



# PUMS

Piano Urbano  
della Mobilità  
Sostenibile



## Rapporto Ambientale

integrazioni a seguito del Parere Motivato

ROMA



RISORSE  
PER ROMA *gpa*

*Il presente documento è stato redatto da:*

**RISORSE**  
— PER ROMA *spa* —

*Area Territorio*

Con il supporto di



*Gruppo di Lavoro PUMS*

su incarico del:

ROMA 

***Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica***  
*di Roma Capitale*

---

Gruppo di lavoro:

**RISORSE**  
— PER ROMA *spa* —

*Area Territorio*

Direttore - Arch. Massimo Mengoni  
(Professionista incaricato)

Arch. Michele Valente

Arch. Michela Bianchi

Arch. Serafina Trapasso



## 0 Sommario

1	Integrazioni al Rapporto Ambientale a seguito del parere motivato di VAS .....	1
1.1	Recepimento prescrizioni del Parere Motivato di VAS .....	1
1.2	Recepimento osservazioni MITE .....	1
1.2.1	MATTM Osservazione n.3: Coerenza esterna .....	2
1.2.2	MATTM Osservazione n. 6: Inquadramento normativo .....	10
1.2.3	MATTM Osservazione n. 7: Adattabilità ai cambiamenti climatici .....	19
1.2.4	MATTM Osservazione n. 13: Monitoraggio: patrimonio culturale e paesaggio .....	23
1.2.5	MATTM Osservazione n. 16: Verifica di coerenza tra gli Obiettivi della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile - SNSVs e gli obiettivi di sostenibilità del PUMS .....	24
1.2.6	MATTM Osservazione n. 17a - Analisi di coerenza esterna .....	35
1.2.8	MATTM Osservazione n. 17b - Analisi di coerenza esterna .....	43
1.2.9	MATTM Osservazione n. 18: Aspetti di produzione di energia da fonti rinnovabili .....	45
1.2.10	MATTM Osservazione n. 19: Caratterizzazione dello stato dell'ambiente .....	49
1.2.11	MATTM Osservazione n. 27: Qualità dell'aria .....	51



## 1 Integrazioni al Rapporto Ambientale a seguito del parere motivato di VAS

### 1.1 Recepimento 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 n.17 prescrizioni cui ottemperare e, laddove il recepimento di quanto indicato ha comportato delle modifiche al quadro di riferimento, il **Rapporto Ambientale**, modificato e integrato a seguito di tali prescrizioni, fornisce ora evidenza delle ulteriori valutazioni effettuate e delle modifiche apportate al Rapporto Ambientale stesso.

Si fa presente che le modifiche/integrazioni al Rapporto Ambientale che seguono discendono dalla prescrizione n.3 del parere motivato che riguarda le osservazioni mosse dall'ex-Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero per la Transizione Ecologica – MITE):

*3) il Piano ed il Rapporto Ambientale dovranno tener conto delle osservazioni mosse dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – 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;*

Nel seguito si evidenziano tali prescrizioni che vanno ora considerate quale **parte integrante del Rapporto Ambientale**.

### 1.2 Recepimento osservazioni MITE

Nell'*Allegato 1bis – osservazioni pervenute in fase di valutazione*, al quale si rimanda, sono esplicitate le motivazioni delle modalità di recepimento di quanto riportato nei contributi pervenuti; a seguire si riportano solamente le osservazioni che hanno comportato modifiche e integrazioni al *Rapporto Ambientale* e all'*Allegato 2\_Piani e programmi*.

**MATTM/MITE Osservazione n.3: Coerenza esterna**

**MATTM/MITE Osservazione n. 6: Inquadramento normativo**

**MATTM/MITE Osservazione n. 7: Adattabilità ai cambiamenti climatici**

**MATTM/MITE Osservazione n. 13: Monitoraggio: patrimonio culturale e paesaggio**

**MATTM/MITE Osservazione n. 16: Verifica di coerenza tra gli Obiettivi della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile - SNSvS e gli obiettivi di sostenibilità del PUMS**

**MATTM/MITE Osservazione n. 17: Analisi di coerenza esterna**

**MATTM/MITE Osservazione n. 18: Aspetti di produzione di energia da fonti rinnovabili**

**MATTM/MITE Osservazione n. 19: Caratterizzazione dello stato dell'ambiente**

**MATTM/MITE Osservazione n. 27: Qualità dell'aria**

**1.2.1 MATTM Osservazione n.3: Coerenza esterna**

Come richiesto nell’osservazione, il capitolo 5 del RA sulla coerenza esterna è stato integrato con chiarimenti più dettagliati per i gradi di giudizio “coerenza elevata”, “coerenza parziale”, “non coerenza”, e “obiettivi di piano e obiettivi di sostenibilità ambientale non comparabili” nel paragrafo 5.1.3 – “Conclusioni dell’analisi di coerenza esterna degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di sostenibilità ambientale” sotto riportato, che fa riferimento alla seguente matrice, aggiornata alla luce delle osservazioni.

**5.1.2 Matrice di verifica della coerenza esterna degli obiettivi del PUMS con gli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale**





OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE			OGS1	OGS2	OGS3	OGS4	OGS5	OGS6	OGS7		OGS8	OGS9	OGS10	OGS11
	<b>1</b>	<b>POTENZIARE LE RETI E LE INFRASTRUTTURE DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA E FERRO</b>												
OBIETTIVI DEL PUMS	1.1	Realizzare nuove linee di metropolitana, potenziare ed estendere quelli esistenti												
	1.2	Sviluppare la rete tramviaria nel centro storico e nelle zone periferiche												
	1.3	Potenziare la rete di trasporto pubblico notturna												
	1.4	Potenziare le linee ferroviarie regionali												
	1.5	Trasformare in filobus le linee più utilizzate, soprattutto in centro (Corridoi della mobilità)												
	1.6	Introdurre servizi a chiamata e servizi innovativi di programmazione del viaggio (Centrali della mobilità)												
	<b>2</b>	<b>FLUIDIFICARE IL TRAFFICO URBANO RIDUCENDO LA CONGESTIONE VETTORIALE</b>												
OBIETTIVI DEL PUMS	2.1	Migliorare l'accessibilità ai grandi poli di servizio (scuole, università, strutture sanitarie, uffici pubblici, centri commerciali, stazioni e nodi di scambio del trasporto pubblico, ...)												
	2.2	Realizzare parcheggi di scambio sugli assi viari principali in corrispondenza del GRA per ridurre i veicoli in entrata nella città												
	2.3	Realizzare corsie preferenziali per il TP												
	2.4	Riorganizzare la priorità semaforica e i tempi di rosso/giallo/verde per fluidificare il traffico												
	2.5	Realizzare nuovi assi stradali di scorrimento ed intervenire per l’adeguamento degli esistenti												

	<b>3</b>	<b>RIDURRE IL TASSO DI INCIDENTALITÀ E MIGLIORARE LA SICUREZZA DI TUTTI GLI SPOSTAMENTI</b>																				
OBIETTIVI DEL PUMS	3.1	Individuare e mettere in sicurezza i "tratti viari critici" a più altro tasso di incidentalità con interventi su infrastrutture e segnaletica																				
	3.2	Rafforzare le azioni di controllo e sanzione dei comportamenti a rischio anche attraverso il potenziamento delle forze dell'ordine e sistemi automatici per il sanzionamento																				
	3.3	Mettere in sicurezza i percorsi pedonali e le piste ciclabili a partire da quelli che conducono ai servizi primari (scuole, servizi sanitari, centri commerciali, fermate e stazioni del TP, aree verdi, ...)																				
	3.4	Promuovere campagne educative e di sensibilizzazione al rispetto del Codice della Strada, presso scuole e luoghi di lavoro																				
	<b>4</b>	<b>RIDURRE LE EMISSIONI INQUINANTI GENERATE DAI TRASPORTI E DANNOSE PER LA SALUTE (ATMOSFERICHE E DA RUMORE)</b>																				
OBIETTIVI DEL PUMS	4.1	Incentivare la diffusione e l'uso di veicoli a basse emissioni (elettrici, ibridi, a metano, ad idrogeno...)																				
	4.2	Sviluppare soluzioni sostenibili e collettive gli spostamenti sistematici (casa-lavoro, casa-scuola)																				
	4.3	Chiudere il Centro Storico alla circolazione di veicoli più inquinanti.																				
	4.4	Favorire lo sviluppo della mobilità condivisa (car sharing, carpooling, bike sharing)																				
	4.5	Introdurre tariffe di ingresso entro l'Anello Ferroviario per i veicoli più inquinanti (Congestion Charge)																				
	<b>5</b>	<b>MIGLIORARE LE CONDIZIONI DI ACCESSIBILITÀ PER TUTTI (BAMBINI, ANZIANI, DISABILI, ACCOMPAGNATORI, ...)</b>																				
OBIETTIVI DEL PUMS	5.1	Progressivo abbattimento delle barriere architettoniche di percorsi pedonali e spazi urbani																				
	5.2	Interventi per il progressivo miglioramento dell'accessibilità a servizi ed infrastrutture del TPL																				

	<b>6</b>	<b>FAVORIRE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E LA MOBILITÀ PEDONALE SU TUTTO IL TERRITORIO URBANO</b>											
OBIETTIVI DEL PUMS	6.1	Riqualificare e mettere in sicurezza gli spazi pedonali e i marciapiedi, anche riducendo gli spazi per la sosta dei veicoli											
	6.2	Realizzare Isole Ambientali e aree pedonali in tutti i Municipi connesse con la rete ciclopedonale e il TPL, per valorizzare e promuovere la mobilità lenta (aree con disciplina di traffico a 30 km/h, percorsi pedonali in sicurezza, aree pedonalizzate, piste ciclabili, ...)											
	6.3	Promuovere ed incentivare la mobilità pedonale nei percorsi casa-scuola per i bambini (pedi-bus)											
	<b>7</b>	<b>POTENZIARE L'ACCESSIBILITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO E LO SCAMBIO MEZZI CON I PRIVATI</b>											
OBIETTIVI DEL PUMS	7.1	Migliorare l'accessibilità in sicurezza al trasporto pubblico e ai servizi connessi											
	7.2	Realizzare nuovi parcheggi di scambio con metro e ferrovie											
	7.3	Realizzare nuovi nodi di scambio fra TP e mezzi privati											
	<b>8</b>	<b>FAVORIRE UN UTILIZZO PIÙ RAZIONALE DELL'AUTO PRIVATA, DEGLI SPAZI URBANI E DELLA SOSTA</b>											
OBIETTIVI DEL PUMS	8.1	Realizzare nuovi parcheggi scambio messi a rete con quelli esistenti											
	8.2	Diffondere sul territorio zone pedonali, ZTL e zone a bassa emissione di inquinanti											
	8.3	Istituire per i veicoli "tariffe di ingresso" nelle aree centrali e a più alta congestione veicolare											
	<b>9</b>	<b>FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO MIGLIORANDO IL SISTEMA DI INFORMAZIONE PER L'USO DEI SERVIZI</b>											
OBIETTIVI DEL PUMS	9.1	Potenziare ed integrare il sistema di informazione del TP (tecnologie di Infomobilità)											
	9.2	Introdurre nuove tecnologie telematiche per informare anche sui servizi connessi al TP											
	<b>10</b>	<b>PROMUOVERE UNA ORGANIZZAZIONE DELLA DISTRIBUZIONE DELLE MERCI A MINOR IMPATTO SUL TRAFFICO E SULL'OCCUPAZIONE DEL SUOLO URBANO</b>											

OBIETTIVI DEL PUMS	10.1	Regolamentare la circolazione delle merci nel Centro storico e in periferia																		
	10.2	Aumentare il numero di piazzole di carico/scarico merci sul tutto il territorio																		
	10.3	Accentrare i punti di carico e scarico delle merci, per ridurre la circolazione dei veicoli																		
	10.4	Incentivi economici agli operatori del settore per l'uso di veicoli a basse emissioni (elettrico, ibrido...)																		
	10.5	Utilizzare per il trasporto anche i mezzi del TP (trasporto notturno nelle piazzole del Centro, ecc.)																		
	11	<b>PROMUOVERE LA CICLABILITÀ URBANA, INTEGRANDOLA CON LE ALTRE MODALITÀ DI TRASPORTO</b>																		
OBIETTIVI DEL PUMS	11.1	Collegare le piste ciclabili esistenti e realizzare nuove piste																		
	11.2	Sensibilizzare ed educare all'uso della bicicletta (bike to school-scuola in bici)																		
	11.3	Sviluppare l'uso della bicicletta anche con misure di incentivazione economica																		
	11.4	Sviluppare l'intermodalità bici-TPL (park bike, bike-sharing diffuso, trasporto a bordo mezzi)																		

**Legenda**

	<b>coerenza elevata:</b> piena coerenza fra gli obiettivi di Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale
	<b>coerenza parziale:</b> coerenza parziale positiva fra gli obiettivi di Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale
	<b>non coerenza:</b> non coerenza fra gli obiettivi di Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale
	Obiettivi di Piano e Obiettivi di sostenibilità ambientale non comparabili



### 5.1.3. Conclusioni dell'analisi di coerenza esterna degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di sostenibilità ambientale

La tabella precedente mostra come via via una sostanziale coerenza positiva tra gli obiettivi del PUMS e il quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento. È possibile notare che ogni obiettivo del PUMS è coerente in maniera positiva con più di un obiettivo tra quelli di riferimento.

Di seguito riconducendo parte dei macro obiettivi del PUMS alle quattro *Aree di interesse e Macro - Obiettivi minimi* individuate dal D.M. 04/08/2017, si elencano i punti di piena coerenza e coerenza parziale fra gli obiettivi generali e specifici sia derivanti da detto decreto, sia gli ulteriori obiettivi di sostenibilità ambientale derivati da normative specifiche o indicati dagli SCA.

Tra gli obiettivi generali di Piano riconducibili all'area di interesse **A\_EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITA'** troviamo i seguenti obiettivi del PUMS:

**obiettivo generale del PUMS 1) potenziare le reti e le infrastrutture del trasporto pubblico su gomma e ferro** che risulta coerente con l'obiettivo di sostenibilità ambientale *migliorare la qualità dell'aria* (OGS1) in quanto si disincentiva l'uso del mezzo privato, l'obiettivo sarà pienamente raggiunto mediante l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico non inquinanti. Per quanto riguarda la coerenza con l'obiettivo (OGS2) *migliorare l'efficienza energetica del sistema della mobilità per contrastare i cambiamenti climatici*, la maggior parte degli obiettivi specifici trova piena coerenza con l'obiettivo di sostenibilità ambientale in quanto il potenziamento di un trasporto pubblico sostenibile concorre al contrasto del cambiamento climatico. La coerenza con l'obiettivo *umentare la sicurezza e l'equità sociale* (OGS7) risulta pienamente soddisfatta in quanto un potenziamento del trasporto pubblico su tutto il territorio e in tutte le fasce orarie permette una maggiore accessibilità a tutta l'utenza, anche a quella maggiormente disagiata. Per quanto riguarda l'obiettivo OGS8. *migliorare l'informazione e favorire la partecipazione* la coerenza è stata giudicata parziale per l'obiettivo specifico 1.6 *Introdurre servizi a chiamata e servizi innovativi di programmazione del viaggio (Centrali della mobilità)* a causa del digital divide ovvero dell'impossibilità all'accesso a strumenti digitali da parte di una fetta di popolazione che non ne è capace o non possiede strumenti digitali. La coerenza parziale con l'obiettivo *ridurre l'impatto sulla salute umana* (OGS9) è condizionata dall'uso di fonti di energia rinnovabile per la produzione di energia elettrica che alimenta le linee di trasporto urbano. L'obiettivo *migliorare la qualità dell'ambiente urbano e degli insediamenti* (OGS10) è pienamente raggiungibile laddove sono previsti sistemi di trasporto fruibili e non inquinanti.

**L'obiettivo generale 2) fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione vettoriale** risulta coerente con l'obiettivo di sostenibilità ambientale *migliorare la qualità dell'aria* (OGS1) per gli

obiettivi specifici che migliorano l'accesso all'interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico, risulta invece parzialmente coerente se alla fluidificazione del traffico, obiettivo che riduce l'impatto dell'inquinamento, non si affianca l'utilizzo di veicoli non inquinanti. La coerenza con l'obiettivo di sostenibilità ambientale *umentare la sicurezza e l'equità sociale* (OGS7) è soddisfatta laddove si dà la possibilità di lasciare il mezzo privato per l'utilizzo del mezzo pubblico. La coerenza parziale con l'obiettivo *ridurre l'impatto sulla salute umana* (OGS9) è condizionata dal tipo di trasporto pubblico utilizzato che per avere una coerenza piena dovrebbe essere a basso impatto inquinante. La coerenza con l'obiettivo di sostenibilità ambientale *migliorare la qualità dell'ambiente urbano e degli insediamenti* (OGS10) è soddisfatta per gli obiettivi specifici che incentivano l'uso del mezzo pubblico in sostituzione di quello privato, più impattante.

**L'obiettivo generale 5) *migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, disabili, accompagnatori)***, si articola con due obiettivi specifici che trovano piena coerenza con l'obiettivo di sostenibilità ambientale *ridurre le emissioni acustiche* (OGS3) in quanto viene migliorata e incentivata la fruizione degli spazi dedicati alla mobilità dolce, e con gli obiettivi di sostenibilità ambientale: *umentare la sicurezza e l'equità sociale* (OGS7), *ridurre l'impatto sulla salute umana* (OGS9); *migliorare la qualità dell'ambiente urbano e degli insediamenti* (OGS10), in quanto rendono più accessibili e sicure modalità di spostamento pedonali.

**L'obiettivo generale 7) *potenziare l'accessibilità del trasporto pubblico e lo scambio mezzi con i privati*** e i relativi obiettivi specifici presenta coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale: *umentare la sicurezza e l'equità sociale* (OGS7), *ridurre l'impatto sulla salute umana* (OGS9); *migliorare la qualità dell'ambiente urbano e degli insediamenti* (OGS10), in quanto si rendono più accessibili e sicure modalità di trasporto pubblico a minor impatto inquinante; laddove è segnalata una coerenza parziale l'obiettivo risulterebbe pienamente coerente se il mezzo privato utilizzato fosse a basse emissioni.

**L'obiettivo generale 8) *favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta*** è articolato in obiettivi specifici che presentano rispettivamente coerenza piena e parziale con gli obiettivi di sostenibilità ambientale: *migliorare la qualità dell'aria* (OGS1) in quanto si disincentiva l'uso del mezzo privato, *ridurre le emissioni acustiche* (OGS3) in quanto si migliora la fruizione degli spazi dedicati alla mobilità dolce, *umentare la sicurezza e l'equità sociale* (OGS7), *ridurre l'impatto sulla salute umana* (OGS9); *migliorare la qualità dell'ambiente urbano e degli insediamenti* (OGS10), *natura e biodiversità* (OGS11) in quanto si rendono più

accessibili e sicure modalità di trasporto pubblico a minor impatto inquinante; laddove è segnalata una coerenza parziale l'obiettivo risulterebbe pienamente coerente se il mezzo privato utilizzato fosse a basse emissioni e se gli spazi urbani fossero progettati con una particolare attenzione alla flora e fauna selvatica e ai corridoi ecologici della città.

**L'obiettivo generale 9) favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi** risulta parzialmente o indirettamente coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale: *migliorare la qualità dell'aria* (OGS1) in quanto favorendo l'utilizzo del trasporto pubblico indirettamente si migliora la qualità dell'aria; *umentare la sicurezza e l'equità sociale* (OGS7) in quanto gli strumenti digitali non sono completamente accessibili a tutti, *migliorare la qualità dell'ambiente urbano e degli insediamenti* (OGS10) in quanto si rende più accessibile il trasporto pubblico ad una maggiore pluralità di utenza e dunque indirettamente si migliora la qualità dell'ambiente urbano; risulta pienamente coerente con l'obiettivo di sostenibilità ambientale *migliorare l'informazione e favorire la partecipazione* (OGS8).

**L'obiettivo generale 10) promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minor impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano** presenta il maggior numero di coerenze con gli obiettivi generali di sostenibilità: *ridurre le emissioni acustiche* (OGS3); *ridurre l'impatto su patrimonio culturale e paesaggio* (OGS6); *migliorare la qualità dell'ambiente urbano e degli insediamenti* (OGS10). Per quanto riguarda l'individuazione della coerenza parziale, essa risulterà pienamente soddisfatta se verranno utilizzati veicoli a basse emissioni inquinanti e acustiche. Per esempio ad un aumento delle piazzole di carico e scarico merci sul territorio, pur se nella localizzazione puntuale potrebbero aumentare i disagi dovuti all'incremento del traffico di mezzi, la distribuzione capillare delle merci con veicoli a basse emissioni e cargo bike porterà un beneficio complessivo sul territorio.

Per quanto riguarda gli obiettivi di Piano riconducibili all'area di interesse **B\_SOSTENIBILITA' ENERGETICA ED AMBIENTALE**

**l'obiettivo generale del PUMS: 4) ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosferiche e da rumore)** trova coerenza elevata con gli obiettivi generali di sostenibilità ambientale: *migliorare la qualità dell'aria* (OGS1), *ridurre le emissioni acustiche* (OGS3), *ridurre l'impatto sulla salute umana* (OGS9), *migliorare la qualità dell'ambiente urbano e degli insediamenti* (OGS10).

La coerenza con l'obiettivo di sostenibilità ambientale OGS6. *ridurre l'impatto su patrimonio culturale e paesaggio* risulta totale per l'obiettivo specifico *Chiudere il Centro Storico alla circolazione di veicoli più inquinanti*.

**L'obiettivo generale del PUMS 11) *promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto*** è coerente direttamente o indirettamente con gli obiettivi generali di sostenibilità: *migliorare la qualità dell'aria* (OGS1), *ridurre le emissioni acustiche* (OGS3), *ridurre l'impatto su patrimonio culturale e paesaggio* (OGS6), *ridurre l'impatto sulla salute umana* (OGS9), *migliorare la qualità dell'ambiente urbano e degli insediamenti* (OGS10), *natura e biodiversità* (OGS11) a condizione che i percorsi ciclopeditoni siano progettati con una particolare attenzione alla flora e fauna selvatica e ai corridoi ecologici della città.

Per quanto riguarda gli obiettivi di Piano che riguardano la **C\_SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE** l'obiettivo generale **3) *ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti*** e i relativi obiettivi specifici trova piena coerenza con l'obiettivo generale di sostenibilità ambientale: *umentare la sicurezza e l'equità sociale* (OGS7), *migliorare l'informazione e favorire la partecipazione* (OGS8), *ridurre l'impatto sulla salute umana* (OGS9), *migliorare la qualità dell'ambiente urbano e degli insediamenti* (OGS10) e indirettamente con l'obiettivo *migliorare la qualità dell'aria* (OGS1) in quanto si rende più accessibile una modalità di spostamento dolce.

Per quanto riguarda l'obiettivo di Piano **6) *favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano***, riconducibile all'area di interesse **D\_SOSTENIBILITÀ SOCIO ECONOMICA** ma anche all'area **B\_SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE**, si riscontra piena coerenza con più obiettivi di sostenibilità ambientale afferenti a diverse tematiche. Esattamente: *migliorare la qualità dell'aria* (OGS1), *ridurre le emissioni acustiche* (OGS3), *ridurre l'impatto su patrimonio culturale e paesaggio* (OGS6), *umentare la sicurezza e l'equità sociale* (OGS7), *migliorare l'informazione e favorire la partecipazione* (OGS8) per quanto riguarda l'obiettivo specifico "Promuovere ed incentivare la mobilità pedonale nei percorsi casa-scuola per i bambini (pedi-bus)", *ridurre l'impatto sulla salute umana* (OGS9), *migliorare la qualità dell'ambiente urbano e degli insediamenti* (OGS10), *natura e biodiversità* (OGS11) quest'ultimo a condizione che i percorsi ciclopeditoni siano progettati con una particolare attenzione alla flora e fauna selvatica e ai corridoi ecologici della città.

### 1.2.2 MATTM Osservazione n. 6: Inquadramento normativo

La richiesta di aggiornare la “Proposta di Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima (PNIEC)” con la sua versione definitiva è stata recepita integrando l’elenco nel capitolo **2. Quadro normativo, pianificatorio e vincolistico** del Rapporto Ambientale e nel quadro normativo e pianificatorio di riferimento dell’*Allegato 2\_Piani e programmi*, come segue.

## 2. QUADRO NORMATIVO, PIANIFICATORIO E VINCOLISTICO

### 2.1. Quadro normativo e pianificatorio di riferimento

Il seguente elenco riporta i principali strumenti normativi e pianificatori che sono stati considerati per la definizione dell’ambito di influenza del Piano rispetto al quadro pianificatorio e programmatico di riferimento vigente o in fase di aggiornamento.

L’analisi di tali strumenti è contenuta nel dettaglio **nell’Allegato 2 al presente Rapporto Ambientale, Appendici 1 e 2**, di cui l’Appendice 1 contiene gli strumenti la cui analisi è stata finalizzata alla verifica del grado di coerenza esterna degli obiettivi generali del PUMS rispetto agli obiettivi derivanti dai piani e programmi stessi, svolta al Cap.5 del presente Rapporto.

L’Appendice 2 riporta gli ulteriori strumenti, considerati per la definizione dell’ambito di influenza del Piano ma non per l’analisi di coerenza esterna.

1. Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) di Roma Capitale (2019)
2. Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020 del 2018
3. Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile. Ministero dell'Ambiente, 2017
4. Piano di gestione del rischio alluvioni (PGRAAC), approvato con D.P.C.M. del 28 febbraio 2017
5. Piano di gestione del Distretto idrografico dell'Appennino centrale (PGDAC), approvato con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016
6. Piano stralcio di assetto idrogeologico (PAI), approvato D.P.C.M. del 10 aprile 2013
7. Piano stralcio per aree specifiche da Orte a Castel Giubileo (PS1) approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 2013
8. Piano di Tutela delle Acque Regionali approvato con D.C.R n.42 del 27 settembre 2013
9. Piano stralcio per aree specifiche tra Castel Giubileo e la foce del TEVERE (PS5) approvato con DPCM del 19 giugno 2019
10. Piano d'Azione Nazionale per l'Efficienza Energetica (PAEE). Ministero dell'Ambiente, 2011
11. Libro Bianco 2011
12. Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa; relativamente ai valori limite per la protezione della salute umana; recepita a livello nazionale dal Dlgs 155/2010

13. Piano per il risanamento della Qualità dell'aria della Regione Lazio (PRQA) adottato con Deliberazione 4 agosto 2020, n. 539 *Adozione aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA) ai sensi dell'art. 9 e art. 10 del D.Lgs 155/2010*
14. Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio e Direttiva (UE) dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.
15. Classificazione acustica delle infrastrutture stradali, adottata dal Consiglio Comunale con Deliberazione n.93 del 15.10.2009
16. Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) approvato dal Consiglio Regionale con Del. n. 5 del 2 agosto 2019
17. Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152
18. Direttiva 2002/49/CE reperita in Italia dal Decreto Legislativo 194/2005
19. D.Lgs n.42/2004 - Codice dei Beni culturali e del paesaggio
20. Direttiva 2003/35/CE
21. Direttiva 2003/4/CE
22. Decisione 1600/2002/CE che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di Ambiente
23. Convenzione di Aarhus (2001)
24. Convenzione Europea del Paesaggio, Consiglio d'Europa, 2000
25. LN 150/2000 ""Disciplina delle attività di informazione e di comunicazione delle pubbliche amministrazioni"
26. Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, legge n.144 del 17 maggio 1999
27. Piani Territoriali Paesaggistici di Roma (PTP) istituiti con la LR 24/98
28. D.lgs. 422/97
29. PTRG Piano Territoriale regionale generale
30. PRMTL piano regionale mobilità trasporti e logistica
31. RFI accordo quadro RFI – regione Lazio
32. PTPG Piano territoriale provinciale generale
33. PBTPV Piano di bacino trasporto pubblico viaggiatori
34. PM Piano merci
35. Direttiva 92/43/CE "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche"
36. D.P.R.8 settembre 1997n.357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"

37. DGR n.159 del 14 aprile 2016 “Adozione delle Misure di Conservazione finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC)-IT60300 (Roma)
38. Legge regionale 29/97 norme in materia di aree naturali protette regionali
40. Nuova zonizzazione regionale “qualità dell’aria” da Dgr n.536 del 15/09/2016
41. Protocollo di intesa “Piano di azione per il miglioramento della qualità dell’aria” giugno 2019
42. PER – Piano Energetico Regionale per Lazio adottato con D.G.R. del 17.10.2017 n. 656
43. **PNIEC –Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima 2019**
44. PRG – Piano Regolatore Generale, approvato dal Consiglio Comunale con Del. N. 18 del 12.2.200
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
46. PGTU – DEL. A.C. n.21 del 16 aprile 2015
47. PSMS
48. STRATEGIA DI RESILIENZA
49. PIANO COMUNALE DI RISANAMENTO ACUSTICO
50. Parlamento Europeo - Piano d’azione sulla mobilità urbana del 2009
51. Parlamento Europeo ‘Urban Mobility Package’ del 2013
52. direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi
53. Risoluzione del Parlamento europeo del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile su GU C 399 del 24.11.2017;
54. Risoluzione del Parlamento europeo del 14 dicembre 2017 su una strategia europea a favore della mobilità a basse emissioni (2018/C 369/15)
55. Piano Urbano della Mobilità (PUM) L. 24 novembre 2000, n. 340
56. Allegato «Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica» al Documento di economia e finanze 2016
57. Allegato «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanze 2017
58. I BENI PAESAGGISTICI
- 59 - I BENI CULTURALI E ARCHITETTONICI
- 60 - AREE NATURALI PROTETTE
- 61 - Strategia Nazionale per la Biodiversità

- 62 - Direttiva “Uccelli” 94/24/CE;
- 63 - Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa – COM (2013)249;
- 64 - Strategia dell’UE sulla biodiversità per il 2030 “Riportare la natura nella nostra vita” (COM(2020) 380 final)
- 65 - Misure di conservazione e Piani di gestione per i Siti Natura 2000 interessati dal PUMS.
- 66 - Direttiva 2004/107/CE concernente l’arsenico, il cadmio, il mercurio e gli idrocarburi policiclici aromatici.

## **Allegato 2 Strumenti per la verifica di coerenza esterna-**

[...]

### **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:

- a. accelerare il percorso di decarbonizzazione, considerando il 2030 come una tappa intermedia verso una decarbonizzazione profonda del settore energetico entro il 2050 e integrando la variabile ambiente nelle altre politiche pubbliche;
- b. 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;
- c. favorire l’evoluzione del sistema energetico, in particolare nel settore elettrico, da un assetto centralizzato a uno distribuito basato prevalentemente sulle fonti rinnovabili;
- d. adottare misure che migliorino la capacità delle stesse rinnovabili di contribuire alla sicurezza e, nel contempo, favorire assetti, infrastrutture e regole di mercato che, a loro volta contribuiscano all’integrazione delle rinnovabili;
- e. 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;



- f. 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;
- g. 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;
- h. 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 di forniture basate in modo crescente su energia rinnovabile in tutti i settori d'uso e favoriscano il riorientamento del sistema produttivo verso processi e prodotti a basso impatto di emissioni di carbonio che trovino opportunità anche nella domanda indotta da altre misure di sostegno;
- i. adottare, anche tenendo conto delle conclusioni del processo di Valutazione Ambientale Strategica e del connesso monitoraggio ambientale, misure e accorgimenti 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;
- j. continuare il processo di integrazione del sistema energetico nazionale in quello dell'Unione.

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.

Per quanto riguarda la strategia relativa a ciascuna delle cinque dimensioni dell'Unione dell'energia,

si riportano di seguito alcuni elementi principali.

#### **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. Potrà, quindi, essere debitamente considerato il contributo potenziale alla decarbonizzazione del patrimonio edilizio esistente e di quello comunque non sottoposto a ristrutturazione rilevante che costituisce la gran parte dell'ambiente edificato totale. In tale ambito, in particolare, potranno essere attentamente

considerate le tecnologie del solare termico, della pompa di calore elettrica e a gas e della micro e mini-Cogenerazione ad Alto Rendimento, soprattutto se alimentate con gas rinnovabili.

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. Difatti, è necessario integrare le cosiddette misure "improve" (relative all'efficienza e alle emissioni dei veicoli) con gli strumenti finalizzati a ridurre il fabbisogno di mobilità (misure "avoid") e l'efficienza dello spostamento (misure "shift").

Per il residuo fabbisogno di mobilità privata e merci, si intende promuovere l'uso dei carburanti alternativi e in particolare il vettore elettrico, accrescendo la quota di rinnovabili attraverso strumenti economici e di natura regolatoria, coordinati con le autonomie locali. Insieme agli strumenti ordinari, potranno essere utilizzate risorse del ciclo di programmazione comunitario 2021-27 per lo sviluppo e la coesione. A riguardo, nell'ambito del confronto partenariale, che coinvolge tra gli altri le Regioni, è stato proposto uno specifico programma nazionale sull'energia che, assunto come riferimento il PNIEC, punta al sostegno di interventi finalizzati ad ammodernare ed efficientare gli edifici e a realizzare talune infrastrutture, comprese alcune per la mobilità sostenibile. Il programma nazionale, ove approvato, sarà coordinato con i programmi a gestione regionale.

#### **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 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).

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 del TSO. Parimenti, occorre considerare l'ineludibile necessità dei sistemi di accumulo, a evitare l'overgeneration da impianti di produzione elettrica da fonti rinnovabili: a evidenza di tale necessità, si rimarca che le stime di potenza di soli eolico e fotovoltaico necessaria per gli obiettivi rinnovabili 2030 sono dello stesso ordine del picco annuo di potenza richiesta sulla rete.

Inoltre, per perseguire obiettivi di sicurezza e flessibilità si intende esplorare la possibilità di una crescente integrazione delle infrastrutture delle reti elettriche e a gas. In tale ambito sarà

rilevante esplorare costi e benefici di soluzioni tecnologiche power to gas, che, specialmente nel lungo periodo consentano di assorbire eventuali asimmetrie tra la produzione elettrica rinnovabile, specialmente per alti livelli di penetrazione fotovoltaica, e la domanda di energia. Un contributo potrebbe essere fornito dall'idrogeno, anche per i consumi non elettrici.

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 del funzionamento in tempi rapidi.

Inoltre, entro il 2020 sarà adottato il Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee (PITESAI), documento che consentirà di delineare un quadro di riferimento delle aree rispetto alle quali pianificare lo svolgimento delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi sul territorio nazionale, volto a valorizzare la sostenibilità ambientale, sociale ed economica delle stesse. In tal senso, gli esiti delle analisi del PITESAI potrebbero modificare il contesto produttivo nazionale.

I consumi e le fonti di approvvigionamento verranno monitorati 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.

#### **Dimensione della ricerca, innovazione e competitività**

Tre sono i criteri fondamentali che ispireranno l'azione su ricerca e innovazione nel settore energetico:

- a. la finalizzazione delle risorse e delle attività allo sviluppo di processi, prodotti e conoscenze che abbiano uno sbocco nei mercati aperti dalle misure di sostegno all'utilizzo delle tecnologie per le rinnovabili, l'efficienza energetica e le reti;
- b. l'integrazione sinergica tra sistemi e tecnologie;
- c. vedere il 2030 come una tappa del percorso di decarbonizzazione profonda, su cui l'Italia è impegnata coerentemente alla Strategia di lungo termine al 2050, nella quale si ipotizzano ambiziosi scenari di riduzione delle emissioni fino alla neutralità climatica, in linea con gli orientamenti comunitari.

Parimenti, le misure di sostegno all'innovazione dei settori diversi da quello energetico saranno orientate, nell'ottica del Green New Deal, in modo da favorire l'ammodernamento del sistema produttivo in coerenza con lo scenario energetico e ambientale di medio e lungo termine. Riguardo alla competitività, la strategia di cui ai punti precedenti dovrà essere associata, oltre che all'integrazione nel mercato unico, anche a un'attenta regolazione dei mercati energetici, in modo che i consumatori e le imprese beneficino dei positivi effetti di una trasparente competizione, e a un oculato ricorso ai meccanismi di sostegno dai quali possano conseguire oneri gravanti sulla collettività

### 1.2.3 MATTM Osservazione n. 7: Adattabilità ai cambiamenti climatici

Sulla base delle richieste e in coerenza con la Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti climatici è stato aggiunto al Rapporto Ambientale il seguente paragrafo **7.5.1 Adattabilità ai cambiamenti climatici**.

#### **7.5.1 Adattabilità ai cambiamenti climatici<sup>1</sup>**

##### **la Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti climatici**

Le principali fonti scientifiche di riferimento per la valutazione degli impatti e della vulnerabilità ai cambiamenti climatici in Europa (rapporti di IPCC2,3 e EEA4) e per l'Italia (ad esempio, pubblicazioni e studi di o coordinati da APAT/ISPRA5, ENEA6, FEEM7, CMCC8), concordano nel sostenere che nei prossimi decenni la regione europea e mediterranea dovrà far fronte ad impatti dei cambiamenti climatici particolarmente negativi, i quali, combinandosi agli effetti dovuti alle pressioni antropiche sulle risorse naturali, fanno dell'Europa meridionale e del Mediterraneo le aree più vulnerabili d'Europa.

A causa dei cambiamenti climatici nel prossimo futuro saranno inaspriti: il rischio di disastri, lo stress idrico, la sicurezza alimentare, il rischio sulla salute, lo sfruttamento delle risorse naturali, le ineguaglianze di genere, la marginalizzazione sociale ed economica, i conflitti e le migrazioni. Inoltre, si manifesteranno più frequentemente gli eventi climatici estremi che non potranno essere prevenuti, ma soltanto mitigati. A conferma di ciò, anche nel continente europeo, così come in molte regioni del nostro Paese, si sono registrati eventi climatici estremi con conseguenze calamitose che hanno destato una preoccupazione generale e fatto emergere la necessità di prevedere misure di adattamento ai cambiamenti climatici già in atto, nonché di prevenire gli effetti futuri.

Tale preoccupazione ha indotto l'Unione Europea a intraprendere una serie di iniziative che, ad aprile 2013, si sono concretizzate con l'adozione della "Strategia europea per i cambiamenti climatici" e con le successive Conclusioni del Consiglio del 13 giugno 2013 "Una Strategia europea di Adattamento al Cambiamento Climatico".

---

<sup>1</sup> Testo tratto dalla Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici

Il continente europeo dovrà essere più resiliente agli effetti dei cambiamenti climatici attraverso l'operato di tutti gli Stati Membri che si dovranno impegnare a ridurre le proprie vulnerabilità settoriali e territoriali.

Pertanto, coerentemente con quanto indicato nei documenti europei, è stato avviato dal MATTM, quale responsabile a livello nazionale delle politiche sul clima, un percorso che ha permesso di definire la “Strategia Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici” (SNAC) da attuare mediante un Piano di Azione/Piani di Azione Settoriali.

La strategia e il Piano di Azione/Piani di Azione Settoriali definiscono tempi e modi di internalizzazione delle tematiche di Adattamento ai Cambiamenti Climatici nei Piani e Programmi settoriali nazionali, distrettuali, regionali e locali.

### ***Complementarietà dell'adattamento rispetto alla mitigazione***

Adattamento e mitigazione non sono in contraddizione tra di loro, ma rappresentano due aspetti complementari della politica sui cambiamenti climatici. Senza azioni efficaci di mitigazione pianificate in tempo utile, l'entità delle conseguenze sarà tale da rendere l'adattamento più costoso ed anche, in certi casi, inefficace. L'adattamento non dovrà essere, quindi, in contraddizione con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra, ma dovrà operare in maniera congiunta con essi. È importante, ad esempio, garantire la coerenza delle varie politiche e i necessari collegamenti con gli altri piani nazionali pertinenti, come quelli per l'efficienza energetica e sulle fonti energetiche rinnovabili.

### ***Trasporti e infrastrutture***

I cambiamenti climatici avranno molti effetti su questo settore: le infrastrutture subiranno danni e conseguentemente la gestione dei sistemi di trasporto e la domanda di movimento saranno influenzate dal clima che cambia.

Il legame tra i cambiamenti climatici e il settore dei trasporti può essere distinto in tre diversi aspetti di sensibilità: le infrastrutture, le operazioni di trasporto e la domanda di trasporto.

I cambiamenti climatici influenzeranno le infrastrutture di trasporto attraverso quattro tipi di fenomeni:

1. l'aumento delle temperature, che comporta da una parte una maggiore vulnerabilità delle infrastrutture stradali (asfalto) e ferroviarie (binari) dovuta alla crescente frequenza di giorni caldi, dall'altra una loro minore vulnerabilità a causa di un calo della frequenza di giorni con basse temperature;
2. la variazione nelle precipitazioni, che influenza negativamente la stabilità dei terreni e di conseguenza delle infrastrutture stradali e ferroviarie localizzate in contesti instabili e che porta al rischio di allagamento delle infrastrutture sotterranee;

3. la variazione nel livello del mare, che pone dei rischi per le infrastrutture stradali e ferroviarie localizzate sui litorali e per le infrastrutture portuali;
4. le alluvioni, che hanno impatti sulle infrastrutture di trasporto che si trovano in prossimità dei corsi d'acqua.

Nella fase di progettazione delle singole opere infrastrutturali sarà necessario aumentare le conoscenze in materia di infrastrutture climate-proof, e integrare questi concetti all'interno dei criteri di progettazione e di manutenzione delle opere, che spesso sono già previsti da specifiche normative di settore.

Ad esempio per quanto riguarda la progettazione di nuove opere e la prevenzione dei danni dovuti all'incremento degli eventi estremi di precipitazione, per il territorio di Roma si fa riferimento alla specifica normativa di settore individuata dall'aggiornamento del Piano di bacino del fiume Tevere "PS5 – Piano di Bacino stralcio per l'area metropolitana romana" approvato con DPCM del 19 giugno 2019 che introduce per la prima volta nella Regione il concetto di invarianza idraulica: ogni nuova trasformazione dello stato del suolo non deve costituire un aggravio di portata del reticolo idrografico.

Il Piano prevede l'introduzione del concetto di trasformazione territoriale ad invarianza: gli interventi, sia singoli che inseriti in strumenti di pianificazione, devono essere dotati di uno studio idraulico per cui ogni singolo intervento non ancora autorizzato è sottoposto a discipline specifiche, che correlano gli studi idraulici e gli interventi compensativi da attuare, alle tipologie dimensionali delle superfici impermeabilizzate dagli interventi previsti e alla loro localizzazione all'interno dei sottobacini, classificati secondo la risposta idraulica. Detto studio idraulico deve determinare i volumi di invaso necessari a monte del recapito delle acque superficiali, che servano alla laminazione o deve definire quelle soluzioni tecnologiche necessarie ad aumentare la possibilità di scambio e ritenzione con il sottosuolo quali: bacini di infiltrazione, aree verdi di infiltrazione, trincee drenanti ed altri, o ancora a prevedere che gli interventi siano realizzati avendo cura di mantenere quanto più possibile le superfici con caratteristiche drenanti tramite l'utilizzo di pavimentazioni non impermeabili.

Interventi che interessano superfici ridotte necessitano di sistemi a carattere compensativo minori degli interventi di grande estensione; interventi ricadenti in sottobacini classificati come media ed elevata risposta idraulica avranno norme più stringenti rispetto agli interventi localizzati in sottobacini con bassa risposta idraulica.

La DGR - numero 117 del 24/03/2020: *Approvazione delle "Linee Guida sulla invarianza idraulica nelle trasformazioni territoriali" - D.lgs 49/2010 "Attuazione della Direttiva 2007/60/CE relativa*



*alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni"* estende le prescrizioni relative all'invarianza idraulica a tutto il territorio regionale.

**1.2.4 MATTM Osservazione n. 13: Monitoraggio: patrimonio culturale e paesaggio**

Al paragrafo 10.4.4 del RA “*Tabelle di sintesi obiettivi, strategie/azioni, indicatori*”, nella tabella relativa all’obiettivo generale di sostenibilità “*OGS6. RIDURRE L’IMPATTO SU PATRIMONIO CULTURALE E PAESAGGIO*” come richiesto si è inserito fra gli indicatori *l’estensione delle isole ambientali e delle zone 30 attuate*, già presente anche nella tabella relativa all’obiettivo generale di sostenibilità “*OGS9. RIDURRE L’IMPATTO SULLA SALUTE UMANA*”.

**“*Tabelle di sintesi obiettivi, strategie/azioni, indicatori*”**

QUADRO DI RIFERIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE				
Obiettivo generale di sostenibilità: <b>OGS6. RIDURRE L’IMPATTO SU PATRIMONIO CULTURALE E PAESAGGIO</b>				
Obiettivi specifici	Strategie/Azioni	Indicatori (modello PSR)		Piani/Normativa di riferimento
<p><span style="color: green;">●</span> Sviluppare l’integrazione tra il sistema della mobilità e l’assetto del territorio</p> <p><span style="color: red;">●</span> Conservare i caratteri che definiscono l’identità e la leggibilità dei paesaggi, attraverso il controllo dei processi di trasformazione</p> <p><span style="color: blue;">●</span> Diffondere la consapevolezza dei valori del paesaggio e dei beni culturali migliorando la loro fruizione da parte dei cittadini.</p>	<p>O.S.: <span style="color: green;">●</span> <span style="color: red;">●</span> <span style="color: blue;">●</span></p> <p>① Progettare interventi infrastrutturali che rispettino le identità dei paesaggi.</p> <p>O.S.: <span style="color: green;">●</span> <span style="color: red;">●</span> <span style="color: blue;">●</span></p> <p>② Pedonalizzazione di diversi spazi del centro storico</p> <p>O.S.: <span style="color: green;">●</span> <span style="color: red;">●</span> <span style="color: blue;">●</span></p> <p>③ Messa a sistema delle isole ambientali e delle zone 30 come connessioni lente</p> <p>O.S.: <span style="color: blue;">●</span></p> <p>④ Implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing</p>	<p>②</p> <p>④</p> <p>①</p> <p>② ③</p>	<p>estensione aree pedonali - S</p> <p>campagne di sensibilizzazione e promozione - R</p> <p>Interventi di mitigazione paesaggistica previsti/adottati – S R</p> <p>Estensione isole ambientali e zone 30 attuate - SR</p>	<p>24.Convenzione Europea del Paesaggio, Consiglio d’Europa, 2000</p> <p>19.D. lgs n. 42/2004 -Codice dei Beni culturali e del paesaggio</p> <p>27.Piani Territoriali Paesistici di Roma (PTP) istituiti con la L.R. 24/98</p> <p>16.Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) adottato dalla Giunta Regionale con atto n.1025 nel 21.12.2007</p> <p>3. SNSvS</p>

**1.2.5 MATTM Osservazione n. 16: Verifica di coerenza tra gli Obiettivi della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile - SNSvS e gli obiettivi di sostenibilità del PUMS**

Come richiesto, nella seguente tabella 3.2.1 - *Quadro sintetico di aree, scelte e obiettivi strategici nazionali (SNSVS-2017)* a pag. 48 del RA, l’Obiettivo 2.I.1 della SNSvS “Salvaguardare e migliorare lo stato di conservazione di specie e habitat per gli ecosistemi, terrestri e acquatici” è stato ora valutato pertinente con gli obiettivi di sostenibilità del PUMS, mettendolo in relazione con l’Obiettivo Specifico “Contrastare la frammentazione degli ecosistemi e delle connessioni ecologiche urbano/rurali” derivante dall’OGS 11 Natura e Biodiversità del PUMS.

**Tabella 3.2.1 - QUADRO SINTETICO DI AREE, SCELTE E OBIETTIVI STRATEGICI NAZIONALI (SNSVS-2017)**

Area	Scelta	Obiettivo strategico nazionale	Pertinenza con il PUMS
1. PERSONE	1.I. <b>CONTRASTARE LA POVERTÀ E L'ESCLUSIONE SOCIALE ELIMINANDO I DIVARI TERRITORIALI</b>	1.I.1 Ridurre l'intensità della povertà	-
		1.I.2 Combattere la deprivazione materiale e alimentare	-
		1.I.3 Ridurre il disagio abitativo	✓ OGS7
	1.II. <b>Garantire le condizioni per lo sviluppo del potenziale umano</b>	1.II.1 Ridurre la disoccupazione per le fasce più deboli della popolazione	-
		1.II.2 Assicurare la piena funzionalità del sistema di protezione sociale e previdenziale	-
		1.II.3 Ridurre il tasso di abbandono scolastico e migliorare il sistema dell'istruzione	-
		1.II.4 Combattere la devianza attraverso prevenzione e integrazione sociale dei soggetti a rischio	-
1.III. <b>Promuovere la</b>	1.III.1 Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico	✓ ✓ OGS9	

Area	Scelta	Obiettivo strategico nazionale	Pertinenza con il PUMS
	salute e il benessere	1.III.2 Diffondere stili di vita sani e rafforzare i sistemi di prevenzione	✓ ✓ <sup>2</sup> OGS9
		1.III.3 Garantire l'accesso a servizi sanitari e di cura efficaci, contrastando i divari territoriali	
2. PIANETA	2.I. Arrestare la perdita di biodiversità	2.I.1 Salvaguardare e migliorare lo stato di conservazione di specie e habitat per gli ecosistemi, terrestri e acquatici	OGS11
		2.I.2 Arrestare la diffusione delle specie esotiche invasive	-
		2.I.3 Aumentare la superficie protetta terrestre e marina e assicurare l'efficacia della gestione	-
		2.I.4 Proteggere e ripristinare le risorse genetiche e gli ecosistemi naturali connessi ad agricoltura, silvicoltura e acquacoltura	-
		2.I.5 Integrare il valore del capitale naturale (degli ecosistemi e della biodiversità) nei piani, nelle politiche e nei sistemi di contabilità	☒☒ -
	2.II. Garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali	2.II.1 Mantenere la vitalità dei mari e prevenire gli impatti sull'ambiente marino e costiero	-
		2.II.2 Arrestare il consumo del suolo e combattere la desertificazione	-
		2.II.3 Minimizzare i carichi inquinanti nei suoli, nei corpi idrici e nelle falde acquifere, tenendo in considerazione i livelli di buono stato ecologico dei sistemi naturali	✓ <sup>3</sup> OGS4
		2.II.4 Attuare la gestione integrata delle risorse idriche a tutti i livelli di pianificazione	-
		2.II.5 Massimizzare l'efficienza idrica e commisurare i prelievi alla scarsità d'acqua	-

<sup>2</sup> La correlazione è individuata soprattutto in relazione alla mobilità ciclabile e pedonale.

<sup>3</sup> L'inquinamento da traffico interessa anzitutto l'atmosfera. Però, i fattori climatici determinano un interessamento anche delle matrici ambientali suolo e corpi idrici. Infatti, le piogge oltre a comportare un effetto di "pulizia" dell'aria, trascinano a terra le particelle inquinanti. Anche il dilavamento di superfici pavimentate (strade, parcheggi) costituisce fattore di potenziale inquinamento del suolo e della falda. È chiaro quindi che la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera si ripercuote positivamente in un minore impatto su suolo e ambiente idrico.

Area	Scelta	Obiettivo strategico nazionale	Pertinenza con il PUMS
		2.II.6 Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera	✓ ✓ OGS1
		2.II.7 Garantire la gestione sostenibile delle foreste e combatterne l'abbandono e il degrado	-
2. PIANETA	2.III. Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali	2.III.1 Prevenire i rischi naturali e antropici e rafforzare le capacità di resilienza di comunità e territori	✓ ✓ <sup>4</sup> OGS5
		2.III.2 Assicurare elevate prestazioni ambientali e antisismiche di edifici, infrastrutture e spazi aperti	-
		2.III.3 Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni	✓ ✓ <sup>5</sup> OGS10
		2.III.4 Garantire il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali	✓ <sup>6</sup> OGS11
		2.III.5 Assicurare lo sviluppo del potenziale delle aree interne, rurali, montane, costiere e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale	-
3. PROSPERITÀ	3.I. Finanziare e promuovere ricerca e innovazione sostenibili	3.I.1 Aumentare gli investimenti in ricerca e sviluppo	-
		3.I.2 Attuare l'agenda digitale e potenziare la diffusione delle reti intelligenti	-
		3.I.3 Innovare processi e prodotti e promuovere il trasferimento tecnologico	-
	3.II. Garantire piena occupazione e formazione di qualità	3.II.1 Garantire qualità e continuità della formazione	-
		3.II.2 Incrementare l'occupazione sostenibile e di qualità	-

4 La pertinenza è individuata soprattutto con i rischi antropici intesi anzitutto quali rischi di incidentalità determinati dal traffico ma anche rischi per la salute derivanti dalle forme di inquinamento atmosferico generate dal traffico veicolare.

5 La correlazione è individuata soprattutto con l'accessibilità e la sostenibilità delle connessioni.

6 La pertinenza con il PUMS è parzialmente individuata. Infatti, alcuni interventi previsti dal PUMS potrebbero (potenzialmente) contrastare l'obiettivo. Il soddisfacimento dell'obiettivo dipende dalle modalità della loro attuazione/gestione.

Area	Scelta	Obiettivo strategico nazionale	Pertinenza con il PUMS
3. PROSPERITÀ	3.III. <b>Affermare modelli sostenibili di produzione e consumo</b>	3.III.1 Dematerializzare l'economia, migliorando l'efficienza dell'uso delle risorse e promuovendo meccanismi di economia circolare	-
		3.III.2 Promuovere la fiscalità ambientale	-
		3.III.3 Assicurare un equo accesso alle risorse finanziarie	-
		3.III.4 Promuovere responsabilità sociale e ambientale nelle imprese e nelle amministrazioni	-
		3.III.5 Abbattere la produzione di rifiuti e promuovere il mercato delle materie prime seconde	-
		3.III.6 Promuovere la domanda e accrescere l'offerta di turismo sostenibile	✓ <sup>7</sup> OGS10
		3.III.7 Garantire la sostenibilità di agricoltura e silvicoltura lungo l'intera filiera	-
		3.III.8 Garantire la sostenibilità di acquacoltura e pesca lungo l'intera filiera	-
		3.III.9 Promuovere le eccellenze italiane	-
3. PROSPERITÀ	3.IV. <b>Decarbonizzare l'economia</b>	3.IV.1 Incrementare l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonte rinnovabile evitando o riducendo gli impatti sui beni culturali e il paesaggio	✓ <sup>8</sup> OGS2
		3.IV.2 Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci	✓ ✓ OGS2
		3.IV.3 Abbattere le emissioni climalteranti nei settori non-ETS	✓ ✓ OGS2
4.PAC E	4.I. <b>Promuovere una società non</b>	4.I.1 Prevenire la violenza su donne e bambini e assicurare adeguata assistenza alle vittime	-

<sup>7</sup> Migliorare l'offerta di trasporto pubblico, aumentando le connessioni su ferro e al contempo, riducendo quelle su gomma, concorre a rispondere positivamente a questo obiettivo.

<sup>8</sup> La correlazione tra il presente obiettivo e il PUMS non è diretta ma il contributo che il PUMS potrebbe fornire per il raggiungimento dell'obiettivo è potenzialmente rilevante. È chiaro che, nel caso del PUMS, più che parlare di produzione, bisogna parlare di consumo di energia ma i due fatti sono strettamente connessi. Convertire, ad esempio, il parco circolante da veicoli che consumano carburanti a veicoli elettrici significa, indirettamente, rispondere all'obiettivo. Se poi si controllasse anche la provenienza dell'energia elettrica consumata, si potrebbe optare per il consumo di energia proveniente da fonti rinnovabili.

Area	Scelta	Obiettivo strategico nazionale	Pertinenza con il PUMS
	<b>violenta e inclusiva</b>	4.II.2 Garantire l'accoglienza di migranti e richiedenti asilo e l'inclusione delle minoranze etniche e religiose	-
		4.II.1 Eliminare ogni forma di sfruttamento del lavoro e garantire i diritti dei lavoratori	-
	<b>4.II. Eliminare ogni forma di discriminazione</b>	4.II.2 Garantire la parità di genere	-
		4.II.3 Combattere ogni discriminazione e promuovere il rispetto della diversità	-
		4.III.1 Intensificare la lotta alla criminalità	-
	<b>4.III. Assicurare la legalità e la giustizia</b>	4.III.2 Contrastare corruzione e concussione nel sistema pubblico	-
		4.III.3 Garantire l'efficienza e la qualità del sistema giudiziario	-
		<b>5.I. Governance, diritti e lotta alle disuguaglianze</b>	5.I.1.Rafforzare il buon governo e la democrazia
	5.I.2Fornire sostegno alle istituzioni nazionali e locali, a reti sociali o d'interesse, ai sistemi di protezione sociale, ai sindacati, alle Organizzazioni della Società Civile		-
	5.I.3.Migliorare l'interazione tra Stato, corpi intermedi e cittadini al fine di promuovere il rispetto dei diritti umani e i principi di trasparenza		-
5.I.4.Promuovere l'uguaglianza di genere, l'empowerment delle donne e la valorizzazione del ruolo delle donne nello sviluppo	-		
5.I.5.Impegnarsi nella lotta alla violenza di genere e alle discriminazioni contro le donne: migliorare l'accesso e la fruizione dei servizi alla salute, ai sistemi educativi e formativi, l'indipendenza economica e sociale	-		
5.I.6.Migliorare le condizioni di vita dei giovani e dei minori di età: traffico di giovani donne, adolescenti e bambini, sfruttamento del lavoro minorile e le nuove forme di schiavitù, criminalità minorile, minori con disabilità, sfruttamento sessuale dei minorenni, pratiche nocive come le mutilazioni genitali delle bambine e altre forme di abuso, violenze e malattie sessuali come HIV/AIDS, discriminazione sul diritto di cittadinanza	-		
<b>5. PARTNERSHIP</b>			

Area	Scelta	Obiettivo strategico nazionale	Pertinenza con il PUMS
		5.I.7.Promuovere la partecipazione e il protagonismo dei minori e dei giovani perché diventino “agenti del cambiamento”, Promuovere l’integrazione sociale, l’educazione inclusiva, la formazione, la valorizzazione dei talenti.	-
	<b>5.II. Migrazione e Sviluppo</b>	5.II.1. Favorire il ruolo dei migranti come “attori dello sviluppo”	-
		5.II.2. Promuovere le capacità professionali ed imprenditoriali dei migranti in stretto collegamento con i Paesi di origine	-
		5.II.3. Promuovere modelli di collaborazione tra Europa e Africa per la prevenzione e gestione dei flussi di migranti attraverso il rafforzamento delle capacità istituzionali, la creazione di impiego e di opportunità economiche, il sostegno alla micro-imprenditoria e agli investimenti infrastrutturali in particolare nei Paesi africani	-
	<b>5.III.Salute</b>	5.III.1. Migliorare l’accesso ai servizi sanitari e contribuire all’espansione della copertura sanitaria universale	-
		5.III.2. Rafforzare i sistemi sanitari di base e la formazione del personale sanitario	-
		5.III.3. Contrastare i fattori di rischio e l’impatto delle emergenze sanitarie: perfezionare meccanismi di allerta precoce e di prevenzione	✓ <sup>9</sup> OGS9
		5.III.4. Impegnarsi nella lotta alle pandemie, AIDS in particolare e nella promozione di campagne di vaccinazione (Fondo Globale, GAVI)	-
		5.III.5. Sostenere la ricerca scientifica, la promozione di una cultura della salute e della prevenzione	-
		5.III.6. Operare per un forte rilancio delle funzioni di	-

<sup>9</sup> La correlazione è individuata soprattutto con riferimento alla incidentalità da traffico ma anche al rischio sulla salute determinato dall’inquinamento atmosferico.



Area	Scelta	Obiettivo strategico nazionale	Pertinenza con il PUMS
		sanità pubblica, appoggio alle riforme sanitarie	
	<b>5.IV. Istruzione</b>	5.IV.1. Garantire l'istruzione di base di qualità e senza discriminazioni di genere	-
		5.IV.2. Promuovere la formazione, migliorare le competenze professionali degli insegnanti/docenti, del personale scolastico e degli operatori dello sviluppo	-
		5.IV.3. Realizzare un'educazione inclusiva a favore delle fasce sociali maggiormente svantaggiate, emarginate e discriminate Favorire l'inserimento sociale e lavorativo dei giovani e degli adulti disoccupati offrendo una formazione fortemente professionalizzante basata sullo sviluppo delle capacità e delle competenze	-
		5.IV.4. Valorizzare il contributo delle Università: Definire percorsi formativi con nuove professionalità, rivolti a studenti dei Paesi partner; Contribuire allo sviluppo e al rafforzamento di capacità istituzionali; Formare i futuri professionisti e dirigenti nei Paesi partner; Mettere a disposizione strumenti di ricerca destinati a produrre innovazione per lo sviluppo e ad elaborare metodi e modelli di valutazione in linea con le buone pratiche internazionali	-
<b>5. PARTNERSHIP</b>	<b>5.V. Agricoltura sostenibile e sicurezza alimentare</b>	5.V.1. Garantire la governance e l'accesso alla terra, all'acqua, alle risorse naturali e produttive da parte delle famiglie di agricoltori e piccoli produttori	-
		5.V.2. Sostenere e sviluppare tecniche tradizionali di adattamento a fattori biotici e abiotici	-

Area	Scelta	Obiettivo strategico nazionale	Pertinenza con il PUMS
		5.V.3. Rafforzare le capacità di far fronte a disastri naturali anche promuovendo le “infrastrutture verdi” <sup>10</sup>	-
		5.V.4. Incentivare politiche agricole, ambientali e sociali favorevoli all’agricoltura familiare e alla pesca artigianale	-
		5.V.5. Favorire l’adozione di misure che favoriscono la competitività sul mercato di prodotti in linea con i principi di sostenibilità delle diete alimentari	-
		5.V.6. Rafforzare l’impegno nello sviluppo delle filiere produttive in settori chiave, richiamando il particolare modello italiano di sviluppo – PMI e distretti locali – e puntando all’incremento della produttività e della produzione, al miglioramento della qualità e alla valorizzazione della tipicità del prodotto, alla diffusione di buone pratiche colturali e alla conservazione delle aree di produzione, alla promozione del commercio equo-solidale, al trasferimento di tecnologia, allo sviluppo dell’agroindustria e dell’export dei prodotti, attraverso qualificati interventi di assistenza tecnica, formazione e capacity building istituzionale	-
	<b>5.VI.Ambiente, cambiamenti climatici ed energia per lo sviluppo</b>	5.VI.1. Coinvolgere il settore privato nazionale, dalle cooperative all’agro-business, attraverso la promozione di partenariati tra il settore privato italiano e quello dei Paesi partner	-
		5.VI.2. Promuovere interventi nel campo della riforestazione, dell’ammodernamento sostenibile delle aree urbane, della tutela delle aree terrestri e marine protette, delle zone umide, e dei bacini fluviali, della gestione sostenibile della pesca, del recupero delle terre e	-

<sup>10</sup> Secondo la definizione comunitaria (EU EC; 2013; “Infrastrutture verdi –Rafforzare il capitale naturale in EU”; Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al CESE e al Comitato delle Regioni; COM (2013) 249 final), le infrastrutture verdi sono reti di aree naturali e seminaturali pianificate a livello strategico con altri elementi ambientali, progettate e gestite in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici.

Area	Scelta	Obiettivo strategico nazionale	Pertinenza con il PUMS
5. PARTNERSHIP		suoli, specie tramite la rivitalizzazione della piccola agricoltura familiare sostenibile	
		5.VI.3. Contribuire alla resilienza e alla gestione dei nuovi rischi ambientali nelle regioni più deboli ed esposte	-
		5.VI.4. Favorire trasferimenti di tecnologia, anche coinvolgendo gli attori profit, in settori come quello energetico, dei trasporti, industriale o della gestione urbana	✓ ✓ <sup>11</sup> OGS2
		5.VI.5. Promuovere l'energia per lo sviluppo: tecnologie appropriate e sostenibili ottimizzate per i contesti locali in particolare in ambito rurale, nuovi modelli per attività energetiche generatrici di reddito, supporto allo sviluppo di politiche abilitanti e meccanismi regolatori che conducano a una modernizzazione della governance energetica interpretando bisogni e necessità delle realtà locali, sviluppo delle competenze tecniche e gestionali locali, tramite formazione a diversi livelli.	-
		5.VII. La salvaguardia del patrimonio culturale e naturale	5.VII.1. Contribuire alla diversificazione delle attività soprattutto nelle aree rurali, montane e interne, alla generazione di reddito e di occupazione, alla promozione del turismo sostenibile, allo sviluppo urbano e alla tutela dell'ambiente, al sostegno alle industrie culturali e all'industria turistica, alla valorizzazione dell'artigianato locale e al recupero dei mestieri tradizionali
		5.VII.2. Intensificare le attività volte all'educazione e alla formazione, al rafforzamento delle capacità istituzionali, al trasferimento di know how, tecnologia, innovazione,	-

<sup>11</sup> La correlazione dell'obiettivo con il PUMS è individuata rispetto al settore dei trasporti.

<sup>12</sup> Si ravvede una correlazione con il PUMS soprattutto in relazione alla "promozione del turismo sostenibile, allo sviluppo urbano e alla tutela dell'ambiente, al sostegno alle industrie culturali e all'industria turistica".

Area	Scelta	Obiettivo strategico nazionale	Pertinenza con il PUMS	
		intervenendo a protezione del patrimonio anche in situazioni di crisi post conflitto e calamità naturali		
		5.VII.3. Programmare e mettere a sistema progetti sperimentali orientati verso una maggiore conoscenza del patrimonio paesaggistico e naturale rivolte alle diverse categorie di pubblico da monitorare in un arco temporale da definire, per valutarne le ricadute e gli esiti	-	
	<b>5.VIII.II settore privato</b>	5.VIII.1. Promuovere: strumenti finanziari innovativi per stimolare l'effetto "leva" con i fondi privati e migliorare l'accesso al credito da parte delle PMI dei Paesi partner; dialogo strutturato con il settore privato e la Società Civile; trasferimento di know how in ambiti d'eccellenza dell'economia italiana	-	
		5.VIII.2. Favorire forme innovative di collaborazione tra settore privato profit e non profit, con particolare riferimento alle Organizzazioni della Società Civile presenti nei Paesi partner, ai fini dello sviluppo dell'imprenditoria a livello locale con l'obiettivo di contribuire alla lotta alla povertà attraverso la creazione di lavoro e la crescita economica inclusiva	-	
	<b>6. VETTORI DI SOSTENIBILITÀ</b>	<b>6.I. Conoscenza comune</b>	6.I.1 Migliorare la conoscenza sugli ecosistemi naturali e sui servizi ecosistemici	-
			6.I.2 Migliorare la conoscenza su stato qualitativo e quantitativo e usi delle risorse naturali, culturali e dei paesaggi	-
6.I.3 Migliorare la conoscenza relativa a uguaglianza, dignità delle persone, inclusione sociale e legalità			-	
6.I.4 Sviluppare un sistema integrato delle conoscenze per formulare e valutare le politiche di sviluppo			-	
6.I.5. Garantire la disponibilità, l'accesso e la messa in rete dei dati e delle informazioni			-	
<b>6.II. Monitoraggio e valutazione di</b>		6.II.1. Assicurare la definizione e la continuità di gestione di sistemi integrati per il monitoraggio e la valutazione di politiche, piani e progetti	-	

Area	Scelta	Obiettivo strategico nazionale	Pertinenza con il PUMS
	politiche, piani, progetti	6.II.2. Realizzare il sistema integrato del monitoraggio e della valutazione della SNSvS, garantendone l'efficacia della gestione e la continuità dell'implementazione	-
	6.III. Istituzioni, partecipazione e partenariati	6.III.1. Garantire il coinvolgimento attivo della società civile nei processi decisionali e di attuazione delle politiche	✓ ✓ OGS8
		6.III.2. Garantire la creazione di efficaci meccanismi di interazione istituzionale e di inclusione della società civile per l'attuazione della SNSvS	-
		6.III.3 Assicurare sostenibilità, qualità e innovazione nei partenariati pubblico-privato	-
	6.IV. Educazione, sensibilizzazione, comunicazione	6.IV.1. Trasformare le conoscenze in competenze	-
		6.IV.2. Promuovere l'educazione allo sviluppo sostenibile	✓ OGS8
		6.IV.3. Promuovere e applicare soluzioni per lo sviluppo sostenibile	✓ OGS8
		6.IV.4. Comunicazione	✓ OGS8
	6.V. Efficienza della pubblica amministrazione e gestione delle risorse finanziarie pubbliche	6.V.1. Rafforzare la governance pubblica	-
		6.V.2. Assicurare la semplificazione e la qualità della regolazione	-
		6.V.3. Assicurare l'efficienza e la sostenibilità nell'uso delle risorse finanziarie pubbliche	-
		6.V.4. Adottare un bilancio di genere	-

### 1.2.6 MATTM Osservazione n. 17a - Analisi di coerenza esterna

La richiesta di fare riferimento **anche ai seguenti documenti, oltre a quelli già analizzati nel RA: normative, strategie, piani e programmi da considerare in fase di analisi di coerenza esterna:**

- **Strategia Nazionale per la Biodiversità;**
- **Direttiva “Uccelli” 94/24/CE;**
- **Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa - COM(2013)249;**
- **Strategia dell’UE sulla biodiversità per il 2030 “Riportare la natura nella nostra vita” COM82020) 380 final;**

è stata recepita integrando l’elenco nel capitolo **2. Quadro normativo, pianificatorio e vincolistico** del Rapporto Ambientale e nel *quadro normativo e pianificatorio di riferimento* dell’Allegato 2\_Piani e programmi - Appendice 2, come segue.

## 2. QUADRO NORMATIVO, PIANIFICATORIO E VINCOLISTICO

### 2.1. Quadro normativo e pianificatorio di riferimento

Il seguente elenco riporta i principali strumenti normativi e pianificatori che sono stati considerati per la definizione dell’ambito di influenza del Piano rispetto al quadro pianificatorio e programmatico di riferimento vigente o in fase di aggiornamento.

L’analisi di tali strumenti è contenuta nel dettaglio **nell’Allegato 2 al presente Rapporto Ambientale, Appendici 1 e 2**, di cui l’Appendice 1 contiene gli strumenti la cui analisi è stata finalizzata alla verifica del grado di coerenza esterna degli obiettivi generali del PUMS rispetto agli obiettivi derivanti dai piani e programmi stessi, svolta al Cap.5 del presente Rapporto.

L’Appendice 2 riporta gli ulteriori strumenti, considerati per la definizione dell’ambito di influenza del Piano ma non per l’analisi di coerenza esterna.

1. Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) di Roma Capitale (2019)
2. Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020 del 2018
3. Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile. Ministero dell'Ambiente, 2017
4. Piano di gestione del rischio alluvioni (PGRAAC), approvato con D.P.C.M. del 28 febbraio 2017
5. Piano di gestione del Distretto idrografico dell'Appennino centrale (PGDAC), approvato con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016
6. Piano stralcio di assetto idrogeologico (PAI), approvato D.P.C.M. del 10 aprile 2013
7. Piano stralcio per aree specifiche da Orte a Castel Giubileo (PS1) approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 2013
8. Piano di Tutela delle Acque Regionali approvato con D.C.R n.42 del 27 settembre 2013

9. Piano stralcio per aree specifiche tra Castel Giubileo e la foce del TEVERE (PS5) approvato con DPCM del 19 giugno 2019
10. Piano d'Azione Nazionale per l'Efficienza Energetica (PAEE). Ministero dell'Ambiente, 2011
11. Libro Bianco 2011
12. Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa; relativamente ai valori limite per la protezione della salute umana; recepita a livello nazionale dal Dlgs 155/2010
13. Piano per il risanamento della Qualità dell'aria della Regione Lazio (PRQA) adottato con Deliberazione 4 agosto 2020, n. 539 *Adozione aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA) ai sensi dell'art. 9 e art. 10 del D.Lgs 155/2010*
14. Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio e Direttiva (UE) dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.
15. Classificazione acustica delle infrastrutture stradali, adottata dal Consiglio Comunale con Deliberazione n.93 del 15.10.2009
16. Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) approvato dal Consiglio Regionale con Del. n. 5 del 2 agosto 2019
17. Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152
18. Direttiva 2002/49/CE reperita in Italia dal Decreto Legislativo 194/2005
19. D.Lgs n.42/2004 - Codice dei Beni culturali e del paesaggio
20. Direttiva 2003/35/CE
21. Direttiva 2003/4/CE
22. Decisione 1600/2002/CE che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di Ambiente
23. Convenzione di Aarhus (2001)
24. Convenzione Europea del Paesaggio, Consiglio d'Europa, 2000
25. LN 150/2000 ""Disciplina delle attività di informazione e di comunicazione delle pubbliche amministrazioni"
26. Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, legge n.144 del 17 maggio 1999
27. Piani Territoriali Paesaggistici di Roma (PTP) istituiti con la LR 24/98
28. D.lgs. 422/97
29. PTRG Piano Territoriale regionale generale
30. PRMTL piano regionale mobilità trasporti e logistica
31. RFI accordo quadro RFI – regione Lazio
32. PTPG Piano territoriale provinciale generale

33. PBTPV Piano di bacino trasporto pubblico viaggiatori
34. PM Piano merci
35. Direttiva 92/43/CE “Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche”
36. D.P.R.8 settembre 1997n.357 “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”
37. DGR n.159 del 14 aprile 2016 “Adozione delle Misure di Conservazione finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC)-IT60300 (Roma)
38. Legge regionale 29/97 norme in materia di aree naturali protette regionali
40. Nuova zonizzazione regionale “qualità dell’aria” da Dgr n.536 del 15/09/2016
41. Protocollo di intesa “Piano di azione per il miglioramento della qualità dell’aria” giugno 2019
42. PER – Piano Energetico Regionale per Lazio adottato con D.G.R. del 17.10.2017 n. 656
43. PNIEC –Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima 2019
44. PRG – Piano Regolatore Generale, approvato dal Consiglio Comunale con Del. N. 18 del 12.2.200
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
46. PGTU – DEL. A.C. n.21 del 16 aprile 2015
47. PSMS
48. STRATEGIA DI RESILIENZA
49. PIANO COMUNALE DI RISANAMENTO ACUSTICO
50. Parlamento Europeo - Piano d’azione sulla mobilità urbana del 2009
51. Parlamento Europeo ‘Urban Mobility Package’ del 2013
52. direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi
53. Risoluzione del Parlamento europeo del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile su GU C 399 del 24.11.2017;
54. Risoluzione del Parlamento europeo del 14 dicembre 2017 su una strategia europea a favore della mobilità a basse emissioni (2018/C 369/15)
55. Piano Urbano della Mobilità (PUM) L. 24 novembre 2000, n. 340



- 56. Allegato «Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica» al Documento di economia e finanze 2016
- 57. Allegato «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanze 2017
- 58 I BENI PAESAGGISTICI
- 59 - I BENI CULTURALI E ARCHITETTONICI
- 60 - AREE NATURALI PROTETTE
- 61 - **Strategia Nazionale per la Biodiversità**
- 62 - **Direttiva “Uccelli” 94/24/CE;**
- 63 - **Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa – COM (2013)249;**
- 64 - **Strategia dell’UE sulla biodiversità per il 2030 “Riportare la natura nella nostra vita” COM82020) 380 final**
- 65 - Misure di conservazione e Piani di gestione per i Siti Natura 2000 interessati dal PUMS.
- 66 - Direttiva 2004/107/CE concernente l’arsenico, il cadmio, il mercurio e gli idrocarburi policiclici aromatici.

## **Allegato 2 Strumenti per la verifica di coerenza esterna -**

[...]

### **2. APPENDICE 2**

#### **2.1. LIVELLO COMUNITARIO**

[...]

##### **2.1.6 Direttiva “Uccelli” 94/24/CE**

Direttiva concernente la conservazione degli uccelli selvatici che si prefigge la protezione a lungo termine e la gestione delle risorse naturali in quanto parte integrante del patrimonio dei popoli europei. Essa consente di regolarle disciplinandone lo sfruttamento in base a misure necessarie al mantenimento e all’adeguamento degli equilibri naturali delle specie entro i limiti di quanto è ragionevolmente possibile. La conservazione delle specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico nel territorio europeo degli Stati membri è necessaria per raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di miglioramento delle condizioni di vita e di sviluppo sostenibile.

##### **2.1.7 Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa – COM (2013)249**

La società umana dipende dalle risorse che trae dalla natura legate, tra l'altro, all'alimentazione, alle materie prime, ad acqua e aria pulite, alla regolazione delle condizioni climatiche, alla prevenzione delle alluvioni, all'impollinazione e alle attività ricreative. Tuttavia molti di questi benefici, spesso definiti come servizi ecosistemici, sono utilizzati nella convinzione che la loro disponibilità sia illimitata e sono considerati alla stregua di prodotti gratuiti, il cui vero valore non è apprezzato fino in fondo. In quest'ottica le autorità pubbliche potrebbero tornare a costruire infrastrutture, le cosiddette infrastrutture grigie, invece di ricorrere a soluzioni "naturali" a problemi come la prevenzione delle alluvioni. In Europa stiamo sistematicamente depauperando il nostro capitale naturale, compromettendo la nostra sostenibilità a lungo termine e minando la nostra resilienza agli shock ambientali.

Le infrastrutture verdi sono uno strumento di comprovata efficacia per ottenere benefici ecologici, economici e sociali ricorrendo a soluzioni "naturali". Ciò ci aiuta a capire il valore dei benefici che la natura offre alla società umana e a mobilitare gli investimenti necessari per sostenerli e consolidarli. Questo approccio spesso consente inoltre di abbandonare la realizzazione di infrastrutture costose a favore di soluzioni più economiche e più durature che si basano sulla natura e che in molti casi creano opportunità di lavoro a livello locale. Le infrastrutture verdi si basano sul principio che l'esigenza di proteggere e migliorare la natura e i processi naturali, nonché i molteplici benefici che la società umana può trarne, sia consapevolmente integrata nella pianificazione e nello sviluppo territoriali. Rispetto alle infrastrutture tradizionali (dette anche infrastrutture grigie), concepite con un unico scopo, le infrastrutture verdi presentano molteplici vantaggi. Non si tratta di una soluzione che limita lo sviluppo territoriale, ma che favorisce le soluzioni basate sulla natura se costituiscono l'opzione migliore. A volte può rappresentare un'alternativa o una componente complementare rispetto alle tradizionali soluzioni "grigie". Si intendono infrastrutture verdi: una rete di aree naturali e seminaturali pianificata a livello strategico con altri elementi ambientali, progettata e gestita in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici. Ne fanno parte gli spazi verdi (o blu, nel caso degli ecosistemi acquatici) e altri elementi fisici in aree sulla terraferma (incluse le aree costiere) e marine. Sulla terraferma, le infrastrutture verdi sono presenti in un contesto rurale e urbano.

### **2.1.8 Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030 “Riportare la natura nella nostra vita” COM82020) 380 final**

La presente strategia adottata dalla Commissione Europea il 20 maggio 2020 definisce il modo in cui l'Europa può contribuire a realizzare l'obiettivo di riportare la biodiversità in Europa sulla via della ripresa entro il 2030 a beneficio delle persone, del pianeta, del clima e dell'economia, in linea con l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile e con gli obiettivi dell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici.

Le misure presentate nel piano d'azione sono o saranno portate avanti secondo i principi del legiferare meglio, comprese le valutazioni e le valutazioni d'impatto se opportuno.

Nell'ambito di tale strategia le principali azioni da realizzare entro il 2030 includono:

- Una rete coerente di zone protette comprendenti almeno il 30% della superficie terrestre e marina dell'UE, ampliando in tal modo la copertura delle zone Natura 2000 esistenti
- Un piano UE di ripristino della natura
- Creare le condizioni per un cambiamento profondo
- L'azione dell'unione europea a favore di un'agenda mondiale ambiziosa sulla biodiversità

Gli Stati membri dell'UE hanno adottato le conclusioni del Consiglio dell'ottobre 2020 sulla strategia e hanno approvato tali obiettivi, ribadendo la determinazione dell'UE a dare l'esempio nell'affrontare la crisi mondiale in cui versa la biodiversità e nel contribuire a un nuovo e ambizioso quadro globale in materia di biodiversità in occasione della conferenza delle Nazioni Unite sulla biodiversità del 2021.

[...]

## **2.2. LIVELLO NAZIONALE**

### **1.2.7 Strategia Nazionale per la Biodiversità**

Dal 2010 anche l'Italia si è dotata di una Strategia Nazionale per la Biodiversità (SNB), la cui elaborazione si colloca nell'ambito degli impegni assunti dall'Italia con la ratifica della Convenzione sulla Diversità Biologica (Convention on Biological Diversity - CBD, Rio de Janeiro 1992) avvenuta con la Legge n. 124 del 14 febbraio 1994.

Con l'intesa (Repertorio n. 181/CSR) espressa dalla Conferenza Permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome nella seduta del 7 ottobre 2010 si è concluso l'iter di approvazione della Strategia Nazionale per la Biodiversità.

La Strategia si pone come strumento di integrazione delle esigenze della biodiversità nelle politiche nazionali di settore, riconoscendo la necessità di mantenerne e rafforzarne la conservazione e l'uso sostenibile per il suo valore intrinseco e in quanto elemento essenziale per il benessere umano, rispondendo appieno alla sfida 2011-2020 per la biodiversità.

Da questa considerazione deriva la visione per la conservazione della biodiversità della Strategia:

"La biodiversità e i servizi ecosistemici, nostro capitale naturale, sono conservati, valutati e, per quanto possibile, ripristinati, per il loro valore intrinseco e perché possano continuare a sostenere in modo durevole la prosperità economica e il benessere umano nonostante i profondi cambiamenti in atto a livello globale e locale".

Per il conseguimento di questa visione la SNB è stata articolata intorno a tre tematiche cardine:

- *Biodiversità e servizi ecosistemici;*
- *Biodiversità e cambiamenti climatici;*
- *Biodiversità e politiche economiche.*

A queste tematiche corrispondono altrettanti Obiettivi Strategici:

- Entro il 2020 garantire la conservazione della biodiversità, intesa come la varietà degli organismi viventi, la loro variabilità genetica ed i complessi ecologici di cui fanno parte, ed assicurare la salvaguardia e il ripristino dei servizi ecosistemici al fine di garantirne il ruolo chiave per la vita sulla Terra e per il benessere umano;
- Entro il 2020 ridurre sostanzialmente nel territorio nazionale l'impatto dei cambiamenti climatici sulla biodiversità, definendo le opportune misure di adattamento alle modificazioni indotte e di mitigazione dei loro effetti ed aumentando la resilienza degli ecosistemi naturali e seminaturali;
- Entro il 2020 integrare la conservazione della biodiversità nelle politiche economiche e di settore, anche quale opportunità di nuova occupazione e sviluppo sociale, rafforzando la comprensione dei benefici dei servizi ecosistemici da essa derivanti e la consapevolezza dei costi della loro perdita.

In ragione della trasversalità del tema biodiversità, nonché dell'opportunità e necessità della sua integrazione all'interno delle politiche di settore, il conseguimento degli Obiettivi Strategici viene affrontato nell'ambito di 15 aree di lavoro (1. Specie, habitat, paesaggio; 2. Aree protette; 3. Risorse genetiche; 4. Agricoltura; 5. Foreste; 6. Acque interne; 7. Ambiente marino; 8. Infrastrutture e trasporti; 9. Aree urbane; 10. Salute; 11. Energia; 12. Turismo; 13. Ricerca e

innovazione; 14. Educazione, informazione, comunicazione e partecipazione; 15 L'Italia e la biodiversità nel mondo).

### 1.2.8 MATTM Osservazione n. 17b - Analisi di coerenza esterna

A pag. 66 del RA si riporta che per il raggiungimento dell'obiettivo specifico *“Contrastare la frammentazione degli ecosistemi e delle connessioni ecologiche urbano/rurali”* si interviene con la Strategia/Azione *“Potenziare le connessioni della rete ecologica mediante realizzazione di percorsi di mobilità lenta”*. Inoltre, in merito alla coerenza esterna tra gli obiettivi del PUMS e gli obiettivi derivanti dalla Direttiva Habitat, a pag. 104 del RA si legge: *“Sono obiettivi coerenti direttamente con tale direttiva: 6 FAVORIRE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E LA MOBILITÀ PEDONALE SU TUTTO IL TERRITORIO URBANO. (...) 6.2) Realizzare Isole Ambientali e aree pedonali in tutti i Municipi connesse con la rete ciclopedonale e il TPL, per valorizzare e promuovere la mobilità lenta”*. **Come richiesto la coerenza tra i succitati obiettivi è stata condizionata alla realizzazione dei dovuti accorgimenti per minimizzare gli impatti sulla componente biodiversità ed incrementare la connettività ecologica (sistemi di illuminazione idonei, corretta scelta del sedime, eventuale inserimento di siepi, fasce inerbite e sottopassi per la fauna, etc.)** specificandolo nella nota a piè di pagina n.13.

#### ***paragrafo 3.2.2 Il quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale***

QUADRO DI RIFERIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE		
Obiettivo generale di sostenibilità: <b>OGS11. NATURA E BIODIVERSITA'</b>		
Obiettivi specifici	Strategie/Azioni	Piani/Normativa di riferimento

<p>● Contrastare la frammentazione degli ecosistemi e delle connessioni ecologiche urbano/rurali</p>	<p>O.S.: ●</p> <p>① Minimizzare gli impatti dell'infrastruttura dei trasporti sulla frammentazione dei terreni</p> <p>O.S.: ●</p> <p>② Potenziare le connessioni della rete ecologica mediante realizzazione di percorsi di mobilità lenta <sup>13</sup></p> <p>O.S.: ●</p> <p>③ Realizzare sovrappassi e sottopassi per la fauna</p> <p>O.S.: ●</p> <p>④ Minimizzare gli impatti delle infrastrutture sulle Aree Protette</p>	<p><b>Direttiva 92/43/CE</b> “Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche <b>D.P.R. 8</b> settembre 1997 n. 357 “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche <b>DGRn. 159 del 14 aprile 2016</b>“Adozione delle Misure di Conservazione finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) IT60300(Roma) <b>Legge regionale 29/97</b> norme in materia di aree naturali protette regionali</p>
--	--	---

<sup>13</sup> La strategia/azione sarà effettivamente efficace solo laddove la rete ciclopedonale sarà progettata con i dovuti accorgimenti per minimizzare gli impatti sulla componente biodiversità ed incrementare la connettività ecologica (sistemi di illuminazione idonei, corretta scelta del sedime, eventuale inserimento di siepi, fasce inerbita e sottopassi per la fauna, etc.).

### 1.2.9 MATTM Osservazione n. 18: Aspetti di produzione di energia da fonti rinnovabili

Con riferimento agli aspetti di produzione di energia da fonti rinnovabili, sono stati aggiornati nel capitolo 2. “Quadro normativo, pianificatorio e vincolistico” del RA i riferimenti delle politiche unionali con quelli concordati in sede comunitaria e ufficializzati nella Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 dicembre 2018, sulla promozione dell’uso dell’energia da fonti rinnovabili.

## QUADRO NORMATIVO, PIANIFICATORIO E VINCOLISTICO

### 2.1 Quadro normativo e pianificatorio di riferimento

Il seguente elenco riporta i principali strumenti normativi e pianificatori che sono stati considerati per la definizione dell’ambito di influenza del Piano rispetto al quadro pianificatorio e programmatico di riferimento vigente o in fase di aggiornamento.

L’analisi di tali strumenti è contenuta nel dettaglio **nell’Allegato 2 al presente Rapporto Ambientale, Appendici 1 e 2**, di cui l’Appendice 1 contiene gli strumenti la cui analisi è stata finalizzata alla verifica del grado di coerenza esterna degli obiettivi generali del PUMS rispetto agli obiettivi derivanti dai piani e programmi stessi, svolta al Cap.5 del presente Rapporto.

L’Appendice 2 riporta gli ulteriori strumenti, considerati per la definizione dell’ambito di influenza del Piano ma non per l’analisi di coerenza esterna.

1. Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) di Roma Capitale (2019)
2. Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020 del 2018
3. Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile. Ministero dell’Ambiente, 2017
4. Piano di gestione del rischio alluvioni (PGRAAC), approvato con D.P.C.M. del 28 febbraio 2017
5. Piano di gestione del Distretto idrografico dell’Appennino centrale (PGDAC), approvato con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016
6. Piano stralcio di assetto idrogeologico (PAI), approvato D.P.C.M. del 10 aprile 2013
7. Piano stralcio per aree specifiche da Orte a Castel Giubileo (PS1) approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 2013
8. Piano di Tutela delle Acque Regionali approvato con D.C.R n.42 del 27 settembre 2013
9. Piano stralcio per aree specifiche tra Castel Giubileo e la foce del TEVERE (PS5) approvato con DPCM del 19 giugno 2019
10. Piano d’Azione Nazionale per l’Efficienza Energetica (PAEE). Ministero dell’Ambiente, 2011
11. Libro Bianco 2011



12. Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa; relativamente ai valori limite per la protezione della salute umana; recepita a livello nazionale dal Dlgs 155/2010
13. Piano per il risanamento della Qualità dell'aria della Regione Lazio (PRQA) adottato con Deliberazione 4 agosto 2020, n. 539 *Adozione aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA) ai sensi dell'art. 9 e art. 10 del D.Lgs 155/2010*
14. **Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio e Direttiva (UE) dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.**
15. Classificazione acustica delle infrastrutture stradali, adottata dal Consiglio Comunale con Deliberazione n.93 del 15.10.2009
16. Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) approvato dal Consiglio Regionale con Del. n. 5 del 2 agosto 2019
17. Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152
18. Direttiva 2002/49/CE reperita in Italia dal Decreto Legislativo 194/2005
19. D.Lgs n.42/2004 - Codice dei Beni culturali e del paesaggio
20. Direttiva 2003/35/CE
21. Direttiva 2003/4/CE
22. Decisione 1600/2002/CE che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di Ambiente
23. Convenzione di Aarhus (2001)
24. Convenzione Europea del Paesaggio, Consiglio d'Europa, 2000
25. LN 150/2000 ""Disciplina delle attività di informazione e di comunicazione delle pubbliche amministrazioni"
26. Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, legge n.144 del 17 maggio 1999
27. Piani Territoriali Paesaggistici di Roma (PTP) istituiti con la LR 24/98
28. D.lgs. 422/97
29. PTRG Piano Territoriale regionale generale
30. PRMTL piano regionale mobilità trasporti e logistica
31. RFI accordo quadro RFI – regione Lazio
32. PTPG Piano territoriale provinciale generale
33. PBTPV Piano di bacino trasporto pubblico viaggiatori
34. PM Piano merci
35. Direttiva 92/43/CE "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche"

36. D.P.R.8 settembre 1997n.357 “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”
37. DGR n.159 del 14 aprile 2016 “Adozione delle Misure di Conservazione finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC)-IT60300 (Roma)
38. Legge regionale 29/97 norme in materia di aree naturali protette regionali
40. Nuova zonizzazione regionale “qualità dell’aria” da Dgr n.536 del 15/09/2016
41. Protocollo di intesa “Piano di azione per il miglioramento della qualità dell’aria” giugno 2019
42. PER – Piano Energetico Regionale per Lazio adottato con D.G.R. del 17.10.2017 n. 656
43. PNIEC –Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima 2019
44. PRG – Piano Regolatore Generale, approvato dal Consiglio Comunale con Del. N. 18 del 12.2.200
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
46. PGTU – DEL. A.C. n.21 del 16 aprile 2015
47. PSMS
48. STRATEGIA DI RESILIENZA
49. PIANO COMUNALE DI RISANAMENTO ACUSTICO
50. Parlamento Europeo - Piano d’azione sulla mobilità urbana del 2009
51. Parlamento Europeo ‘Urban Mobility Package’ del 2013
52. direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi
53. Risoluzione del Parlamento europeo del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile su GU C 399 del 24.11.2017;
54. Risoluzione del Parlamento europeo del 14 dicembre 2017 su una strategia europea a favore della mobilità a basse emissioni (2018/C 369/15)
55. Piano Urbano della Mobilità (PUM) L. 24 novembre 2000, n. 340
56. Allegato «Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica» al Documento di economia e finanze 2016
57. Allegato «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanze 2017
58. I BENI PAESAGGISTICI

- 59 - I BENI CULTURALI E ARCHITETTONICI
- 60 - AREE NATURALI PROTETTE
- 61 - Strategia Nazionale per la Biodiversità
- 62 - Direttiva “Uccelli” 94/24/CE;
- 63 - Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa – COM (2013)249;
- 64 - Strategia dell’UE sulla biodiversità per il 2030 “Riportare la natura nella nostra vita” (COM(2020) 380 final)
- 65 - Misure di conservazione e Piani di gestione per i Siti Natura 2000 interessati dal PUMS.
- 66 - Direttiva 2004/107/CE concernente l’arsenico, il cadmio, il mercurio e gli idrocarburi policiclici aromatici;

#### 1.2.10 MATTM Osservazione n. 19: Caratterizzazione dello stato dell'ambiente

Il paragrafo “7.9 Biodiversità e Beni materiali” del RA (pagg. 197 213 e seguenti) è stato integrato con il nuovo paragrafo: 7.9.4 “Inquadramento faunistico” come richiesto.

#### 7.9.4 Inquadramento faunistico

Nelle aree di interesse naturalistico riportate nel paragrafo precedente sono presenti numerose specie faunistiche. Per un quadro dettagliato di tali specie si rimanda ai formulari standard dei Siti Natura 2000 presenti e ai Piani di Gestione delle varie aree.

In questa sede è però opportuno precisare che, pur non entrando nel dettaglio delle specie presenti in ogni singola area inclusa nel territorio interessato dal PUMS, il tema della componente fauna è ben presente, così come le necessarie attenzioni che occorrerà porre durante l'attuazione del Piano e durante il monitoraggio VAS. Infatti:

- Il quadro di riferimento degli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale (par. 3.2.2) include l'OGS11 “Natura e Biodiversità” che si compone di:
  - o Un obiettivo specifico: “Contrastare la frammentazione degli ecosistemi e delle connessioni ecologiche urbano/rurali”;
  - o Quattro strategie/azioni tra cui: 3. Realizzare sovrappassi e sottopassi per la fauna.
- Nelle valutazioni degli “Effetti sulla qualità ambientale” in relazione al fattore “Biodiversità e beni materiali” (par. 8.3.5) sono descritti gli effetti relativi stimati per ogni singola zona di PGU e tra questi, il tema della fauna è trattato specialmente in relazione alle aree con presenza faunistica di interesse, in cui le eventuali nuove opere possono costituire effetto barriera.
- Per quanto riguarda il sistema di monitoraggio ambientale, il RA propone un sistema di indicatori correlato agli Obiettivi Generali di Sostenibilità. Per quanto riguarda l'OGS11, l'indicatore proposto è “Numero sottopassi e sovrappassi per la fauna”.

Il RA del PUMS è stato integrato con lo Studio di Incidenza (Allegato 5 al RA) sui siti della Rete Natura 2000 condotta ai sensi della normativa vigente. Tenendo conto del livello delle informazioni contenute nel PUMS, tale Studio è stato condotto a livello di screening e segnala alcuni temi di attenzione relativi agli interventi previsti dal piano. Lo Studio rimanda a ulteriori approfondimenti, nelle successive fasi di progettazione, sui temi di attenzione da esso segnalati.

Si sottolinea che tale studio ha avuto esito positivo, in quanto la Regione Lazio - Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti – Area Valutazione di Incidenza e Risorse

Forestali, con la nota prot. n.907496 del 23/10/2020, ( *Conferenza di valutazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi del Dlgs. n. 152/2006 sul “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale” - Autorità procedente: Dipartimento di Pianificazione e Programmazione Urbanistica di Roma Capitale - Comunicazioni in merito alla procedura di valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997 -(rif. VAS 2019\_14; ns. rif. **Q049/2019**), si è espressa positivamente in merito alla propria competenza in materia di procedura di valutazione di incidenza come di seguito riportato: “Nel condividere analisi e conclusioni dello Studio di incidenza, si comunica che l’istruttoria relativa al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale è favorevolmente conclusa con la presente comunicazione per gli aspetti di procedura di valutazione di incidenza. Resta necessario che l’Autorità procedente attivi una procedura di valutazione di incidenza appropriata (con redazione di Studio di incidenza) per il progetto del Corridoio intermodale A12- Tor del Cenci e procedure di screening di valutazione di incidenza (livello I della procedura) per 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).”*

### 1.2.11 MATTM Osservazione n. 27: Qualità dell'aria

La richiesta di aggiornare al par. 2 del RA il quadro normativo, pianificatorio e vincolistico:

- inserendo il riferimento alla direttiva 2004/107/CE concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio e gli idrocarburi policiclici aromatici;
- cambiando la denominazione della direttiva 2008/50/CE che è la direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;
- specificando che il D.lgs. 155/2010 è il decreto che recepisce le disposizioni delle citate direttive;
- aggiornando i riferimenti al Piano di qualità dell'aria: risulta infatti un recente aggiornamento del Piano QA adottato nel 2020;

è stata recepita integrando l'elenco nel capitolo **2. Quadro normativo, pianificatorio e vincolistico**, nel paragrafo **7.4. Qualità dell'aria** del Rapporto Ambientale (nel quale sono state adeguati i nomi delle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria a quelle della rete ufficiale utilizzata da ARPA Lazio) e nel *quadro normativo e pianificatorio di riferimento dell'Allegato 2\_Piani e programmi - Appendice 2*, come segue.

## 2. QUADRO NORMATIVO, PIANIFICATORIO E VINCOLISTICO

### 2.2. Quadro normativo e pianificatorio di riferimento

Il seguente elenco riporta i principali strumenti normativi e pianificatori che sono stati considerati per la definizione dell'ambito di influenza del Piano rispetto al quadro pianificatorio e programmatico di riferimento vigente o in fase di aggiornamento.

L'analisi di tali strumenti è contenuta nel dettaglio **nell'Allegato 2 al presente Rapporto Ambientale, Appendici 1 e 2**, di cui l'Appendice 1 contiene gli strumenti la cui analisi è stata finalizzata alla verifica del grado di coerenza esterna degli obiettivi generali del PUMS rispetto agli obiettivi derivanti dai piani e programmi stessi, svolta al Cap.5 del presente Rapporto.

L'Appendice 2 riporta gli ulteriori strumenti, considerati per la definizione dell'ambito di influenza del Piano ma non per l'analisi di coerenza esterna.

1. Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) di Roma Capitale (2019)
2. Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020 del 2018
3. Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile. Ministero dell'Ambiente, 2017
4. Piano di gestione del rischio alluvioni (PGR AAC), approvato con D.P.C.M. del 28 febbraio 2017

5. Piano di gestione del Distretto idrografico dell'Appennino centrale (PGDAC), approvato con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016
6. Piano stralcio di assetto idrogeologico (PAI), approvato D.P.C.M. del 10 aprile 2013
7. Piano stralcio per aree specifiche da Orte a Castel Giubileo (PS1) approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 2013
8. Piano di Tutela delle Acque Regionali approvato con D.C.R n.42 del 27 settembre 2013
9. Piano stralcio per aree specifiche tra Castel Giubileo e la foce del TEVERE (PS5) approvato con DPCM del 19 giugno 2019
10. Piano d'Azione Nazionale per l'Efficienza Energetica (PAEE). Ministero dell'Ambiente, 2011
11. Libro Bianco 2011
12. **Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa; relativamente ai valori limite per la protezione della salute umana; recepita a livello nazionale dal Dlgs 155/2010**
13. **Piano per il risanamento della Qualità dell'aria della Regione Lazio (PRQA) adottato con Deliberazione 4 agosto 2020, n. 539 Adozione aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA) ai sensi dell'art. 9 e art. 10 del D.Lgs 155/2010**
14. Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio e Direttiva (UE) dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.
15. Classificazione acustica delle infrastrutture stradali, adottata dal Consiglio Comunale con Deliberazione n.93 del 15.10.2009
16. Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) approvato dal Consiglio Regionale con Del. n. 5 del 2 agosto 2019
17. Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152
18. Direttiva 2002/49/CE reperita in Italia dal Decreto Legislativo 194/2005
19. D.Lgs n.42/2004 - Codice dei Beni culturali e del paesaggio
20. Direttiva 2003/35/CE
21. Direttiva 2003/4/CE
22. Decisione 1600/2002/CE che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di Ambiente
23. Convenzione di Aarhus (2001)
24. Convenzione Europea del Paesaggio, Consiglio d'Europa, 2000
25. LN 150/2000 ""Disciplina delle attività di informazione e di comunicazione delle pubbliche amministrazioni""
26. Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, legge n.144 del 17 maggio 1999
27. Piani Territoriali Paesaggistici di Roma (PTP) istituiti con la LR 24/98

28. D.lgs. 422/97
29. PTRG Piano Territoriale regionale generale
30. PRMTL piano regionale mobilità trasporti e logistica
31. RFI accordo quadro RFI – regione Lazio
32. PTPG Piano territoriale provinciale generale
33. PBTPV Piano di bacino trasporto pubblico viaggiatori
34. PM Piano merci
35. Direttiva 92/43/CE “Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche”
36. D.P.R.8 settembre 1997n.357 “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”
37. DGR n.159 del 14 aprile 2016 “Adozione delle Misure di Conservazione finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC)-IT60300 (Roma)
38. Legge regionale 29/97 norme in materia di aree naturali protette regionali
40. Nuova zonizzazione regionale “qualità dell’aria” da Dgr n.536 del 15/09/2016
41. Protocollo di intesa “Piano di azione per il miglioramento della qualità dell’aria” giugno 2019
42. PER – Piano Energetico Regionale per Lazio adottato con D.G.R. del 17.10.2017 n. 656
43. PNIEC –Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima 2019
44. PRG – Piano Regolatore Generale, approvato dal Consiglio Comunale con Del. N. 18 del 12.2.200
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
46. PGTU – DEL. A.C. n.21 del 16 aprile 2015
47. PSMS
48. STRATEGIA DI RESILIENZA
49. PIANO COMUNALE DI RISANAMENTO ACUSTICO
50. Parlamento Europeo - Piano d’azione sulla mobilità urbana del 2009
51. Parlamento Europeo ‘Urban Mobility Package’ del 2013
52. direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi
53. Risoluzione del Parlamento europeo del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile su GU C 399 del 24.11.2017;



54. Risoluzione del Parlamento europeo del 14 dicembre 2017 su una strategia europea a favore della mobilità a basse emissioni (2018/C 369/15)
55. Piano Urbano della Mobilità (PUM) L. 24 novembre 2000, n. 340
56. Allegato «Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica» al Documento di economia e finanze 2016
57. Allegato «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanze 2017
- 58 I BENI PAESAGGISTICI
- 59 - I BENI CULTURALI E ARCHITETTONICI
- 60 - AREE NATURALI PROTETTE
- 61 - Strategia Nazionale per la Biodiversità
- 62 - Direttiva “Uccelli” 94/24/CE;
- 63 - Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa – COM (2013)249;
- 64 - Strategia dell’UE sulla biodiversità per il 2030 “Riportare la natura nella nostra vita” COM82020) 380 final
- 65 - Misure di conservazione e Piani di gestione per i Siti Natura 2000 interessati dal PUMS.
- 66 - Direttiva 2004/107/CE concernente l’arsenico, il cadmio, il mercurio e gli idrocarburi policiclici aromatici.**

## **Allegato 2 Strumenti per la verifica di coerenza esterna -**

[...]

### **1.3.7 PRQA - PIANO DI RISANAMENTO DELLA QUALITÀ DELL’ARIA - adottato con Deliberazione 4 agosto 2020, n. 539 Adozione aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell’Aria (PRQA) ai sensi dell’art. 9 e art. 10 del D.Lgs 155/2010**

1. Il Piano di Risanamento della Qualità dell’aria della Regione Lazio 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 presente Piano è redatto, ai sensi dell’art. 9 e art. 10 del D. Lgs. n.155/2010 e successive modificazioni, per quanto non espressamente specificato si dovrà far riferimento alla normativa sovraordinata.
3. Le azioni e misure previste nel presente Piano tengono conto:
  - a. della D.G.R. n 643 del 30/10/2018, recante aggiornamento della D.G.R. n.459/2018 di "approvazione dello schema di accordo di programma tra il Ministero dell'ambiente e della tutela

del territorio e del mare e la Regione Lazio, per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nella Regione Lazio"

b. del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, convertito in legge 12 dicembre 2019, n. 141, recante: "Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'articolo 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229."

c. del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)

#### **Art. 16 - Compiti dei Comuni**

1) I Comuni nell'ambito delle proprie competenze, dovranno:

a. adottare il piano urbano del traffico tenendo conto della necessità di riduzione delle emissioni in atmosfera. I Comuni turistici devono adottare apposito piano del traffico per il periodo di afflusso turistico; in particolare nei centri balneari devono essere previsti parcheggi di scambio e servizi navetta per il trasporto dei villeggianti alle spiagge;

b. attuare azioni di fluidificazione del traffico attraverso:

- sistemi semaforici intelligenti;
  - tabelloni digitali per l'informazione costante sull'andamento della viabilità;
  - videosorveglianza;
  - varchi elettronici con sistemi tipo telepass per gli accessi alle zone a traffico limitato;
  - sistemi di monitoraggio delle condizioni della mobilità urbana;
  - controlli sui divieti di sosta in particolare in doppia fila;
  - informazioni rilevate e diffuse via radio/sms dalle flotte taxi sulle condizioni del traffico urbano;
- c. promuovere la riduzione delle percorrenze urbane delle auto private attraverso:
- individuazione di aree pedonali e/o a traffico limitato;
  - realizzazione di parcheggi di scambio gratuiti autoveicoli-TPL;
  - incremento delle piste ciclabili urbane e bike sharing;
  - promozione di modalità alternative di trasporto privato, quali: il Car Sharing, il Car Pooling, il taxi collettivo;
  - controllo dell'efficacia delle azioni dei responsabili della mobilità aziendale;

d. favorire la riduzione dei tempi di percorrenza dei mezzi pubblici e la fruibilità degli stessi da parte dei cittadini;

e. promuovere il coordinamento tra realtà produttive/erogatrici di servizi presenti nella stessa area territoriale, al fine di creare le condizioni per l'attuazione di servizi di trasporto collettivo;

f. mettere a punto piani sull'intermodalità come Piani spostamento casa lavoro/scuola ed azioni a favore degli abbonati al TPL;

- g. adottare il piano del traffico merci definendo, là dove possibile, percorsi obbligatori e/o preferenziali per il traffico pesante al fine di evitare o ridurre la circolazione dei mezzi pesanti all'interno dei centri urbani;
- h. rilasciare nuove autorizzazioni di circolazione per lo svolgimento del servizio taxi a soggetti che utilizzano mezzi a basso impatto ambientale;
- i. agevolare la costruzione di una rete di distribuzione per la ricarica dei mezzi elettrici;
- j. condizionare l'affidamento dei lavori pubblici a ditte che utilizzano mezzi a basso impatto ambientale;
- k. definire l'area del centro urbano soggetta alle limitazioni al traffico veicolare di cui all'articolo 15 e darne ampia e tempestiva Comunicazione alla popolazione.
- l. potenziare nel periodo novembre-febbraio il lavaggio delle strade.
- m. adottare misure finalizzate alla: riduzione della sosta delle auto davanti alle scuole nell'orario di entrata ed uscita degli alunni; realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili dedicati per accedere alle scuole; concessione di contributi ovvero altre agevolazioni per l'attuazione di una mobilità sostenibile abitazione-scuola; realizzazione di protocollo d'intesa con altri soggetti pubblici per favorire spostamenti sostenibili casa-lavoro.

## **2. APPENDICE 2**

### **2.1. LIVELLO COMUNITARIO**

[...]

#### **2.1.9 Direttiva 2004/107/CE concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio e gli idrocarburi policiclici aromatici**

La presente direttiva concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nichel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente è stata pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea 15 dicembre 2004, a cui segue attuazione della direttiva 2004/107/CE. su Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.213 del 13-09-2007 -

Obiettivi della presente direttiva sono:

- a) fissare un valore obiettivo per la concentrazione di arsenico, cadmio, nickel e benzo(a)pirene nell'aria ambiente per evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi di arsenico, cadmio, nickel e degli idrocarburi policiclici aromatici sulla salute umana e sull'ambiente nel suo complesso;
- b) garantire il mantenimento della buona qualità dell'aria ambiente e il suo miglioramento, negli altri casi, con riferimento all'arsenico, al cadmio, al nickel e agli idrocarburi policiclici aromatici;

c) definire metodi e criteri comuni per la valutazione delle concentrazioni di arsenico, cadmio, mercurio, nickel e idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente, nonché della deposizione di arsenico, cadmio, mercurio, nickel e idrocarburi policiclici aromatici; policiclici aromatici;

d) garantire la raccolta di informazioni esaurienti sulle concentrazioni di arsenico, cadmio, mercurio, nickel e idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente, nonché sulla deposizione di arsenico, cadmio, mercurio, nickel e idrocarburi policiclici aromatici, e la loro disponibilità al pubblico.

#### **7.4. Qualità dell'aria**

Il miglioramento della qualità dell'aria, avendo ripercussioni sulla salute dell'uomo e dell'ambiente, è considerato una priorità assoluta nei grandi centri urbani e rappresenta certamente una delle criticità ambientali più rilevanti per la città di Roma.

Lo stato della qualità dell'aria, la sua evoluzione e i provvedimenti necessari per la tutela della salute e dell'ambiente basano i loro presupposti sui dati ufficiali delle concentrazioni degli inquinanti rilevati dalle stazioni della rete di monitoraggio presenti sul territorio di Roma Capitale. La rete di monitoraggio della qualità dell'aria, oggi gestita da ARPA Lazio, è nata nel 1993; nel corso degli anni la configurazione della rete ha subito alcune implementazioni e modifiche sostanziali in modo da adeguarla alle nuove disposizioni normative. Attualmente la rete consiste di 13 stazioni (vedi tabella seguente), di cui 4 deputate al monitoraggio delle situazioni più direttamente interessate dalle emissioni veicolari (c.d. stazioni da traffico), mentre le restanti atte a monitorare le situazioni tipiche delle zone residenziali, del fondo cittadino e rurale.

DENOMINAZIONE	TIPO	UBICAZIONE
Francia	Traffico	Corso Francia
Fermi	Traffico	Piazza Fermi
Magna Grecia	Traffico	Largo Magna Grecia
Tiburtina	Traffico	Via Tiburtina fronte civico 665
Arenula	Background (Residenziale ZTL)	Piazza Cairoli
Largo Perestrello	Background (Fondo urbano residenziale)	Largo Perestrello
Bufalotta	Background (Fondo urbano residenziale)	Via Monte Canda
Cipro	Background (Fondo urbano residenziale)	via della Meloria
Cinecittà	Background (Fondo urbano)	Via Belloni

	residenziale)	
Ada	Background (Fondo urbano)	Villa Ada
Castel di Guido	Background (Fondo Rurale)	Via Aurelia km 20 – Castel di Guido
Tenuta del Cavaliere	Background (Fondo urbano/ Suburbano)	Via Tenuta del Cavaliere – Lunghezza
Malagrotta	Background (Fondo suburbano residenziale/ industriale)	Via E. Pavolini 69/71
Boncompagni	Sito sperimentale	Via Boncompagni



