l’Amministrazione Capitolina, 100Resilient Cities e i loro partner strategici. Nel corso della sua elaborazione sono stati individuati e coinvolti numerosi stakeholder interni ed esterni all’Amministrazione Capitolina.

Con la Strategia di Resilienza Roma si sta dotando di uno strumento di programmazione forte e condiviso per affrontare le sfide e i cambiamenti che ci aspettano nel futuro.

Roma, come altre città, ha dovuto confrontarsi nel tempo con l’esigenza di conciliare le necessità di vivere e far vivere i suoi spazi con la morfologia e la definizione del territorio e delle risorse naturali che la compongono. Questi cambiamenti non hanno sempre trovato un giusto equilibrio soprattutto nell’ultimo secolo. Le rapide mutazioni della società contemporanea hanno portato esigenze nuove. Ora, la città si trova davanti a un bisogno urgente di cambiamenti in profondità per rispondere ai bisogni in termini di servizi e alle problematiche dovute alla crescita in termini di popolazione, ai nuovi stili di vita e alle nuove modalità di comunicare e di affrontare i problemi. Da queste premesse appare evidente come una delle caratteristiche peculiari di Roma derivi dalla necessità di sviluppare politiche in grado di affrontare le sfide attuali guardando alla sua storia come dato complesso e fondante delle trasformazioni.

La Strategia di Resilienza di Roma ha individuato 4 pilastri, che indicano la direzione strategica della città; **16 goal, cioè gli obiettivi più importanti** e 58 azioni (che rappresentano le attività tattiche che servono per soddisfare gli obiettivi di cui sopra) di cui 4 individuate come prioritarie.

Di seguito sono stati estrapolati gli obiettivi relativi alla mobilità per verificare la coerenza con il PUMS

GOAL C: Realizzare una mobilità sostenibile e adottare soluzioni per ridurre l’inquinamento e le emissioni climalteranti

Roma ha un alto tasso di motorizzazione (814 veicoli/1.000 abitanti), dovuto in parte ai circa 500.000 motoveicoli. È caratterizzata da un forte pendolarismo e dal limitato sviluppo e utilizzo delle modalità sostenibili (trasporto pubblico, bici, piedi). A queste criticità prova a dare risposta **il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS)**. I principi del PUMS sono l’integrazione, la partecipazione, la valutazione, il monitoraggio. Con il PUMS si opera una rivoluzione, dalla pianificazione dei trasporti alla mobilità sostenibile: emerge come priorità la valutazione delle esigenze di spostamento delle persone e della relativa offerta di modalità di spostamento sostenibile. L’attuazione del PUMS nel tempo garantirà a tutti cittadini opzioni di trasporto per accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; migliorerà le condizioni di sicurezza; contribuirà a ridurre l’inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

energetici; aumenterà l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci; contribuirà ad aumentare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano.

AZIONI

Le Azioni descritte rappresentano le attività tattiche che servono per soddisfare l'obiettivo:

IV.C.1. Aumentare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci (inclusa l'ottimizzazione della domanda)

Si tratta di ottimizzare la domanda di trasporto pubblico andando a ridefinire la rete del TPL rispetto alle matrici origine/destinazione frutto di studi sugli spostamenti cittadini; ridisegnare delle linee di superficie e ricuture di parti della città sottodimensionate; migliorare dei collegamenti interquartiere e di adduzione alle zone centrali della città. Rispetto alla logistica delle merci, il PUMS definisce una rete gerarchizzata su hub metropolitani e mini-hub di quartiere definendo le modalità gestionali che permettano di organizzare e decongestionare i flussi merci entro la città anche coinvolgendo i vettori del trasporto pubblico in usi sperimentali (come l'utilizzo della rete ferro-tramviaria per il trasporto notturno agli hub più centrali).

Valore di Resilienza:

- contribuisce a diminuire la congestione del traffico
- consente di integrare meglio la rete dei trasporti pubblici e privati andando a colmare i gap di domanda cittadina rispetto all'offerta TPL
- favorisce la cultura dell'uso del trasporto pubblico
- ottimizza la logistica delle merci
- contribuisce alla riduzione delle emissioni inquinanti e migliora la qualità dell'aria

IV.C.2. Sviluppare la mobilità elettrica sostenibile

Il Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020 definisce le azioni e gli strumenti per lo sviluppo della mobilità elettrica sul territorio capitolino e individua le zone/aree per la localizzazione ottimale delle infrastrutture di ricarica di "pubblico accesso". Sviluppare la mobilità elettrica a Roma, in centro e nelle periferie: un mercato aperto a tutti gli operatori disposti a investire sul territorio; un quadro di regole definite a tutela del servizio e degli operatori e un'App che consenta a tutti i cittadini di poter far richiesta di colonnine elettriche sul territorio. Il Piano Capitolino della Mobilità Elettrica è stato approvato il 19 aprile 2018 con Deliberazione di Assemblea Capitolina.

Valore di Resilienza:

- contribuisce alla riduzione delle emissioni inquinanti e migliora la qualità dell'aria
- contribuisce a far diventare Roma una città sostenibile
- incrementa la percentuale di veicoli elettrici sia in centro che nelle periferie

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

IV.C.3. Sperimentare nuove tecnologie per l'abbattimento delle polveri sottili e ossidi

L'aumento della popolazione nelle città, la crescente mobilità e relativo traffico, i bisogni energetici per il riscaldamento hanno portato all'innalzamento delle emissioni inquinanti in atmosfera con effetti negativi sull'ambiente, sulla salute e sul benessere delle persone. Al fine di migliorare la qualità dell'aria oltre a pianificare nuove strategie e politiche a medio e lungo termine è possibile, nell'immediato, utilizzare nuove ed efficaci tecnologie che riducano la dispersione in aria degli inquinanti. Tra le metodologie testate e ritenute interessanti vi è quella denominata APA (Abbattimento Polveri Atmosferiche) che lavora per l'abbattimento degli inquinanti dell'aria negli ambiti industriali, produttivi ed urbani. L'APA è una tecnologia in grado di intervenire a valle della sorgente inquinante e di operare senza generare rifiuti speciali. Grazie a processi chimico-fisico-meccanici integrati, l'APA è in grado di abbattere in modo efficiente il particolato atmosferico ($PM > 0.1 \mu m$), i metalli pesanti, gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), gli idrocarburi leggeri (ad esempio: metano, benzene, ecc.) e gli ossidi di azoto e di zolfo (NO_x , SO_x).

Valore di Resilienza:

- permette di abbattere localmente l'inquinamento atmosferico
- favorisce il miglioramento della qualità dell'aria
- promuove la sperimentazione di tecnologie innovative

IV.C.4. Sviluppare la rete dei percorsi ciclo pedonali e la sharing mobility

Nell'ottica di un sistema integrato di offerta di mobilità, gli spostamenti brevi o quelli in prossimità a destinazione (ultimo miglio) dovranno essere il più possibile effettuati attraverso l'utilizzo della c.d. mobilità dolce, utilizzando una rete coerente sia per la mobilità pedonale sia per quella ciclabile. Pertanto, verranno attuate misure di incentivazione quali bike-sharing e servizi ad essi connessi come hub intermodali (partendo dai nodi di scambio) per favorire il miglioramento dell'accessibilità alla rete, informazioni e assistenza fornita all'utenza, sicurezza e servizi di nuova mobilità sostenibile quali ad esempio le colonnine elettriche di ricarica allo scopo di ottimizzare i collegamenti tra quartieri. L'obiettivo è integrare la bicicletta con il trasporto collettivo (metroferroviario in primis), assicurandone un forte incremento della sua quota modale nell'intento di incrementare tutti gli indicatori ambientali.

Valore di Resilienza:

- contribuisce alla riduzione delle emissioni inquinanti e migliora la qualità dell'aria
- contribuisce a far diventare Roma una città sostenibile
- incoraggia uno stile di vita sano e incrementa le attività all'aria aperta
- migliora l'efficienza dello scambio intermodale

1.3.22 49. PIANO COMUNALE DI RISANAMENTO ACUSTICO

Il Piano comunale di Risanamento acustico la cui elaborazione è stata avviata dal Dipartimento Ambiente, dai primi mesi dell'anno 2010, deve essere tuttora approvato dal Consiglio Capitolino.

Il Dipartimento Politiche Ambientali –U.O. dedicata alla gestione del rumore ambientale e della qualità dell'aria ha il compito di:

- Elaborare modalità d'applicazione sul territorio comunale dei criteri generali sui Piani di Risanamento definiti dalla Legge Regionale n. 18/01
- Definire criteri e modalità di redazione dei piani di risanamento sul territorio comunale e del loro coordinamento, individuando criteri specifici di priorità, al fine della predisposizione del Piano di Risanamento Acustico Comunale
- Analizzare ed effettuare osservazioni, nell'ambito dei procedimenti Regionali di espressione di parere sui piani di risanamento acustico sovracomunali presentati dagli Enti gestori delle infrastrutture di trasporto
- Esprimere parere sui piani di risanamento pertinenti al territorio, anche nell'ambito dei singoli progetti esecutivi

Il piano di risanamento persegue il raggiungimento dei valori di attenzione ammessi dalla classificazione acustica e degli obiettivi di qualità.

Le tipologie di intervento specifiche, per perseguire tali obiettivi, comprendono:

- interventi diretti sugli edifici (scuole e case di cura o case di riposo per anziani): infissi, finestre autoventilanti, riorganizzazioni interne per migliorare l'acustica delle aule, ecc.;
- interventi sulla via di propagazione del rumore: barriere;
- interventi sulla sorgente di emissione: asfalti fonoassorbenti, rotatorie per il controllo dei flussi di traffico, dossi rallentatori, segnaletica stradale ecc.

2. APPENDICE 2

2.1. LIVELLO COMUNITARIO

2.1.1 50 - Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009

- Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni – [COM (2009) 490 final] -, nel quale la commissione indica, tra le azioni prioritarie, la sottoscrizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (o, in inglese SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan);

2.1.2 51 - l'Urban Mobility Package del 2013

che rappresenta il documento più recente e specifico in materia di mobilità urbana. Nell'allegato "Il quadro di riferimento metodologico per i PUMS" si ribadisce la rilevanza di quest'ultimo come strumento di pianificazione indicandone i principali requisiti ed è considerato l'argomento più importante nel pacchetto di mobilità urbana della Commissione. La Commissione ha attivamente promosso questo concetto per diversi anni.

Sono state elaborate linee guida che forniscono alle autorità locali un quadro chiaro per lo sviluppo e l'attuazione di tale piano. Tuttavia, gli Stati membri devono promuovere tali pratiche a livello nazionale e garantire le giuste condizioni legislative e di supporto per le loro autorità locali.

2.1.3 La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014,

sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, recepita con decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, il cui art. 3, comma 7, lettera c), prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, siano adottate linee guida per la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, tenendo conto dei principi previsti nel decreto medesimo.

2.1.4 La Risoluzione del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile su GU C 399 del 24.11.2017;

2.1.5 La Risoluzione del Parlamento europeo del 14 dicembre 2017 su una strategia europea a favore della mobilità a basse emissioni (2018/C 369/15)

ove si riporta che i sistemi di trasporto elettrico, privati o pubblici, possono contribuire a risolvere i principali problemi legati alla mobilità urbana attraverso una riduzione delle emissioni di CO2 e la completa eliminazione degli inquinanti e del rumore in maniera sostenibile e si considera che: i trasporti generano

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

più del 25 % delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE, di cui oltre il 70 % proviene dal trasporto su strada, che i trasporti sono la principale causa di inquinamento atmosferico nei centri urbani, che l'inquinamento atmosferico causa oltre 400.000 decessi prematuri all'anno nell'UE e genera costi sanitari compresi tra 330 e 940 miliardi di EURO, pari a una percentuale del PIL dell'UE tra il 3% e il 9% e che il particolato e gli ossidi di azoto hanno un impatto particolarmente negativo sulla salute pubblica. Si sottolinea come il settore dei trasporti dipenda ancora dai combustibili fossili per oltre il 94% del suo fabbisogno energetico e che lo sviluppo del trasporto di passeggeri e merci dipende in ampia misura dall'efficace utilizzo dei molteplici modi di trasporto più sostenibili ed efficienti dal punto di vista energetico. Si evidenzia infine che il trasferimento modale porterà a un riequilibrio ottimale tra i diversi modi di trasporto e assicurerà l'interoperabilità all'interno dei modi e tra gli stessi, darà impulso a catene di trasporto e di logistica più sostenibili e potenzierà i flussi di traffico senza intoppi in tutti i modi e in tutti i nodi.

La Commissione Europea ha pubblicato nel gennaio 2014 “Le Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile” documento che traccia analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del PUMS. La rilevanza dei PUMS nell’ambito della strategia europea è confermata inoltre dal riferimento a questi piani nei documenti di impostazione della programmazione strutturale 2014-2020 e nei programmi di finanziamento destinati alle città, in particolare con l’iniziativa CIVITAS, dando anche sostegno politico ai SUMP a livello locale tramite la costituzione del cosiddetto CIVITAS PAC (Political Advisory Committee).

Inoltre l’Unione Europea ha dato priorità e ha incoraggiato lo sviluppo di questi piani integrati anche tramite incentivi per la loro elaborazione con l’obiettivo di attuare la progettazione e la realizzazione di interventi per la mobilità sostenibile sulla base dei piani di mobilità delle città.

2.2. LIVELLO NAZIONALE

2.2.1 Il Piano Urbano della Mobilità (PUM)

è stato istituito dalla L. 24 novembre 2000, n. 340 “Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999”: “al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, ridurre i consumi energetici, aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata, incentivare gli interventi di moderazione del traffico, incrementare la capacità di trasporto, aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing, riducendo i fenomeni di congestione nelle aree urbane” (art. 22, comma 1).

La legge 24 dicembre 2007, n. 244, e, in particolare, l'art. 1, comma 300, ha istituito l'Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale.

I PUM vanno intesi come “progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei *mobility manager*, sui sistemi di controllo e regolazione del traffico, sull'informazione all'utenza, sulla logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città”.

Il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 9 maggio 2014, n.190 ha quindi istituito il gruppo di lavoro per le linee guida ai fini della redazione dei Piani urbani di mobilità. Il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 27 maggio 2016, n. 194 ha istituito un gruppo di lavoro incaricato di integrare l'attività istruttoria compiuta, definendo in linea tecnico-amministrativa criteri uniformi a livello nazionale per la predisposizione e l'applicazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile.

I documenti elaborati dagli indicati gruppi di lavoro e quanto espresso nell'allegato **«Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica» al Documento di economia e finanze 2016 e nell'allegato «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanze 2017** hanno infine permesso l'adozione delle linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile e suoi allegati tramite il 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.

Tali Linee Guida nazionali di Piani urbani di mobilità sostenibile, di seguito PUMS, hanno la finalità di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di PUMS, su tutto il territorio nazionale.

Le linee guida sono costituite da una procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS di cui all'allegato 1 del decreto stesso, dall'individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS, di cui all'allegato 2 del decreto. Per promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile, i relativi macro obiettivi minimi obbligatori, con i relativi indicatori elencati nell'allegato 2, sono monitorati con le modalità di cui all'art. 4, per valutare il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale. Le città metropolitane, gli

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi PUMS, secondo le linee guida del entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del decreto e cioè entro il 4 agosto 2019. Tali Enti debbono peraltro definire il PUMS al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram.

In accordo a quanto sopra, il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti ha emanato un avviso il 01 marzo 2018 sul sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di presentazione istanze per accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa, a valere sulle risorse rese disponibili dalla "Legge di bilancio 2018", (n. 205/2017) che ha disposto all'art.1, comma 1072 il rifinanziamento del Fondo previsto dalla Legge n. 232/2016, all'art. 1, comma 140. I requisiti che le Amministrazioni devono possedere per poter far istanza di finanziamento è subordinata alla presentazione dei progetti di fattibilità ovvero definitivi delle singole infrastrutture, di un'analisi costi-benefici, di un rapporto di coerenza con gli obiettivi del suddetto documento "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture", nonché appunto alla coerenza con i PUMS.

L'addendum a tale avviso ha peraltro definito un sistema di criteri comuni ed uniformi per l'analisi costi benefici o multicriteria dei PUMS, volto a consentire che i metodi di valutazione quantitativa e qualitativa più appropriati per le diverse realtà territoriali garantiscano risultati omogenei e confrontabili, ai fini di una stima coerente della sostenibilità degli interventi sul territorio nazionale.

2.3. QUADRO DEI VINCOLI AMBIENTALI

2.3.1 58 - I BENI PAESAGGISTICI

I vincoli paesaggistici, allo stato della legislazione vigente, sono disciplinati dal Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, Codice dei beni Culturali e del Paesaggio, modificato con D. Lgs. 24 marzo 2006, n. 157. Tale Codice ha seguito nel tempo l’emanazione del D. Lgs. n. 490/1999, il quale era meramente compilativo delle disposizioni contenute nella L. n. 1497/1939, nel D.M. 21.9.1984 (decreto “Galasso”) e nella L. n. 431/1985 (Legge “Galasso”), norme sostanzialmente differenti nei presupposti.

Infatti, la legge n. 1497/1939 (sulla “Protezione delle bellezze naturali e panoramiche”) si riferiva a situazioni paesaggistiche di eccellenza, peculiari nel territorio interessato per panoramicità, visuali particolari, belvederi, assetto vegetazionale, assetto costiero.

I successivi provvedimenti statali (D.M. 21.9.1984 e L. n. 431/1985) hanno notevolmente incrementato la percentuale di territorio soggetta a tutela. In particolare, dal D.M. 21.9.1984 è conseguita l’emanazione dei Decreti 24.4.1985 (c.d. “Galassini”), i quali hanno interessato ampie parti del territorio, versanti, complessi paesaggistici particolari, vallate, ambiti fluviali.

Ancora, la L. n. 431/1985 ha assoggettato a tutela “ope legis” categorie di beni (fascia costiera, fascia fluviale, aree boscate, quote appenniniche e alpine, aree di interesse archeologico, ed altro), tutelate a prescindere dalla loro ubicazione sul territorio e da precedenti valutazioni di interesse paesaggistico.

Il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio ha inteso comprendere l’intero patrimonio paesaggistico nazionale derivante dalle precedenti normative vigenti e ancora di attualità nelle specificità di ciascuna.

Le disposizioni del Codice che regolamentano i vincoli paesaggistici sono l’art. 136 e l’art. 142 del D.lgs. 42/2004.

L’art. 136 individua gli **immobili e le aree di notevole interesse pubblico** da assoggettare a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo (lett. a) e b) “cose immobili”, “ville e giardini”, “parchi”, ecc., c.d. “bellezze individue”, nonché lett. c) e d) “complessi di cose immobili”, “bellezze panoramiche”, ecc., c.d. “bellezze d’insieme”).

L’art. 142 individua le **Aree tutelate per legge** ed aventi interesse paesaggistico di per sé, quali “territori costieri” marini e lacustri, “fiumi e corsi d’acqua”, “parchi e riserve naturali”, “territori coperti da boschi e foreste”, “rilievi alpini e appenninici”, ecc.

Sono inoltre sottoposti a vincolo gli immobili e le aree tipizzati, individuati ai termini dell’art. 134, Dlgs 42/2004 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156.

I beni paesaggistici sono cartografati dal PTPR nell’elaborato TAV. B

2.3.2 59 - I BENI CULTURALI E ARCHITETTONICI

Il patrimonio nazionale dei beni culturali è riconosciuto e tutelato dal D. Lgs.42 del 22/01/2004 “Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio”, come modificato e integrato dal D. Lgs. 156 del 24/03/2006.

I beni culturali e architettonici sono cartografati dal PTPR nell’elaborato TAV.C

2.3.3 60 - AREE NATURALI PROTETTE

Normativa Comunitaria

Direttiva 92/43/CEE del 21.05.1992	<i>Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (Direttiva “Habitat”)</i>
Direttiva 2009/147/CE del 30.11.2009	<i>Direttiva concernente la conservazione degli uccelli selvatici (Direttiva “Uccelli”)</i>

La Direttiva “Uccelli” impone agli stati membri delle misure di tutela concernenti la conservazione degli uccelli selvatici. Uno strumento fondamentale a questo scopo, istituito dalla direttiva, è l’individuazione di Zone di Protezione Speciali (ZPS) definite come territori idonei, per estensione e/o localizzazione geografica, alla conservazione delle specie di uccelli di cui all'allegato I della direttiva citata.

La Direttiva “Habitat”, invece, si prefigge come scopo principale quello di promuovere il mantenimento della biodiversità, tenendo conto delle esigenze economiche, sociali, culturali e regionali, contribuendo all’obiettivo generale di sviluppo durevole.

Le due direttive quindi costituiscono il cuore della politica comunitaria in materia di conservazione della biodiversità, come evidenziato dalla rete Natura 2000.

Natura 2000 è una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva “Habitat”, successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS), istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli".

Di seguito vengono riportate le definizioni di Sito di importanza comunitaria e Zone Speciali di Conservazione.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

- Sito di importanza comunitaria (SIC): sito che, nella o nelle regioni biogeografiche cui appartiene, contribuisce in modo significativo a mantenere o a ripristinare un tipo di habitat naturale, o una specie animale o vegetale d'interesse, in uno stato di conservazione soddisfacente, in modo da mantenere la diversità biologica nella regione biogeografica in questione. Per le specie animali che occupano ampi territori, i siti d'importanza comunitaria corrispondono ai luoghi, all'interno dell'area di ripartizione naturali di tali specie, che presentano gli elementi fisici o biologici essenziali alla loro vita e riproduzione.
- Zone speciali di conservazione (ZSC): risultano essere siti d'importanza comunitaria designati dagli Stati membri mediante un atto regolamentare, amministrativo e/o contrattuale, in cui sono applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle popolazioni delle specie per cui il sito è designato.

Al comma 4 dell'art.4 della Direttiva 92/43/CEE è previsto espressamente che lo Stato membro designi come Zone Speciali di Conservazione (ZSC) i siti individuati come Siti di Importanza Comunitaria (SIC).

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con il Decreto n. 184 del 17 ottobre 2007¹ ha provveduto a integrare la disciplina riguardante la gestione dei siti che formano la Rete Natura 2000, in attuazione delle Direttive n. 2009/147/CE e n. 92/43/CEE, dettando i criteri minimi uniformi sulla base dei quali le Regioni e le Province autonome approvano le Misure di Conservazione o all'occorrenza i Piani di Gestione per tali aree, in adempimento dell'art. 1, co. 1226, della L. 27 dicembre 2006, n. 296, prevedendo al contempo, che le Misure di Conservazione per le ZSC siano stabilite, così come avvenuto per le ZPS, sulla base di criteri minimi uniformi da applicarsi a tutte le ZSC, al fine di assicurare il mantenimento o il ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat di interesse comunitario e degli habitat di specie di interesse comunitario, nonché a stabilire misure idonee ad evitare la perturbazione delle specie per cui i siti sono stati designati.

In adempimento a quanto sopra esposto la Regione Veneto con la D.G.R. n. 1761 del 1 dicembre 2015 ha disciplinato il procedimento per l'adozione e l'approvazione delle Misure di Conservazione per i siti Rete Natura 2000, sia per l'Ambito Biogeografico Alpino che continentale. DM 03.04.2000 *Elenco dei siti di importanza Comunitaria e delle Zone di Protezione Speciali, individuati ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE*

¹ Criteri minimi uniformi per la definizione di Misure di Conservazione relative a Zone speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione speciale (ZPS),

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

DM . 224 del 03.09.2002

Linee guida per la gestione dei Siti Natura 2000

D.P.R. n.120 del 12.03.2003

Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”

DM del 25.03.2005

Annullamento della deliberazione 2 Dicembre 1996 del Comitato per le Aree Naturali Protette; gestione e misure di conservazione delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) e delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC)

DM del 17.10.2007

Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)

A livello nazionale, per quanto riguarda le aree protette, il principale riferimento normativo è rappresentato dalla Legge Quadro sulle aree protette, legge n. 394 del 6 dicembre 1991. Questa legge si presenta con le finalità di garantire e promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale del paese. Per conseguire questo scopo sono previste diverse tipologie di aree protette, elencate di seguito nella loro definizione dalla legge stessa:

- **Parchi Nazionali**: costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici, una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future;
- **Parchi Naturali Regionali**: sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali;
- **Riserve Naturali**: sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati;
- **Aree di reperimento terrestri e marine**: indicate dalle leggi 394/91 e 979/82, che costituiscono aree la cui conservazione attraverso l'istituzione di aree protette è considerata prioritaria.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

Nell'art. 12 la L. 394/91 prevede la redazione di un Piano del Parco, uno strumento tecnico amministrativo di gestione e di tutela dei valori naturali ed ambientali dell'area naturale protetta. In particolare, deve disciplinare:

- organizzazione generale del territorio e sua articolazione in aree o parti caratterizzate da forme differenziate di uso, godimento e tutela;
- vincoli, destinazioni di uso pubblico o privato e norme di attuazione relative con riferimento alle varie aree o parti del piano;
- sistemi di accessibilità veicolare e pedonale con particolare riguardo ai percorsi, accessi e strutture riservate ai disabili, ai portatori di handicap e agli anziani;
- sistemi di attrezzature e servizi per la gestione e la funzione sociale del parco, musei, centri di visite, uffici informativi, aree di campeggio, attività agrituristiche;
- indirizzi e criteri per gli interventi sulla flora, sulla fauna e sull'ambiente naturale in genere.

Allo scopo di perseguire le suddette funzioni e quella fondamentale di protezione della natura, il Piano prevede la suddivisione della superficie protetta in quattro tipologie di aree:

- riserve integrali, dove l'ambiente naturale è conservato nella sua integrità;
- riserve generali orientate, nelle quali vige il divieto di costruire nuove opere edilizie, ampliare le costruzioni esistenti, eseguire opere di trasformazione del territorio; possono tuttavia essere consentite le utilizzazioni produttive tradizionali e la realizzazione delle infrastrutture strettamente necessarie;
- aree di protezione, nelle quali, in conformità con i criteri fissati dall'Ente parco, possono essere mantenute le attività agro – silvo - pastorali e simili, purché svolte secondo gli usi tradizionali ovvero secondo metodi di agricoltura biologica;
- aree di promozione economica e sociale, ampiamente modificate dai processi di antropizzazione, nelle quali sono consentite attività di miglioramento socio-culturale comunque compatibili con le finalità del parco.

Il Piano sostituisce ad ogni livello i piani paesistici, i piani territoriali o urbanistici e ogni altro strumento di pianificazione.

Nella trattazione delle aree protette vanno inoltre tenute in considerazione altre tipologie di zone soggette a tutela:

- zone umide di interesse internazionale: sono costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar².

- altre aree naturali protette: sono aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani, ecc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti.
- aree IBA³: sono aree che rivestono un ruolo fondamentale per gli uccelli selvatici. Sono identificate con criteri scientifici, standardizzati e applicati a livello internazionale.

² La Convenzione sulle zone umide di importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, è stata firmata a Ramsar, in Iran, il 2 febbraio 1971. La Convenzione si pone come obiettivo la tutela internazionale delle zone umide mediante la loro individuazione e delimitazione, lo studio degli aspetti caratteristici, in particolare dell'avifauna e la messa in atto di programmi che ne consentano la conservazione degli habitat, della flora e della fauna. Le aree umide svolgono un'importante funzione ecologica per la regolazione del regime delle acque e come habitat per la flora e per la fauna. Oggetto della Convenzione di Ramsar sono la gran varietà di zone umide, fra le quali: aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie, con acqua stagnante o corrente, dolce, salmastra o salata, comprese le zone di acqua marina.

Sono inoltre comprese le zone rivierasche, fluviali o marine, adiacenti alle zone umide, le isole nonché le distese di acqua marina nel caso in cui la profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri oppure nel caso che le stesse siano entro i confini delle zone umide e siano d'importanza per le popolazioni di uccelli acquatici del sito.

³ Nate da un progetto di BirdLife International portato avanti in Italia dalla Lipu. IBA è infatti l'acronimo di Important Bird Areas, Aree importanti per gli uccelli. Per essere riconosciuto come IBA, un sito deve possedere almeno una delle seguenti caratteristiche:

- ospitare un numero rilevante di individui di una o più specie minacciate a livello globale;
- fare parte di una tipologia di aree importanti per la conservazione di particolari specie (come le zone umide o i pascoli aridi o le scogliere dove nidificano gli uccelli marini);
- essere una zona in cui si concentra un numero particolarmente alto di uccelli in migrazione.
- In Italia, grazie al lavoro della Lipu, sono state classificate 172 IBA.

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

NORMATIVA REGIONALE

L.R. n. 61 del 19.09.1974 *Norme per la protezione della flora erbacea ed arbustiva spontanea*

L.R. n. 29 del 06.10.1997 *Norme in materia di aree naturali protette regionali*

Con D.G.R. n. 786 del 27 maggio 2016 sono state approvate le Misure di Conservazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) della Rete Natura 2000 al fine della designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC).

L'articolo 6 della Direttiva Habitat istituisce, inoltre, un ulteriore strumento di tutela delle aree interessate dalla Rete Natura 2000: la Valutazione d'Incidenza, da effettuarsi per qualsiasi piano o progetto, non direttamente connesso con la gestione del sito, che possa avere una significativa incidenza sullo stato del sito, soprattutto in riferimento ad interferenze con le componenti abiotiche, biotiche e con le connessioni ecologiche del sistema ambientale

NORMATIVA NAZIONALE

D.P.R. n. 448 del 13.03.1976 *Esecuzione della convenzione relativa alle zone umide di interesse internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971*

Legge n. 394 del 6.12.1991 *Legge quadro sulle aree protette*

Legge n. 157 dell'11.02.1992 *Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio (Recepimento della Direttiva "Uccelli")*

D.P.R. n. 357 del 08.09.1997 *Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*

L.R. n. 24 del 06.07.1998 *Pianificazione paesistica e tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesistico*

L.R. n. 12 del 10.08.2016 *Disposizioni per la semplificazione, la competitività e lo sviluppo della Regione (contiene modifiche alla legge*

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna
*regionale 6 ottobre 1997, n.29 in materia di aree naturali
protette)*

A livello regionale, per quanto riguarda le aree protette, il principale riferimento normativo è rappresentato dalla Legge Regionale in materia di aree naturali protette regionali, L.R. n. 27 del 6 ottobre 1997⁴. Questa legge, nell'ambito dei principi della legge 394/1991 (legge quadro sulle aree protette) e delle norme della Comunità Europea in materia ambientale e di sviluppo durevole e sostenibile, stabilisce le norme per istituire e gestire le aree naturali protette regionali, oltre che dei monumenti naturali e dei siti di importanza comunitaria; la finalità è quella di garantire e promuovere la loro conservazione e la loro valorizzazione, nonché il recupero ed il restauro ambientale di quegli ambienti particolarmente degradati. Attraverso la creazione e la gestione del sistema delle aree naturali protette, la Regione vuole perseguire diversi obiettivi⁵, tra cui la tutela e il recupero degli habitat naturali, nonché la conservazione di specie vegetali e naturali, attraverso la promozione e la sperimentazione di attività compatibili con le necessità ambientali.

Per conseguire tali scopi, la Regione ha previsto e definito⁶ diverse tipologie di aree protette, elencate di seguito nella loro definizione dalla legge stessa:

- **Parchi Naturali**: sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali e da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale che configurano un sistema omogeneo caratterizzato dagli aspetti naturali dei luoghi, dai valori paesaggistici ed artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali;
- **Riserve Naturali**: sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentano uno o più ecosistemi importanti per le diversità biologiche o per la conservazione delle risorse idriche.

Inoltre, per garantire un'azione di conservazione e di valorizzazione più ampia del patrimonio naturale regionale, la Regione ha stabilito di tutelare anche i monumenti naturali ed i siti di importanza comunitaria⁷.

- **Monumenti naturali**: habitat o ambienti omogenei, esemplari vetusti di piante, formazioni geologiche, geositi e affioramenti fossilliferi, che presentino caratteristiche di rilevante interesse naturalistico e/o scientifico;

⁴ Il testo integrale della L.R. n.29 del 06 ottobre 1997 è consultabile all'indirizzo: http://www.parchilazio.it/documenti/documenti/l_r_06_ottobre_1997_n_29.pdf

⁵ Gli obiettivi perseguiti dalla Regione Lazio con la formazione del sistema delle aree naturali protette sono elencati nell'Art.3 (Obiettivi) della L.R. n.29 del 06 ottobre 1997

⁶ La definizione delle diverse categorie regionali di aree naturali protette è stata definita dall'Art. 5 (Sistema delle aree protette del Lazio – Classificazione. Istituzione delle aree naturali protette interregionali e nazionali) della L.R. n.29 del 06 ottobre 1997

⁷ La definizione dei Monumenti naturali e dei siti di importanza comunitaria sono stati definiti dall'Art. 6 (Monumenti naturali e siti di importanza comunitaria) della L.R. n.29 del 06 ottobre 1997

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la
Verifica di Coerenza Esterna

- Siti di importanza comunitaria: individuati in base ai criteri contenuti nella direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 e nella direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979, si applicano le misure di conservazione già previste dalle direttive; oltre a ciò, la Giunta regionale, dopo essersi consultata con gli enti locali e di gestione delle aree naturali, può adottare (in relazione a ciascun sito o zona) specifiche misure di conservazione.

2.3.4 Elenco aree naturali protette ricadenti nel territorio del Piano

NOME	VINCOLO	COMUNI	ENTE GESTORE	PROVINCIA	ANNO DI ISTITUZIONE	ISTITUZIONE	CATEGORIA	CODICE EUAP
Litorale Romano	Riserva Naturale Statale	Fiumicino, Roma	Comuni di Roma e Fiumicino per le aree di rispettiva competenza	Città Metropolitana di Roma Capitale	1987	D.M. 28 luglio 1987, n. 429; D.M. 29 marzo 1996; D.M. 24 ottobre 2013 (G.U. del 20 novembre 2013, n. 272)	Riserva naturale statale	EUAP0066
Pineto	Parco Naturale Regionale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1987	L.R. 23 febbraio 1987, n. 21 (B.U.R. 20 marzo 1987, n. 8); L.R. 12 dicembre 1989, n. 78 (B.U.R. 30 dicembre 1989, n. 36)	Parco regionale urbano	EUAP0444
Aguzzano	Parco Naturale Regionale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1989	L.R. 8 agosto 1989, n. 55 (B.U.R. 30 agosto 1989, n. 24)	Parco regionale urbano	EUAP0445
Appia Antica	Parco Naturale Regionale	Roma, Ciampino, Marino	Ente Regionale Parco Appia Antica	Città Metropolitana di Roma Capitale	1988	L.R.10/11/1988,n. 66(B.U.R. 21/11/1988, n. 32);L.R.6/09/1994,n. 37(B.U.R. 20/09/1994,n.26);L.R 6/10/1997,n.29 (B.U.R.10/11/1997,n. 31 S.O.n. 2);L.R.31/05/2002,n.14 (B.U.R 20/06/2002,n. 17);L.R.30/03/2009,n.6(B.U. R 14/04/2009,n.14); D.C.R 18/07/2018 n. 9	Parco regionale suburbano	EUAP0446

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

NOME	VINCOLO	COMUNI	ENTE GESTORE	PROVINCIA	ANNO DI ISTITUZIONE	ISTITUZIONE	CATEGORIA	CODICE EUAP
Appia Antica (Ampliamento)	Parco Naturale Regionale	Roma, Marino	Ente Regionale Parco Appia Antica	Città Metropolitana di Roma Capitale	2018	L.R. 22 ottobre 2018, n. 7 (B.U.R. 23 ottobre 2018, n. 86)	Parco regionale suburbano	EUAP0446
Parco della Cellulosa	Monumento Naturale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	2006	D.P.R.L. 11 maggio 2006, n. 165 (B.U.R. del 30 giugno 2006, n. 18)	Monumento naturale	EUAP0905
Veio	Parco Naturale Regionale	Campagnano di Roma, Castelnuovo di Porto, Formello, Magliano Romano, Mazzano Romano, Morlupo, Riano, Roma, Sacrofano	Ente Parco Regionale Veio	Città Metropolitana di Roma Capitale	1997	L.R. 6 ottobre 1997, n. 29	Riserva naturale	EUAP1034
Valle dei Casali	Riserva Naturale Regionale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1997	L.R. 6 ottobre 1997, n. 29 (B.U.R. 10 novembre 1997, n. 31 S.O. n. 2)	Riserva naturale	EUAP1043

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

NOME	VINCOLO	COMUNI	ENTE GESTORE	PROVINCIA	ANNO DI ISTITUZIONE	ISTITUZIONE	CATEGORIA	CODICE EUAP
Insugherata	Riserva Naturale Regionale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1997	L.R. 6 ottobre 1997, n. 29 (B.U.R. 10 novembre 1997, n. 31 S.O. n. 2)	Riserva naturale	EUAP1044
Valle dell'Aniene	Riserva Naturale Regionale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1997	L.R. 6 ottobre 1997, n. 29 (B.U.R. 10 novembre 1997, n. 31 S.O. n. 2)	Riserva naturale	EUAP1045
Marcigliana	Riserva Naturale Regionale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1997	L.R. 6 ottobre 1997, n. 29 (B.U.R. 10 novembre 1997, n. 31 S.O. n. 2)	Riserva naturale	EUAP1046
Laurentino Acqua Acetosa	Riserva Naturale Regionale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1997	L.R. 6 ottobre 1997, n. 29 (B.U.R. 10 novembre 1997, n. 31 S.O. n. 2)	Riserva naturale	EUAP1047
Decima Malafede	Riserva Naturale Regionale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1997	L.R. 6 ottobre 1997, n. 29 (B.U.R. 10 novembre 1997, n. 31 S.O. n. 2)	Riserva naturale	EUAP1048
Tenuta dei Massimi	Riserva Naturale Regionale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1997	L.R. 6 ottobre 1997, n. 29 (B.U.R. 10 novembre 1997, n. 31 S.O. n. 2)	Riserva naturale	EUAP1049

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

NOME	VINCOLO	COMUNI	ENTE GESTORE	PROVINCIA	ANNO DI ISTITUZIONE	ISTITUZIONE	CATEGORIA	CODICE EUAP
Monte Mario	Riserva Naturale Regionale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1997	L.R. 6 ottobre 1997, n. 29 (B.U.R. 10 novembre 1997, n. 31 S.O. n. 2); D.C.R 31 marzo 2016, n. 6 (B.U.R 24 maggio 2016, n. 41)	Riserva naturale	EUAP1050
Tenuta di Acquafredda	Riserva Naturale Regionale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1997	L.R. 6 ottobre 1997, n. 29 (B.U.R. 10 novembre 1997, n. 31 S.O. n. 2)	Riserva naturale	EUAP1051
Complesso lacuale Bracciano - Martignano	Parco Naturale Regionale	Anguillara Sabazia, Bassano Romano, Bracciano, Campagnano di Roma, Monterosi, Oriolo Romano, Roma, Sutri, Trevignano Romano, Manziana	Ente Regionale Parco Complesso Lacuale Bracciano Martignano	Città Metropolitana di Roma Capitale- Viterbo	1997	L.R. 26 settembre 1988, n. 64 (B.U.R 29 ottobre 1988 n. 30); D.P.R.L. 28 febbraio 1997, n. 466; L.R. 25 novembre 1999, n. 36 (B.U.R 10 dicembre 1999 n. 34)	Parco naturale regionale	EUAP1079
Quarto degli Ebrei e Tenuta di Mazzalupetto	Monumento Naturale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	2000	D.P.R.L. 28 gennaio 2000, n. 54 (B.U.R.L. del 10 marzo 2000, n. 7)	Monumento naturale	EUAP1081

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

NOME	VINCOLO	COMUNI	ENTE GESTORE	PROVINCIA	ANNO DI ISTITUZIONE	ISTITUZIONE	CATEGORIA	CODICE EUAP
Galeria Antica	Monumento Naturale	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	1999	D.P.R.L. 24 maggio 1999, n. 794 (B.U.R. 10 luglio 1999, n. 19)	Monumento naturale	EUAP1083
Tenuta di Castelporziano	Riserva Naturale Statale	Roma	Segretariato Generale Presidenza della Repubblica	Città Metropolitana di Roma Capitale	1999	D. M. 12 maggio 1999 (G.U. 23 gennaio 2001, n.18)	Riserva naturale statale	EUAP1171
Secche di Tor Paterno	Area Naturale Marina Protetta	Roma	Ente regionale RomaNatura	Città Metropolitana di Roma Capitale	2000	D.M. 29 novembre 2000 (G.U. 20 gennaio 2001, n. 16)	Area naturale marina protetta	EUAP1172

2.3.5 Siti Rete Natura 2000 ricadenti nel territorio del Piano

Tipo Sito	Codice	Denominazione
ZSC	IT6030052	Villa Borghese e Villa Pamphili
ZPS	IT6030085	Comprensorio Bracciano-Martignano
ZSC	IT6030010	Lago di Bracciano
ZSC	IT6030011	Valle del Cremera - Zona del Sorbo
ZSC	IT6010032	Fosso Cerreto
ZSC	IT6030014	Monte Soratte
ZPS/ZSC	IT6030012	Riserva naturale Tevere Farfa
SIC	IT6030033	Travertini Acque Albule (Bagni di Tivoli)

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

Tipo Sito	Codice	Denominazione
ZSC	IT6030015	Macchia di S. Angelo Romano
ZPS	IT6030029	Monti Lucretili
ZSC	IT6030030	Monte Gennaro (versante sud ovest)
ZSC	IT6030031	Monte Pellecchia
ZSC	IT6020019	Monte degli Elci e Monte Grottone
ZSC	IT6030018	Cerquone - Doganella
ZSC	IT6030017	Maschio dell'Artemisio
ZPS	IT6030043	Monti Lepini
ZSC	IT6030042	Alta Valle del Torrente Rio
ZSC	IT6030041	Monte Semprevisa e Pian della Faggeta
ZSC	IT6030034	Valle delle Cannuccete
ZSC	IT6030035	Monte Guadagnolo
ZSC	IT6030037	Monti Ruffi (versante sud ovest)
ZSC	IT6030036	Grotta dell'Arco - Bellegra
ZSC	IT6030051	Basso corso del Rio Fiumicino
ZSC	IT6030032	Torrente Licenza ed affluenti
ZSC	IT6030031	Monte Pellecchia
ZSC	IT6050005	Alta Valle del Fiume Aniene
ZSC	IT6030040	Monte Autore e Monti Simbruini centrali
ZSC	IT6050007	Monte Tarino e Tarinello (area sommitale)
ZPS	IT6050008	Monti Simbruini ed Ernici
SIC	IT6030027	Castel Porziano (fascia costiera)
SIC	IT6030028	Castel Porziano (querceti igrofilii)
ZSC	IT6030053	Sughereta di Castel di Decima
ZPS	IT6030084	Castel Porziano (Tenuta presidenziale)
ZSC	IT6030016	Antica Lavinium - Pratica di Mare
ZSC	IT6030045	Lido dei Gigli
ZSC	IT6030044	Macchia della Spadellata e Fosso S. Anastasio
ZSC	IT6030046	Tor Caldara (zona solfatara e fossi)

Rapporto Ambientale – Allegato 2- Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna

Tipo Sito	Codice	Denominazione
ZSC	IT6030047	Bosco di Foglino
SIC	IT6030048	Litorale di Torre Astura
ZSC	IT6030049	Zone umide a ovest del Fiume Astura
ZSC	IT6030039	Albano (Località Miralago)
ZPS/ZSC	IT6030038	Lago di Albano
ZSC	IT6030017	Maschio dell'Artemisio
SIC	IT6030025	Macchia Grande di Ponte Galeria
ZSC	IT6030003	Boschi mesofili di Allumiere
ZSC	IT6030004	Valle di Rio Fiume
ZSC	IT6030001	Fiume Mignone (medio corso)
SIC	IT6030019	Macchiatonda
ZSC	IT6030021	Sughereta del Sasso
ZSC	IT6030008	Macchia di Manziana
ZSC	IT6030009	Caldara di Manziana
ZSC	IT6030007	Monte Papparano
ZSC	IT6030006	Monte Tosto
ZSC	IT6030010	Lago di Bracciano
ZSC	IT6010034	Faggete di Monte Raschio e Oriolo
SIC	IT6030022	Bosco di Palo Laziale
SIC	IT6030023	Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto
SIC	IT6030024	Isola Sacra
ZPS	IT6030005	Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate
ZPS	IT6030020	Torre Flavia
ZPS	IT6030026	Lago di Traiano