



PUMS

Piano Urbano
della Mobilità
Sostenibile



Roma – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Documento PUMS

Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e

Vol. 2 a seguito Parere Motivato VAS

ROMA



RISORSE
— PER ROMA *spa* —

Indice

1	Integrazioni a valle parere motivato VAS.....	3
1.1	Integrazione al Piano di monitoraggio	3
1.2	Recepimento altre prescrizioni del Parere Motivato di VAS.....	3
1.2.1	Prescrizioni generali per le fasi di progettazione ed attuazione delle opere.....	3
1.2.2	Prescrizioni per le fasi attuative di opere specifiche.....	4
1.2.3	Prescrizioni per opere in adiacenza infrastrutture autostradali	6
1.2.4	Recepimento osservazioni MITE (ex MATTM)	7
2	Conclusioni	9

1 Integrazioni a valle parere motivato VAS

1.1 Integrazione al Piano di monitoraggio

Il parere motivato di VAS emesso con Det G00846 del 30-01-21, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Lazio (BURL) n.13-2021, suppl.n.2 ha prescritto integrazione al Piano di Monitoraggio del PUMS rispetto quanto già riportato nel Documento PUMS – Volume 2, capitolo 7 “Monitoraggio e valutazione ex post del piano”.

Con il Documento PUMS “Piano di Monitoraggio - Integrazione a seguito Parere Motivato” si è ottemperato a tale prescrizione.

1.2 Recepimento altre prescrizioni del Parere Motivato di VAS

Il parere motivato di VAS emesso con Det G00846 del 30-01-21, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Lazio (BURL) n.13-2021, suppl.n.2, ha indicato ulteriori prescrizioni cui ottemperare e, laddove il recepimento di quanto indicato ha comportato delle modifiche al quadro di riferimento su cui il Piano ha posto le proprie determinazioni, il Rapporto Ambientale, anch'esso modificato e integrato a seguito di tali prescrizioni, fornisce ora evidenza delle eventuali ulteriori valutazioni effettuate e/o delle eventuali modifiche apportate al Piano stesso.

Nel seguito si evidenziano tali prescrizioni che vanno ora considerate quale **parte integrante del Piano** ed a cui **occorrerà attenersi nel corso dell’attuazione delle singole opere** componenti il piano PUMS stesso.

1.2.1 Prescrizioni generali per le fasi di progettazione ed attuazione delle opere

Nella fase di attuazione del Piano dovrà essere espletata un’analisi delle componenti della Rete Ecologica Provinciale (REP) interessate dai singoli interventi e quantificata l’entità della superficie interessata e la qualità ambientale degli ambiti interessati, nonché valutare opportune ipotesi di mitigazione e compensazione degli impatti attesi.

Nella successiva fase di progettazione ed attuazione delle opere previste dal Piano dovranno essere poi rispettate le seguenti prescrizioni:

1. In fase di progettazione dei singoli interventi previsti dal Piano dovrà essere effettuata una specifica valutazione degli impatti paesaggistici e ambientali finalizzata, altresì, alla eventuale delocalizzazione in caso di impatto negativo sul paesaggio, in particolar modo nelle aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico, quali le aree naturali protette e i Siti Natura 2000.
2. Gli interventi previsti nelle aree naturali protette provviste di Piani approvati dovranno essere conformi alla disciplina specifica dettata dagli stessi, fermo restando quanto previsto dall’art.145 del D.Lgs. n.42/2004.
3. Per i progetti che interessano direttamente Siti della Rete Natura 2000 e per quelli esterni ai Siti e posti in prossimità del perimetro (indicativamente entro i 500 m di distanza) inoltre

dovranno essere attivate le procedure di screening di valutazione di incidenza (livello 1 della procedura).

4. Dovranno inoltre essere analizzati gli impatti diretti ed indiretti che tali opere potrebbero apportare al paesaggio ed alla percezione di esso, nonché al patrimonio del verde.
5. Nell'ambito della progettazione delle singole opere trasportistiche dovranno essere realizzati appositi studi della percezione dei beni paesaggistici, della conservazione delle visuali e della salvaguardia dei quadri panoramici presenti nel territorio, così come riportato nelle NTA del PTPR Regionale.
6. Nell'ambito della progettazione delle singole opere dovrà altresì essere individuato il posizionamento delle alberature coinvolte, cercando di scegliere percorsi per cui gli interventi siano realizzati con il minimo impatto sulle alberature preesistenti, senza comprometterne la vitalità o la sicurezza fitostatica.
7. Nel caso di previsioni di abbattimenti, espianati e reimpianti arborei dovrà essere predisposta una dettagliata relazione agronomica ed acquisire il parere della Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde del Dipartimento Tutela Ambientale. Le alberature abbattute dovranno essere adeguatamente compensate mediante la piantagione di nuove alberature, utilizzando la compensazione diametrica, cioè pari diametro di nuovi alberi rispetto agli esemplari abbattuti (le dimensioni e la scelta delle specie dovranno essere concordate con la Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde), per le nuove piantagioni dovrà essere inoltre prevista la garanzia di attecchimento e la manutenzione per due anni. Inoltre, nelle operazioni di scavo e di realizzazione dei manufatti dovranno essere rispettate le distanze minime dalle alberature di pregio secondo quanto previsto dal regolamento cavi vigente.
8. Dovranno altresì essere rispettate le prescrizioni impartite da Dipartimento Tutela Ambientale di Roma Capitale, con nota prot. n.66451 del 22/9/2020 per quanto attiene la gestione dei materiali inerti prodotti, dei rifiuti da costruzione e demolizione e la gestione delle terre e rocce da scavo;
9. Nel caso sia previsto il trasferimento ad ACEA ATO2 S.p.A. di opere relative al Servizio Idrico Integrato, dovrà essere sottoscritta una convenzione per la "Verifica funzionale ai fini gestionali" da parte del soggetto realizzatore dell'opera con ACEA ATO2 S.p.A. come previsto dall'art.157 del D.Lgs. 152/2006;

1.2.2 Prescrizioni per le fasi attuative di opere specifiche

Nella fase attuativa dovrà essere valutata la possibilità di integrare la pianificazione della viabilità ciclabile con i percorsi cicloamatoriali e ciclopedonali riportati nella Carta della Fruizione e nella Carta degli interventi previsti nel Piano d'Assetto del Parco di Veio, prevedendo collegamenti dei tratti già previsti nel PUMS con la rete dei percorsi del Parco esistente e di progetto in particolare in corrispondenza delle porte del Parco (Inviolatella, Prima Porta) nonché favorire l'implementazione del trasporto biciclette sui treni della Roma Nord e Roma Viterbo, prevedendo collegamenti delle stazioni alla rete dei percorsi del Parco di Veio;

Dovrà essere altresì assicurato che le eventuali alternative progettuali del tracciato della linea tranviaria M2-23 non includano l'attraversamento del Parco Regionale dell'Appia Antica, a meno di non utilizzare la viabilità esistente.

In esito alla conclusione dell'istruttoria VAS per gli aspetti di procedura di valutazione di incidenza, il progetto del Corridoio intermodale A12 - Tor del Cenci e gli altri progetti che interessano direttamente Siti della Rete Natura 2000 e per quelli esterni ai Siti e posti in prossimità del perimetro (indicativamente entro i 500 m di distanza) dovranno attivare in fase di progettazione dei singoli interventi una procedura di valutazione di incidenza appropriata (con redazione di Studio di incidenza) quale parte integrante delle procedure autorizzative.

Per tale nuovo corridoio intermodale di Roma-Latina e Cisterna-Valmontone, in prossimità del centro abitato di Tor de Cenci, dovrà essere posta particolare attenzione alle eventuali interferenze con la ZPS Castel Porziano (IT6030084) in quanto essa potrebbe interessare habitat di interesse comunitario. Per evitare tale interessamento, dovranno essere cercate alternative al tracciato che possano scongiurare questi effetti, in particolare sull'habitat ivi presente 6220 *Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei TheroBrachypodietea che, oltre ad essere elencato nell'All. I della Direttiva Habitat, è considerato prioritario ed è quindi fondamentale che tale habitat non subisca impatti dall'opera infrastrutturale.

Dovrà essere inoltre verificato nella fase attuativa del Piano che il tracciato del percorso C2-78, per il tratto che va da Dragona a Mezzocammino, non interferisca su aree gravate da un vincolo preordinato all'esproprio, né sia in contrasto con il percorso v1-09 previsto nello scenario attuale nel PUMS.

Infine, con riferimento al documento "Documento PUMS - Volume 2; Strategie |Azioni |Scenari | Valutazioni a pag. 166, nella tabella 5-30 la dicitura C2-66 Ciclabile Fiera-Mare (Dragona Litoranea) è da intendersi più correttamente come "C2-66 Ciclabile Fiera-Mare".

1.2.3 Prescrizioni per opere in adiacenza infrastrutture autostradali

Per quanto riguarda eventuali attraversamenti della sede autostradale, i relativi progetti dovranno essere predisposti in conformità alla normativa tecnica vigente; la loro realizzazione, gestione e manutenzione dovrà essere a cura ed onere degli Enti proponenti, dovendosi altresì verificare l'eventuale necessità di redigere atti aggiuntivi alle convenzioni già in essere.

Qualsiasi tipo di intervento previsto in adiacenza all'infrastruttura autostradale dovrà risultare conforme a quanto stabilito, in merito alle fasce di rispetto, dal Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. n.285/1992) e dal relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. n.495/1992), rappresentando inoltre che tali disposizioni sono state altresì oggetto di ulteriori chiarimenti (circolare ANAS prot. n.109707/2010 e nota Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali ANAS prot. n.86754-P del 16/6/2011).

La realizzazione di qualunque opera posta all'interno della fascia di rispetto, anche laddove ricadente tra le tipologie ammesse dalle sopra riportate disposizioni, dovrà essere sottoposta alla preventiva approvazione di Autostrade per l'Italia S.p.A. (Aspi) e del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili (MIMS).

Nelle successive fasi programmatiche di interventi che possono avere ripercussioni sulla fluidità dei nodi di accesso alla rete autostradale, tra i quali i parcheggi di scambio prossimi all'autostrada, dovranno essere forniti ad Aspi e MIMS i progetti contenenti le opportune analisi del traffico e le relative verifiche sulla fluidità dei collegamenti agli svincoli autostradali.

Per quanto concerne gli aspetti ambientali, in riferimento agli interventi edificatori eventualmente previsti in fascia di pertinenza acustica autostradale (fascia misurata a partire dal confine stradale e quindi dal limite di proprietà catastale, prendendo in considerazione tutte le pertinenze autostradali e non solo la piattaforma autostradale corrente (cfr. art.1, co.1, lett. n) del D.P.R. n.142/2004) o comunque potenzialmente soggetti al rumore autostradale, dovrà valere quanto indicato nell'art.8 del D.P.R. n.142/2004.

In particolare, atteso che nel caso di specie trattasi di infrastrutture esistenti, gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti di cui agli artt.4, 5 e 6 dello stesso D.P.R. n.142/2004, rimarranno a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso a costruire, se rilasciata dopo la data di entrata in vigore del decreto stesso.

Qualunque progetto di opera interferente con la rete autostradale dovrà essere sottoposto alla preventiva approvazione di Aspi e del MIMS.

1.2.4 Recepimento osservazioni MITE (ex MATTM)

Il Piano tiene anche conto delle osservazioni mosse dall'ex-Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero per la Transizione Ecologica – MITE) – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo con nota prot. n.77739 del 5/10/2020, trasmessa dall'Autorità Procedente con nota n.112415 del 13/10/2020.

Si nota preliminarmente che le azioni del Piano PUMS sono peraltro effettuate al fine di comportare una riduzione del traffico veicolare ed un aumento delle altre quote modali e quindi non si avranno ripercussioni sulla fauna su distanze maggiori rispetto al limite di 2 km come indicato nel Rapporto Ambientale (RA) e sue integrazioni.

In accordo alle indicazioni dell'Ente – ad integrazione di quanto riportato nel documento RAPPORTO AMBIENTALE “ Osservazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare” e come ivi riportato e di quanto già indicato nel presente documento, si riportano le ulteriori prescrizioni specifiche:

- Il Quadro normativo e pianificatorio di riferimento deve essere ora inclusivo del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), inviato in sede comunitaria in data 31 dicembre 2019 e disponibile in rete la sua versione definitiva (<https://www.mise.gov.it/index.php/it/198-notiziestampa/2040668-pniec2030>). Tale Piano presenta obiettivi al 2030 più stringenti ed ambiziosi rispetto alla Strategia Energetica Nazionale (SEN, novembre 2017) e, a differenza di quest'ultima, con effetto vincolante.
- Dovranno essere previsti criteri e principi per la realizzazione degli interventi del Piano, finalizzati a renderli resilienti rispetto al cambiamento climatico, quali ad esempio evitare nuovi interventi o gli eventuali adeguamenti in zone allagabili o esondabili, a rischio frana; utilizzo di materiali in grado di sopportare l'incremento delle temperature (es. asfalto, binari tranviari, ecc.); utilizzo di materiali drenanti per la pavimentazione prevista per i nuovi parcheggi o per le piste ciclabili in modo da consentire il drenaggio delle precipitazioni, ridurre il rischio allagamenti in area urbana e preservare il ciclo dell'acqua garantendo la ricarica della falda.
- Si conferma che obiettivi propri del PUMS, non sono raffrontabili con gli obiettivi dei Piani di settore che afferiscono alle tematiche idrogeologiche. I singoli interventi infrastrutturali previsti dal PUMS dovranno peraltro essere progettati e realizzati in ottemperanza ai vincoli e alle prescrizioni specifiche dei Piani suddetti. Il fattore “suolo”, con riferimento alle caratteristiche geologiche o pedologiche, dovrà essere adeguatamente indagato nelle successive fasi di definizione dei singoli interventi, anche nell'ottica di individuare le interferenze determinate dalle fasi di cantiere. Le azioni dello scenario di Piano dovranno essere verificate preliminarmente sin dal livello di fattibilità sulla base di quanto prescritto dalla pianificazione di bacino.
- Per il prosieguo dell'iter dei singoli interventi, quelli interventi previsti nelle aree naturali protette provviste di Piani approvati, dovranno essere conformi alla disciplina specifica dettata dagli stessi, fermo restando quanto previsto dall'art.145 del D.Lgs. n.42/2004. In fase di progettazione dei singoli interventi previsti dal Piano dovrà essere effettuata una specifica

valutazione degli impatti paesaggistici e ambientali, in particolar modo nelle aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico, quali le aree naturali protette e i Siti Natura 2000.

- Come indicato nel Documento PUMS Volume 2 “Strategie, Azioni, Scenari, Valutazioni e Monitoraggio” al capitolo 5.2, i nuovi interventi sulla rete stradale devono essere finalizzati a una migliore fruibilità e accessibilità al trasporto pubblico e a creare condizioni di maggiore vivibilità dei quartieri, anche attraverso progettazioni innovative di condivisione degli spazi e misure di incentivazione della mobilità dolce e a basso impatto ambientale che puntano alla riduzione del traffico veicolare. Nel caso in cui le azioni di Piano comportino un incremento del traffico veicolare, lo Screening per la Valutazione di Incidenza dovrà essere effettuato per tutti i siti della rete Natura 2000 presenti nel raggio di km 5 dall’opera in progetto. Sarà necessario inoltre valutare gli effetti di tali azioni di Piano anche sulla componente faunistica e non solo sugli habitat.
- Andranno considerate, tra le interferenze, anche il sollevamento di polveri in fase di cantiere e l’aumento di traffico veicolare in fase di esercizio.
- Per la ZSC Villa Borghese e Villa Pamphili (IT6030052), nella scelta della localizzazione degli interventi eventualmente interferenti con essa è necessario assicurarsi di non interferire con aree di presenza delle specie *Osmoderma eremita* e *Cerambix*;
- In merito all’illuminazione dei percorsi ciclabili, occorre verificare i possibili impatti sulla flora e sulla fauna di un’illuminazione costante del percorso e dovranno essere valutate sia l’opzione zero, cioè la scelta di non illuminare la pista perlomeno nei tratti che attraversano i Siti Natura 2000, e/o di prendere in considerazione sistemi di illuminazione con sensori di movimento (che attivano i punti luce al passaggio dei ciclisti per poi spegnerli) e corpi illuminanti con particolari spettri di luce studiati per avere il minore impatto verso particolari specie.

Per quanto riguarda la Mobilità sostenibile e dolce, si adatteranno negli specifici piani di dettaglio ove possibile ad integrazione di quanto già previsto le prescrizioni indicate come segue:

- Per l’intermodalità bici-TPL (park bike, bike-sharing diffuso, trasporto a bordo mezzi) si dovranno preferibilmente attrezzare le ciclostazioni o i park bike con stalli anti furto per le biciclette, punti di ricarica per le e-bike (utilizzando possibilmente coperture con pannelli fotovoltaici) e ciclo officine per la riparazione delle bici.
- Nell’ambito della promozione della ciclabilità urbana si dovranno inserire anche le uscite didattiche in bicicletta per le scuole, supportate dalle reti dei mobility manager scolastici e si considereranno anche il numero di linee pedibus e bicibus attivate annualmente.
- Si dovranno prevedere corsi di formazione ed aggiornamento per i mobility manager;
- Nella sharing mobility, si provvederà a normare l’uso dei monopattini elettrici ormai ampiamente presenti sul territorio della capitale ma non presenti all’epoca dell’adozione del PUMS da parte di Roma Capitale, anche al fine di evitare il fenomeno della sosta non regolata di tali mezzi e relativo intralcio alla mobilità pedonale sui marciapiedi;
- La rete ciclopedonale dovrà poi essere progettata per minimizzare gli impatti sulla componente biodiversità ed incrementare la connettività ecologica.

2 Conclusioni

Lo spirito su cui si è sviluppato in Europa il concetto di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è quello di realizzare un Piano che non seguisse gli approcci più tradizionali alla pianificazione dei trasporti, bensì realizzare un Piano che desse enfasi al coinvolgimento dei cittadini nonché al coordinamento delle politiche e degli strumenti di piano tra settori diversi ma confinanti: trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, servizi sociali, salute, sicurezza, energia.

I PUMS si basano su una visione di lungo periodo e su un approccio volto alla ‘sostenibilità’ in senso lato per un’area urbana, che prenda in considerazione anche costi e benefici sociali, nell’intento di internalizzarli, sottolineando l’importanza di una loro seria valutazione.

Questo cambio di paradigma nei processi di pianificazione ha fatto proprio nel presente documento di Piano per Roma Capitale il principio dell’approccio integrato e si è basato sulla ricerca di un equilibrio nello sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l’utilizzo di quelle più sostenibili.

In totale aderenza alle Linee Guida PUMS emesse dal MIT, si è fatta una completa disamina del Quadro conoscitivo che ha fatto emergere evidenti criticità del sistema e notevoli impatti generati dallo sbilanciamento fra domanda ed offerta di mobilità, con un’attuale predominanza del mezzo privato per gli spostamenti nella città.

Roma si è però posta degli obiettivi sfidanti, che integrano e superano quelli del vigente PGTU, con un Piano che parte dall’analisi SWOT. Essa infatti evidenzia debolezze e minacce, ma anche forze ed opportunità per una realtà unica nel mondo qual è Roma, da salvaguardare per le future generazioni con un’ottica di crescita sostenibile che nel Piano trova parziale realizzazione nei prossimi dieci anni.

L’approccio integrato del Piano vede quindi un’esplicita attenzione alla tutela dell’ambiente ed alla salute con un deciso contenimento delle emissioni inquinanti ed acustiche, un’importante attenzione all’innovazione sia in termini tecnologici con una decisa virata verso gli ITS, l’infomobilità e concetti quali il MaaS nonché verso i nuovi stili di vita che potranno condizionare il futuro della mobilità quale lo “smart working” e verso la mobilità condivisa.

Altresì Roma cerca nel Piano di colmare anche la sua storica lacuna infrastrutturale nel trasporto collettivo, nel tentativo di bilanciare e ridurre sempre più la modalità di trasporto privato. Sono quindi previsti nuovi interventi ed ottimizzazione dell’esistente per i trasporti rapidi di massa come è sempre più cercata l’integrazione con altri servizi quali quelli ferroviari urbani.

La ricerca di una mobilità a misura d’uomo ha portato l’Amministrazione a sviluppare e componenti ciclistica e pedonale proponendo nuove infrastrutture, servizi e nuove concezioni per la pedonalità, diffondendo ed esplicitando quanto già ipotizzato in sede PGTU e cioè le isole ambientali.

Il rinnovo del parco sarà rafforzato sia dalle misure e regole di limitazione del traffico privato che si dipaneranno nel prossimo decennio grazie anche all’adesione di Roma al network C40 ed all’iniziativa FFFS in tale ambito ma anche all’attenzione al rispetto delle regole, supportata da parte

delle previste realizzazioni ITS, quali i varchi elettronici a presidio della VAM nonché dalla progressiva elettrificazione del parco. Dal punto di vista delle flotte pubbliche, i mezzi di trasporto pubblico sono attesi da un loro continuo rinnovo in maniera eco-compatibile.

Il Piano prevede poi un forte coinvolgimento sia del settore industriale che di quello scolastico, che dovrà adeguarsi a standard di mobilità sostenibile che dovrà essere veicolata con sempre maggior impegno dalla rete dei mobility manager che dovrà dare obiettivi quantitativi di riduzione degli impatti a ciascuna azienda e scuola. Obiettivo trasversale è poi la riduzione dell'incidentalità, su cui l'A.C. sta già attivamente lavorando tramite la Consulta sulla Sicurezza Stradale.

Infine, il settore industriale e commerciale è chiamato ad una svolta epocale anche nel settore della logistica delle merci, con azioni di filiera e di raccordo con l'A.C. che dovranno dare una decisa regolazione ad un settore oggi molto frazionato e generatore di forti impatti sia sulla mobilità che sull'ambiente.

Il Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) risulta quindi una azione programmatica che migliora le infrastrutture di mobilità per tutte le modalità di trasporto grazie al raggiungimento progressivo di elevati standard qualitativi e che su un orizzonte temporale decennale dà nuova linfa a progetti strategici in grado di definire un nuovo modello d'intermodalità.

In sintesi, il PUMS avrà come obiettivo complessivo quello di dotare la città di un sistema di mobilità competitivo, inclusivo ed efficiente, recuperando la cronica carenza di dotazione infrastrutturale che pesa sulla città, aggravata dall'incongruente sviluppo insediativo degli ultimi 15 anni.

Le integrazioni al Piano a seguito della procedura VAS e del relativo parere motivato hanno dotato ora il PUMS di un Piano di Monitoraggio completo ed aggiornato ed in grado di valutare gli effetti del Piano in maniera continua ed eventualmente di procedere ad una sua revisione in accordo alla normativa vigente nonché di prescrizioni in grado di garantirne una sua effettiva realizzabilità in maniera compatibile all'ambiente in cui esso si inserisce.

Il complesso degli interventi previsti dal Piano presenta ad oggi coperture finanziarie parziali e complete soltanto per quanto previsto dallo Scenario di Riferimento. Ciononostante si conferma come il complesso delle opere sia ambizioso ma compatibile per una realtà come Roma e da essa sostenibile anche in termini economici se supportata per le opere del trasporto pubblico di massa, che risultano ammortizzabili su periodi intergenerazionali.

