



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità
Sostenibile



RAPPORTO AMBIENTALE

ALLEGATO 1 bis
OSSERVAZIONI PERVENUTE IN FASE DI VALUTAZIONE

Parere motivato 1

ROMA 

mobilità
ROMA 


ROMA
METROPOLITANE

RISORSE
PER ROMA 

Il presente documento è stato redatto da:



Con il supporto di



Gruppo di Lavoro PUMS

su incarico del:



Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
di Roma Capitale

Gruppo di lavoro:



Direttore - Arch. Massimo Mengoni
(Professionista incaricato)

Arch. Michele Valente

Arch. Michela Bianchi

Arch. Serafina Trapasso

1. Premessa

Il processo di formazione e approvazione del PUMS è delineato dal Decreto MIT 4 agosto 2017, nell'allegato 1 "Procedure per la redazione ed approvazione del PUMS", che, all'art. 3, prevede che il PUMS venga adottato entro ventiquattro mesi dalla sua entrata in vigore.

Pertanto, l'iter approvativo è stato il seguente:

- a) Predisposizione del documento preliminare contenente lo **schema di Piano** ed il relativo **Rapporto preliminare ambientale (RP) redatto ai sensi dell'art. 13 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.**

Approvazione in Giunta Capitolina della Proposta di Piano, Delibera n. 46 del 18 marzo 2019, e **avvio della procedura di VAS** ai sensi dell'art.13 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., **con istanza prot. 48205 del 19/03/2019** inviata dall'**Autorità Procedente (Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica) all'Autorità Competente (Regione Lazio - Direzione Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area: Valutazione Ambientale Strategica).**

- b) **Fase preliminare di VAS** ex art. 13 comma 1 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.¹: avvio della fase di consultazioni preliminari (scoping).

L'Autorità Competente d'intesa con il Proponente, convoca per il giorno 15/5/2019 apposita **Conferenza istruttoria** con i Soggetti Competenti in materia ambientale (SCA) per definire il livello di dettaglio e i contenuti da inserire nel Rapporto Ambientale.

L'Autorità Competente ha concluso la fase di Consultazione preliminare, di cui all'art.13 comma 1 del D.lgs.n.152/2006, trasmettendo all'Autorità Procedente il documento di *scoping*, (fase conclusa con trasmissione del documento di scoping con prot. n.571047 del 18/7/2019)

- c) Redazione della proposta di PUMS e del relativo Rapporto Ambientale (RA) e Studio di incidenza. Adozione del Piano e del Rapporto Ambientale con Delibera di Assemblea Capitolina n. 60 del 2 agosto 2019 – pubblicazione del Piano sul sito <https://www.pumsroma.it/partecipa/delibere-di-giunta/> . A seguito della sua pubblicazione è stato possibile presentare osservazioni al Piano adottato per i successivi 50 giorni indirizzandole al Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale.
- d) Avvio della procedura di VAS: trasmissione all'Autorità Competente del PUMS adottato, del Rapporto Ambientale comprensivo di una Sintesi non tecnica dello stesso e della Valutazione di Incidenza. Pubblicazione sul BUR della Regione Lazio n. 93 del 23 luglio 2020.
- e) **Fase di pubblicità** (60 gg a partire dalla pubblicazione sul BURL n.93 del 23 luglio 2020): in questa fase chiunque può prendere visione della proposta di Piano, del relativo Rapporto Ambientale e della

¹ 1. Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale.

Sintesi non Tecnica e presentare le proprie osservazioni .. Gli enti e i Soggetti Competenti in materia Ambientale hanno trasmesso il loro parere entro la fase di pubblicazione.

Sono pertanto pervenute le **osservazioni** da parte degli SCA.

1. **Città Metropolitana di Roma Capitale - Dipartimento VI "Pianificazione strategica generale"**: nota prot. n.61927 del 30/4/2020, acquisita al prot. n.394153 del 4/5/2020;
 2. **Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica – Area Pianificazione Paesistica e di Area Vasta**: nota prot. n.682959 del 30/7/2020;
 3. **Segreteria Tecnico Operativa ATO 2 Lazio Centrale – Roma**: nota n.1786/20 del 4/8/2020 acquisita in pari data al prot. n.695421;
 4. **Roma Capitale - Dipartimento Tutela Ambientale**: nota prot. n.66451 del 22/9/2020, acquisita al prot. n.820505 del 24/9/2020;
 5. **Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità – Area Pianificazione del Trasporto Pubblico Regionale e Programmazione e Gestione delle Ferrovie**: nota prot. n.841120 dell'1/10/2020;
 6. **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo**: nota prot. n.77739 del 5/10/2020, trasmessa dall'Autorità Procedente con nota n.112415 del 13/10/2020 acquisita al prot. n.878682 del 14/10/2020;
 7. **Regione Lazio - Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti – Area Valutazione di Incidenza e Risorse Forestali**: nota prot. n.907496 del 23/10/2020;
 8. **Parco di Veio**: nota prot. n.1787 del 27/10/2020, acquisita in pari data al prot. n.917312;
 9. **Parco Regionale dell'Appia Antica**: nota prot. n.3035 del 20/10/2019 trasmessa dall'Autorità Procedente con nota n.126683 del 5/11/2020, acquisita in pari data al prot. n.949826;
 10. **Autostrade per l'Italia S.p.A.**: nota prot. n.20612 del 16/12/2020, acquisita in pari data al prot. n. 1097509;
 11. **ARPA Lazio**: nota prot. n.80904 del 23/12/2020, acquisita in pari data al prot. n.1131082.
- f) Fase di valutazione (90 gg): l'Autorità Competente (Regione Lazio), sulla base delle osservazioni e pareri pervenuti, emette il Parere motivato di VAS, ai sensi dell'art. l'art.5, comma 1, lett. m-ter del D.lgs. n.152/2006 che definisce il Parere motivato quale provvedimento obbligatorio con eventuali

osservazioni e condizioni che conclude la fase di valutazione di VAS, sulla base dell'istruttoria svolta e degli esiti delle consultazioni.

- g) L'Autorità Competente allo scopo di valutare le controdeduzioni alle osservazioni pervenute e di verificare l'individuazione di eventuali contributi aggiuntivi ha convocato per il giorno 21/10/2020 una **Conferenza di valutazione**, con la partecipazione dell'Autorità Procedente e dei Soggetti Competenti in materia Ambientale.
- h) In data 13/11/2020 sono stati trasmessi all'Autorità Procedente ed ai Soggetti Competenti in materia Ambientale gli esiti della *Conferenza di valutazione* del 21/10/2020.
- i) Provvedimento finale della procedura di VAS con la trasmissione da parte dell'Autorità Competente all'Autorità Procedente del **Parere motivato**, adottato con Determinazione n. G00846 del 30/1/2021, avente come oggetto "VAS-2019_14. Roma Capitale - Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ex art.13 del D.Lgs. n.152/2006 relativo al "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)". Parere Motivato di VAS." del Direttore della Direzione regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica.

Pubblicazione del Parere motivato sul BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE LAZIO - N. 13 - Supplemento n. 2 del 11/02/2021

2. Le osservazioni degli SCA in fase di pubblicazione

Di seguito si riporta l'elenco delle osservazioni pervenute.

1. **Città Metropolitana di Roma Capitale - Dipartimento VI "Pianificazione strategica generale"**: nota prot. n.61927 del 30/4/2020, acquisita al prot. n.394153 del 4/5/2020;
2. **Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica – Area Pianificazione Paesistica e di Area Vasta**: nota prot. n.682959 del 30/7/2020;
3. **Segreteria Tecnico Operativa ATO 2 Lazio Centrale – Roma**: nota n.1786/20 del 4/8/2020 acquisita in pari data al prot. n.695421;
4. **Roma Capitale - Dipartimento Tutela Ambientale**: nota prot. n.66451 del 22/9/2020, acquisita al prot. n.820505 del 24/9/2020;
5. **Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità – Area Pianificazione del Trasporto Pubblico Regionale e Programmazione e Gestione delle Ferrovie**: nota prot. n.841120 dell'1/10/2020;

6. **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo**: nota prot. n.77739 del 5/10/2020, trasmessa dall'Autorità Procedente con nota n.112415 del 13/10/2020 acquisita al prot. n.878682 del 14/10/2020;
7. **Regione Lazio - Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti – Area Valutazione di Incidenza e Risorse Forestali**: nota prot. n.907496 del 23/10/2020;
8. **Parco di Veio**: nota prot. n.1787 del 27/10/2020, acquisita in pari data al prot. n.917312;
9. **Parco Regionale dell'Appia Antica**: nota prot. n.3035 del 20/10/2019 trasmessa dall'Autorità Procedente con nota n.126683 del 5/11/2020, acquisita in pari data al prot. n.949826;
10. **Autostrade per l'Italia S.p.A.**: nota prot. n.20612 del 16/12/2020, acquisita in pari data al prot. n. 1097509;
11. **ARPA Lazio**: nota prot. n.80904 del 23/12/2020, acquisita in pari data al prot. n.1131082.

Nelle pagine seguenti si riporta il contenuto di ciascuna osservazione pervenuta e la relativa proposta di recepimento.

1. Città Metropolitana di Roma Capitale - Dipartimento VI "Pianificazione strategica generale": nota prot. n.61927 del 30/4/2020, acquisita al prot. n.394153 del 4/5/2020

Contenuto dell'osservazione	Modalità di recepimento
<p>[..] Ciò detto, esaminata la nuova documentazione trasmessa dall'Autorità procedente, si riportano di seguito le valutazioni/osservazioni di competenza sugli approfondimenti forniti che presentano ancora elementi di incompletezza:</p> <p>In merito al primo approfondimento richiesto nel RA si evidenzia che nel PUMS non vengono messe in discussione le scelte pianificatorie relative alle Centralità Urbane, in quanto esso si pone un'ottica di messa a sistema con gli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale. Si dichiara inoltre che la strategia individuata dal PUMS per superare le criticità proprie della separazione funzionale fra "centro urbano" ed hinterland residenziale, siano superabili attraverso l'applicazione <i>"dell'intermodalità, con miglioramento delle connessioni stradali verso i principali nodi del TPL, aumento delle dotazioni di parcheggi di scambio in area possibilmente appena interna al Grande Raccordo Anulare, comunque non oltre la cosiddetta "Area Verde", attestati nei principali nodi del trasporto pubblico e con capacità adeguata a soddisfare la domanda."</i></p> <p>Quanto richiesto nelle valutazioni di questo Ente non aveva lo scopo di evidenziare un eventuale messa in discussione delle scelte pianificatorie effettuate nel PRG vigente, quanto la necessità che nell'ambito del RA fosse esplicitata la sostenibilità delle scelte pianificatorie del PUMS in ragione di un'analisi approfondita delle dinamiche del sistema insediativo nello sviluppo futuro previsto dal PRG vigente, in particolare nelle aree extra GRA e le criticità risultanti, ponendo particolare attenzione all'interazione fra l'organizzazione del tessuto insediativo presente e di previsione, l'assetto infrastrutturale e le pratiche di mobilità.</p> <p>Relativamente alla necessità di approfondire il ruolo delle aree di bordo in relazione all'interazione diretta con i comuni limitrofi, il RA si limita ad auspicare una stretta collaborazione e rinviare le scelte nell'ambito della pianificazione della mobilità di competenza di questo Ente. La Città metropolitana di Roma Capitale ha avviato le attività per la redazione del piano dell'intero territorio metropolitano, in particolare le fasi a), b), c) e d) così come individuate nell'allegato I al DM 4 agosto 2017, approvando con decreto del Sindaco metropolitano n. 122 del 28/10/2019 le "Linee di indirizzo per la redazione del PUMS" articolate in due sezioni: quadro conoscitivo preliminare e obiettivi e strategie.</p> <p>Come evidenziato nel RA la Città metropolitana di Roma con decreto n.175 del 27 dicembre 2018 ha indicato che il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile di Città Metropolitana terrà conto di quanto già elaborato da Roma Capitale e si è impegnata a recepire e armonizzare all'interno del PUMS della Città metropolitana le previsioni di valenza metropolitana dello scenario di piano del PUMS adottato dal comune di Roma Capitale, integrandole o revisionandole ove necessario, al fine di garantire il coordinamento e la continuità tra i due livelli di pianificazione e di contemperare le esigenze di Roma Capitale con le esigenze dei Comuni di pertinenza dell'area vasta, in una logica di sostenibilità diffusa che contribuisca a ridurre gli squilibri tra il capoluogo e l'hinterland, assicurando una maggiore penetrazione e omogeneità nel tessuto territoriale di collegamenti, servizi, innovazioni, incrementando l'accessibilità, la sostenibilità economica e quella ambientale alle diverse scale della Città metropolitana.</p> <p>In questa ottica, ferma restando la condivisione delle scelte di piano con Roma ed i comuni dell'area metropolitana, si prende atto che il PUMS del comune di Roma rinvia alle scelte che verranno formulate in sede di pianificazione metropolitana.</p> <p>[..]</p>	<p>Per quanto riguarda le interazioni con le aree di bordo, si conferma la disponibilità ad una stretta collaborazione ed interazione con i comuni limitrofi, anche nell'ambito delle attività già avviate dalla Città Metropolitana, come meglio specificato nel vostro Decreto n. 175 del 27.12.2018, con il quale la GMRC ha dato avvio al processo di redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile di Città metropolitana ("il Piano dovrà tener conto di quanto già elaborato da Roma Capitale al fine di garantire il coordinamento e la continuità tra i due livelli di pianificazione e di contemperare le esigenze di Roma Capitale con le esigenze dei Comuni di pertinenza dell'area vasta"). Inoltre, con Decreto n. 122 del 28/10/2019 la Città Metropolitana ha approvato le "Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Roma Capitale - Quadro conoscitivo - Obiettivi e strategie".</p>

<p>Rete ecologica provinciale</p> <p>[...] Relativamente alle relazioni tra le azioni di Piano e le componenti della Rete Ecologica Provinciale, nel RA si evidenzia come le osservazioni non vengano considerate accoglibili in questa fase in quanto la scala ridotta del PUMS (1:50000) non consente alcuna valutazione di dettaglio circa le eventuali interferenze con aree di elevato pregio ambientale/paesaggistico, tuttavia si precisa che nell'Allegato al cap.4 sono stati redatti elaborati grafici che rappresentano la sovrapposizione tra tutti gli interventi del PUMS e la pianificazione sovraordinata tra cui la rete ecologica del PTPG. Si osserva tuttavia come il grado di definizione dei singoli progetti risulti mediamente maggiore rispetto a quello del quadro d'unione rappresentato dal Piano, rendendo pertanto possibile una più compiuta analisi, da intendersi comunque a livello preliminare, degli impatti attesi sul sistema ambientale e segnatamente sulle componenti della Rete Ecologica del PTPG. Si prende atto della riduzione del numero degli interventi previsti (vedasi Rapporto Preliminare), a seguito della cancellazione di una serie di previsioni (ad es. prolungamento di Via Kobler, asse di collegamento Via del Tintoretto – Via di Vigna Murata etc.), che contribuisce a ridurre gli impatti. Si evidenzia comunque una significativa incidenza degli interventi nel loro complesso sul sistema ambientale ricompreso all'interno della Rete Ecologica del PTPG della Città Metropolitana, come è possibile evincere dalle tavole di sovrapposizione con la REP (TP2 e TP2.1) riportate nell'allegato 1 del Rapporto Ambientale (pagg. 169 e 170), pertanto si ribadisce come risulti necessario espletare un'analisi delle componenti interessate dai singoli interventi quantificando l'entità della superficie interessata e la qualità ambientale degli ambiti interessati, valutando opportune ipotesi di mitigazione e compensazione degli impatti attesi.</p>	<p>Si rimanda alla fase attuativa del PUMS, come anche evidenziato nel Parere Motivato del PUMS:” <i>nella fase di attuazione del Piano dovrà essere espletata un'analisi delle componenti della Rete Ecologica Provinciale (REP) interessate dai singoli interventi e quantificata l'entità della superficie interessata e la qualità ambientale degli ambiti interessati, nonché valutare opportune ipotesi di mitigazione e compensazione degli impatti attesi</i>”.</p> <p>Tale osservazione, relativa al prosieguo dell'iter dei singoli interventi, viene recepita con specifica indicazione riportata nel documento <i>Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato,</i> ” precisamente al capitolo 1.2 – “Recepimento delle prescrizioni del Parere motivato di VAS”.</p>
<p>Piano di monitoraggio</p> <p>Relativamente all'ultimo punto sul tema del piano di monitoraggio nel RA si precisa che il Piano di monitoraggio richiesto verrà elaborato in una fase successiva non bene individuata e che il RA si limita ad individuare e indirizzare il sistema di monitoraggio unicamente per gli aspetti ambientali. Il perfezionamento della selezione degli indicatori effettuata in sede di Rapporto Ambientale, l'individuazione delle fonti e dei dati per il loro popolamento, nonché le risorse umane e finanziarie da reperire per l'attuazione del monitoraggio sono rinviate alla successiva stesura del Piano di Monitoraggio con il supporto di ARPA e degli altri Enti/Organismi detentori dei dati e del loro popolamento. Nel merito si rappresenta che nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 4 agosto 2017 le attività di monitoraggio devono essere definite nell'ambito della redazione del PUMS e successivamente alla definizione dello scenario di piano, quindi il Piano di Monitoraggio deve essere presente nella documentazione del piano adottato. Già nella fase di redazione del PUMS si rende quindi necessaria la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione che successivamente, attraverso il monitoraggio operativo, consenta di valutare l'effettivo perseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano.</p>	<p>Il Piano di Monitoraggio del PUMS è stato elaborato in maniera conforme alle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS di cui al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 come modificato ed integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396.</p> <p>La raccomandazione risulta pertanto ottemperata a seguito del processo che ha portato all'elaborazione del Piano di monitoraggio del PUMS, recepito nel Parere motivato ed integrato con l'inserimento dell'indicatore richiesto nel Parere stesso..</p> <p>Si evidenzia che la Regione Lazio nel Parere motivato riporta quanto segue:” <i>che il Programma di monitoraggio, con le prescrizioni del presente Parere motivato, risponde in termini di adeguatezza a quanto previsto dall'art.18 del D.Lgs. n.152/2006;</i>”</p>

2. Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica – Area Pianificazione Paesistica e di Area Vasta: nota prot. n.682959 del 30/7/2020;

Contenuto dell'osservazione	Modalità di recepimento
<p>Analisi di coerenza esterna</p> <p>[...] relativamente all'analisi di coerenza esterna, nello specifico, a pag. 105 del Rapporto Ambientale: <i>“La coerenza con gli obiettivi e le indicazioni contenute nel PTPR è positiva per diversi obiettivi del PUMS. La coerenza si evidenzia soprattutto per gli obiettivi legati alla ciclabilità, alla mobilità lenta, alla diffusione delle isole ambientali e delle zone 30, alla regolamentazione della circolazione delle merci nel centro storico e in periferia, con l'eliminazione del traffico pesante, nonché con lo sviluppo della rete tramviaria e di filobus nel centro storico e nelle zone periferiche, e con la progressiva limitazione all'uso del mezzo privato soprattutto nelle aree centrali. Con il perseguimento di tali obiettivi il PUMS risulta in coerenza con il PTPR, in quanto si perseguono obiettivi di tutela e miglioramento della qualità del paesaggio, della sua fruizione nel rispetto dei valori storico culturali e naturali, diminuendo i fattori di rischio e gli elementi di vulnerabilità. Tuttavia alcuni interventi, ad esempio i nuovi collegamenti tramviari, o gli impianti a fune, da realizzare in contesti di particolare pregio paesaggistico storico - ambientale, potrebbero avere significativi effetti sul paesaggio”, si ritiene opportuno evidenziare la obbligatorietà alla conformità del presente Piano alla disciplina dettata dalla pianificazione paesaggistica sovraordinata, in ossequio a quanto disciplinato dall'art. 145 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. che, al comma 3, dispone: “Le previsioni dei piani paesaggistici di cui agli articoli 143 e 156 non sono derogabili da parte di piani, programmi e progetti nazionali o regionali di sviluppo economico, sono cogenti per gli strumenti urbanistici dei comuni, delle città metropolitane e delle province, sono immediatamente prevalenti sulle disposizioni difformi eventualmente contenute negli strumenti urbanistici, stabiliscono norme di salvaguardia applicabili in attesa dell'adeguamento degli strumenti urbanistici e sono altresì vincolanti per gli interventi settoriali. Per quanto attiene alla tutela del paesaggio, le disposizioni dei piani paesaggistici sono comunque prevalenti sulle disposizioni contenute negli atti di pianificazione ad incidenza territoriale previsti dalle normative di settore, ivi compresi quelli degli enti gestori delle aree naturali protette”.</i></p> <p>Ai fini del raggiungimento della coerenza esterna, per la verifica dei possibili impatti ambientali e paesaggistici degli interventi previsti nel presente Piano, si rileva la obbligatorietà della verifica di compatibilità degli stessi, se ricadenti all'interno delle aree naturali protette, altresì, con le vigenti misure di salvaguardia dettate dalle Leggi Regionali di istituzione delle stesse, nelle more dell'approvazione dei relativi strumenti di pianificazione, se dette misure risultano più restrittive rispetto alla disciplina di tutela paesaggistica (P.T.P.R. approvato). Per le aree naturali protette provviste di Piani approvati, gli interventi previsti dovranno essere conformi con la disciplina specifica dettata dagli stessi, fermo restando quanto previsto dall'art. 145 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii.</p> <p>Per quanto sopra esposto, la specifica valutazione di eventuali impatti paesaggistici e ambientali degli interventi di cui al presente Piano, deve necessariamente essere considerata nella successiva fase di progettazione degli stessi, finalizzata, altresì, alla eventuale delocalizzazione in caso di impatto negativo sul paesaggio, in particolar modo nelle aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico, quali le aree naturali protette e i Siti Natura 2000;</p>	<p>Si rimanda alla fase attuativa del PUMS, come anche evidenziato nel Parere Motivato del PUMS:” 6) gli interventi previsti nelle aree naturali protette provviste di Piani approvati, dovranno essere conformi alla disciplina specifica dettata dagli stessi, fermo restando quanto previsto dall'art.145 del D.Lgs. n.42/2004. In fase di progettazione dei singoli interventi previsti dal Piano dovrà essere effettuata una specifica valutazione degli impatti paesaggistici e ambientali finalizzata, altresì, alla eventuale delocalizzazione in caso di impatto negativo sul paesaggio, in particolar modo nelle aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico, quali le aree naturali protette e i Siti Natura 2000;</p> <p>7) nella successiva fase di progettazione delle infrastrutture previste dal Piano dovranno essere analizzati gli impatti diretti ed indiretti che tali opere potrebbero apportare al paesaggio ed alla percezione di esso, nonché al patrimonio del verde. Dovranno essere realizzati, nell'ambito della progettazione delle singole opere trasportistiche, appositi studi della percezione dei beni paesaggistici, della conservazione delle visuali e della salvaguardia dei quadri panoramici presenti nel territorio, così come riportato nelle NTA del PTPR;”</p> <p>In fase di progettazione dei singoli interventi previsti dal Piano dovrà essere effettuata una specifica valutazione degli impatti paesaggistici e ambientali finalizzata, altresì, alla eventuale delocalizzazione in caso di impatto negativo sul paesaggio, in particolar modo nelle aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico, quali le aree naturali protette e i Siti Natura 2000.</p> <p>Tale osservazione, relativa al prosieguo dell'iter dei singoli interventi, viene recepita con specifica indicazione riportata nel documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato, ” precisamente al capitolo 1.2 – “Recepimento delle prescrizioni del Parere motivato di VAS”.</p>
<p>Valutazione di Incidenza</p> <p>[...] altresì, relativamente ai possibili impatti ambientali, i progetti previsti, che ricadono all'interno dei Siti Natura 2000 e che, ivi, possono avere incidenza significativa, devono essere sottoposti alla procedura di Valutazione di Incidenza, in conformità con quanto previsto dall'art. 5 del Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii.</p>	<p>Tale osservazione, relativa al prosieguo dell'iter dei singoli interventi, viene recepita con specifica indicazione riportata nel documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato, ” precisamente al capitolo 1.2 – “Recepimento delle prescrizioni del Parere motivato di VAS”.</p>

3. Segreteria Tecnico Operativa ATO 2 Lazio Centrale – Roma: nota n.1786/20 del 4/8/2020 acquisita in pari data al prot. n.695421

Contenuto dell'osservazione	Modalità di recepimento
<p>[...] ACEA ATO2 non allaccerà alla rete idrica le nuove costruzioni previste se non ci sarà disponibilità idrica o se queste non saranno o non potranno essere allacciate ad un sistema depurativo regolarmente funzionante. Con riferimento all'art.146 comma 1 lett. g) del D.Lgs. 152/2006, e dell'art. 25 comma 3 delle Norme di Attuazione del Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTAR), approvato con D.G.R. 42/2007, qualora non sia già disposto da regolamenti dell'Ente competente e/o previsto dal Programma in oggetto, si rappresenta che è necessario prevedere la separazione delle acque bianche dalle acque nere, al fine di evitare ripercussioni negative sull'ambiente. Infine, qualora per l'intervento in oggetto si preveda il trasferimento ad ACEA ATO 2 S.p.A. di opere relative al S.I.I., si chiede la sottoscrizione di una convenzione per la "Verifica funzionale ai fini gestionali" da parte del soggetto realizzatore dell'opera con ACEA ATO 2 S.p.A., così come previsto dall'art. 157 del D.Lgs. 152/06: "Gli enti locali hanno facoltà di realizzare le opere necessarie per provvedere all'adeguamento del servizio idrico in relazione ai piani urbanistici ed a concessioni per nuovi edifici in zone già urbanizzate, previo parere di compatibilità con il piano d'ambito reso dall'Autorità d'ambito e a seguito di convenzione con il soggetto gestore del servizio medesimo, al quale le opere, una volta realizzate, sono affidate in concessione".</p>	<p>Si rimanda alla fase attuativa del PUMS, come anche evidenziato nel Parere Motivato del PUMS: " nel caso sia previsto il trasferimento ad ACEA ATO2 S.p.A. di opere relative al Servizio Idrico Integrato, dovrà essere sottoscritta una convenzione per la "Verifica funzionale ai fini gestionali" da parte del soggetto realizzatore dell'opera con ACEA ATO2 S.p.A. come previsto dall'art.157 del D.Lgs. 152/2006;"</p> <p>Tale osservazione, relativa al prosieguo dell'iter dei singoli interventi, viene recepita con specifica indicazione riportata nel documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato, precisamente al capitolo 1.2" Recepimento delle prescrizioni del Parere motivato di VAS".</p>

4. Roma Capitale - Dipartimento Tutela Ambientale: nota prot. n.66451 del 22/9/2020, acquisita al prot. n.820505 del 24/9/2020

Contenuto dell'osservazione	Modalità di recepimento
<p>Servizio Valutazioni Ambientali, Ufficio Istruttorie VAS</p> <p>Paesaggio Lo scrivente Servizio Valutazioni Ambientali, Ufficio Istruttorie VAS, in merito al proprio contributo reso nella precedente fase di <i>scoping</i> prende atto del recepimento delle indicazioni date e ritiene utile evidenziare, a completamento di quanto già espresso, le seguenti osservazioni inerenti all'inserimento paesaggistico del PUMS. La scelta dei percorsi e delle infrastrutture previsti nel Piano Definitivo, che non è stato possibile definire dettagliatamente vista la scala di riferimento degli interventi del PUMS, dovrà essere preceduta da una approfondita analisi sugli impatti diretti ed indiretti che tali opere potrebbero apportare al paesaggio ed alla percezione di esso, nonché al patrimonio del verde del territorio capitolino; tali valutazioni dovranno inoltre essere indirizzate non solo verso te aree con peculiarità naturalistiche evidenti, quali parchi, aree protette e zone individuate nei SIC o nelle ZPS, ma anche negli ambiti urbani o periurbani in cui la vegetazione, come nel caso dei filari alberati o dell'agro romano, abbia costituito un sistema ecologico interno alla città ed al contempo rappresenti un elemento distintivo del paesaggio urbano. Si ritiene che debba far parte degli approfondimenti necessari per un corretto inserimento di tutte te opere trasportistiche (ponti, strade di scorrimento veloce, sistemi a fune, assi tramviari, isole pedonali, eoe.) anche lo studio della percezione dei beni paesaggistici, della conservazione delle visuali e della salvaguardia dei quadri panoramici presenti nel territorio, così come riportato nelle norme del PTPR, anche al fine di controllare fenomeni di irreversibilità sulla lettura del paesaggio e sulla componente vegetazionale.</p>	<p>Le modifiche apportate ai documenti costitutivi del PUMS, in ottemperanza a quanto indicato nell' art.15, comma 2. sono state recepite nel documento integrativo del PUMS: <i>Roma – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</i>, – “Recepimento delle prescrizioni del Parere motivato di VAS”.</p> <p>Tali modifiche vanno ora considerate quale parte integrante del Piano ed a cui occorrerà attenersi nel corso dell'attuazione delle singole opere componenti il piano PUMS stesso.</p> <p>Prescrizioni generali per le fasi di progettazione ed attuazione delle opere [...] <i>Nella successiva fase di progettazione delle infrastrutture previste dal Piano dovranno essere analizzati gli impatti diretti ed indiretti che tali opere potrebbero apportare al paesaggio ed alla percezione di esso, nonché al patrimonio del verde.</i> <i>Nell'ambito della progettazione delle singole opere trasportistiche dovranno essere realizzati appositi studi della percezione dei beni paesaggistici, della conservazione delle visuali e della salvaguardia dei quadri panoramici presenti nel territorio, così come riportato nelle NTA del PTPR Regionale.</i></p>
<p>Monitoraggio Ambientale Lo strumento che potrà guidare la corretta integrazione degli interventi previsti nel PUMS con il paesaggio ed il sistema vegetazionale, in ausilio alle prescrizioni normative, si ritiene possa essere, come previsto nella V.A.S., il Piano di Monitoraggio Ambientale. Nel Rapporto Ambientale presentato sono emerse le basi per una corretta redazione del Piano di Monitoraggio, sono state specificate le linee metodologiche da seguire, i ruoli e gli obiettivi da perseguire, ma, per quanto sopra riportato in relazione alla necessità di integrare gli interventi del PUMS con il contesto ambientale, si evidenzia l'importanza di stabilire una completa articolazione temporale del Piano che preveda anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una approfondita conoscenza della situazione esistente, degli elementi paesaggistici e naturalistici ricadenti nelle aree di intervento la considerazione della fase riguardante le attività di cantierizzazione delle opere al fine di individuare le misure correttive nel caso venissero rilevate delle compromissioni al paesaggio ed al sistema naturalistico; - nella fase post realizzativa degli interventi, la verifica dell'esatto raggiungimento degli obiettivi prefissati dal PUMS attraverso le opere di compensazione e mitigazione ambientale. - Infine all'interno del Piano di Monitoraggio dovrà essere prestata particolare attenzione nell'individuazione di efficaci indicatori ambientali, con l'eventuale creazione in taluni casi di indicatori di riferimento “ad hoc”, visto che, così come riportato nelle indicazioni a supporto della V.A.S. dell' ISPRA, <i>la maggior parte degli indicatori per la caratterizzazione della componente (paesaggio) non sono già popolati, proprio per le caratteristiche intrinseche della componente che non sempre può essere «misurata»</i> 	<p>Il Piano di Monitoraggio del PUMS è stato elaborato in maniera conforme alle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS di cui al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 come modificato ed integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396.</p> <p>La raccomandazione risulta pertanto ottemperata a seguito del processo che ha portato all'elaborazione del Piano di monitoraggio del PUMS, recepito nel Parere motivato ed integrato con l'inserimento dell'indicatore richiesto nel Parere stesso..</p> <p>Si evidenzia che la Regione Lazio nel Parere motivato riporta quanto segue:” che il Programma di monitoraggio, con le prescrizioni del presente Parere motivato, risponde in termini di adeguatezza a quanto previsto dall'art.18 del D.Lgs. n.152/2006;”</p>
<p>Ufficio Sistema Arboreo Cittadino della Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde</p> <p>Essendo il contributo progettuale fornito in una fase estremamente generica, non è possibile valutare quali e quante alberature pubbliche saranno eventualmente coinvolte, essendo ancora in discussione i tracciati previsti nel piano.</p> <p>Al momento possiamo solo richiedere che nelle successive fasi di progettazione venga individuato localmente e puntualmente il posizionamento delle alberature coinvolte, nonché delle aree di cantiere, cercando di scegliere percorsi per cui gli interventi di realizzazione delle opere siano realizzati con il minimo impatto sulle alberature preesistenti, senza comprometterne la vitalità o la sicurezza fitostatica.</p> <p>Nelle operazioni di scavo e di realizzazione dei manufatti dovranno comunque essere rispettate le distanze minime dalle alberature di pregio secondo quanto previsto dal regolamento cavi vigente.</p>	<p>Osservazione accolta: le modifiche apportate ai documenti costitutivi del PUMS, sono state recepite nel documento integrativo del PUMS: <i>Roma – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</i>, – “Recepimento delle prescrizioni del Parere motivato di VAS”.</p> <p>Tali modifiche vanno ora considerate quale parte integrante del Piano ed a cui occorrerà attenersi nel corso dell'attuazione delle singole opere componenti il piano PUMS stesso.</p> <p>Prescrizioni generali per le fasi di progettazione ed attuazione delle opere <i>Nella successiva fase di progettazione delle infrastrutture previste dal Piano dovranno</i></p>

<p>In caso di eventuali abbattimenti, espunti e reimpianti arborei dovrà essere predisposta una dettagliata relazione agronomica redatta da un tecnico abilitato, da sottoporre, per l'acquisizione del parere, alla Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde del Dipartimento Tutela Ambientale.</p> <p>Le alberature abbattute dovranno comunque essere adeguatamente compensate mediante la piantagione di nuove alberature, utilizzando la compensazione diametrica, cioè pari diametro di nuovi alberi rispetto agli esemplari abbattuti.</p> <p>Le dimensioni e la scelta delle specie da inserire dovranno essere concordate con la Direzione del Verde, tenendo conto di quanto indicato nei PTP di appartenenza. Dovrà inoltre essere prevista, per le nuove piantagioni, la garanzia di attecchimento e la manutenzione per anni due.</p>	<p><i>essere analizzati gli impatti diretti ed indiretti che tali opere potrebbero apportare al paesaggio ed alla percezione di esso, nonché al patrimonio del verde.</i></p> <p><i>Nell'ambito della progettazione delle singole opere dovrà altresì essere individuato il posizionamento delle alberature coinvolte, cercando di scegliere percorsi per cui gli interventi siano realizzati con il minimo impatto sulle alberature preesistenti, senza comprometterne la vitalità o la sicurezza fitostatica.</i></p> <p><i>Nel caso di previsioni di abbattimenti, espunti e reimpianti arborei dovrà essere predisposta una dettagliata relazione agronomica ed acquisire il parere della Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde del Dipartimento Tutela Ambientale. Le alberature abbattute dovranno essere adeguatamente compensate mediante la piantagione di nuove alberature, utilizzando la compensazione diametrica, cioè pari diametro di nuovi alberi rispetto agli esemplari abbattuti (le dimensioni e la scelta delle specie dovranno essere concordate con la Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde), per le nuove piantagioni dovrà essere inoltre prevista la garanzia di attecchimento e la manutenzione per due anni. Inoltre, nelle operazioni di scavo e di realizzazione dei manufatti dovranno essere rispettate le distanze minime dalle alberature di pregio secondo quanto previsto dal regolamento cavi vigente. [...]</i></p>
<p>Ufficio Osservatorio Ambientale sui Cambiamenti Climatici</p>	
<p>Con riferimento all'oggetto, in relazione alla nota prot. QL 57318 del 13.08.2020; visto quanto osservato con nota prot. QL 50642 del 01.07.2019 sul Rapporto Preliminare in fase di scoping, riportato e trasmesso con nota QL 50683 del 01.07.2019, vista la documentazione pubblicata per la fase di consultazione, in particolare quanto riportato nell'elaborato "Allegato 1- Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping" contenente la risposta all'osservazione trasmessa dalla scrivente;</p> <p>visto che i recenti studi per l'inventario delle emissioni climalteranti e per la simulazione dello scenario 2030 del PAESC hanno permesso ulteriore verifica e comparazione dei dati del PUMS; si ritiene, ad oggi, soddisfacente la risposta all'indicazione fornita, fermo restando il perseguimento degli obiettivi comuni PAESC-PUMS anche attraverso la continua comparazione e scambio di dati e dei parametri di conversione per il calcolo della CO₂, visti anche ulteriori elementi conoscitivi e valutativi che potranno presentarsi durante le prossime fasi dei due piani.</p>	<p>Come già verificato, gli obiettivi del PUMS sono coerenti con gli obiettivi del PAESC; rimane invece necessario, una volta resi disponibili i dati delle emissioni alteranti nel PAESC, trovare dei parametri di conversione per un giusto confronto dei dati.</p>
<p>Servizio per le Autorizzazioni degli impianti di Gestione Rifiuti</p>	
<p>Si prende atto che nella stesura del Piano e del relativo Rapporto Ambientale, le tematiche di competenza della scrivente, quali la gestione dei materiali inerti prodotti e/o utilizzati nella realizzazione degli interventi previsti dal Piano, non vengono trattate, in quanto tale verifica richiede un approfondimento non adeguato alla scala del PUMS. In generale, infatti, gli interventi analizzati non sono definiti a un livello sufficiente per individuare gli effetti che determineranno.</p> <p>Tali tematiche verranno trattate in fase di progettazione e Valutazione di Impatto Ambientale per i singoli interventi, qualora richiesto dalla normativa vigente. Al riguardo, si riportano di seguito alcune prescrizioni.</p> <p>Riguardo ai rifiuti da costruzione e demolizione prodotti nel corso degli interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La gestione di tali materiali dovrà avvenire ai sensi delle vigenti norme in materia di rifiuti, nonché delle Linee Guida di cui alla D.G.R. Lazio 34/2012. Tali rifiuti dovranno essere conferiti a soggetti regolarmente autorizzati alla loro gestione. - Andranno privilegiate le operazioni di recupero a quelle di smaltimento, al fine di contenere gli impatti ambientali, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 179 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ti. <p>Tali osservazioni riguardano anche le eventuali terre e rocce da scavo prodotte in fase di cantiere. Qualora, in alternativa, si intenda gestire tali materiali al di fuori del regime dei rifiuti, in qualità di sottoprodotti, ai sensi dell'art. 184-bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.it., o ai fini del reimpiego nello stesso sito di produzione, ai sensi dell'art. 185 dello stesso decreto, si dovrà ottemperare altresì a quanto previsto dalla specifica norma di settore, il D.P.R. 120/2017. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il reimpiego in sito del suolo e/o del terreno vegetale superficiale proveniente dagli scavi deve rispettare i requisiti dell'art. 185, comma 1, lettera c) dei D.Lgs 152/2006 e ss.mm.it., e deve essere realizzato nel rispetto di quanto previsto dall'art. 24 del DPR 120/2017. • In caso di presenza di materiali di riporto, ai fini dell'esclusione dal regime dei rifiuti, si richiamano 	<p>Osservazione accolta: le modifiche apportate ai documenti costitutivi del PUMS, sono state recepite nel documento integrativo del PUMS: <i>Roma – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</i>, tali modifiche vanno ora considerate quale parte integrante del Piano ed a cui occorrerà attenersi nel corso dell'attuazione delle singole opere componenti il piano PUMS stesso.</p> <p>Prescrizioni generali per le fasi di progettazione ed attuazione delle opere</p> <p>[...] <i>Nell'ambito dell'attuazione del Piano e nelle fasi di progettazione delle singole opere dovranno essere rispettate le prescrizioni impartite da Dipartimento Tutela Ambientale di Roma Capitale per quanto attiene la gestione dei materiali inerti prodotti, dei rifiuti da costruzione e demolizione e la gestione delle terre e rocce da scavo [...]</i></p>

<p>le specifiche norme di settore, quali l'art. 3 della L. 28/2012 (come modificato dall'art. 41 c. 3 della L. 98/2013) e par. 4, comma 3, del D.P.R. 120/2017; in ogni caso, si ravvisa che i materiali di riporto devono essere sottoposti a test di cessione di cui ai D.M. 05/02/1998.</p> <p>Riguardo all'approvvigionamento di materiali inerti per la produzione di calcestruzzo, pavimentazioni, ecc.:</p> <ul style="list-style-type: none"> Al fine di contenere gli impatti ambientali, si dovrà privilegiare l'utilizzo, in alternativa alle materie prime di cava, di prodotti in uscita da impianti di recupero e riciclaggio di rifiuti inerti che rispettino quanto previsto dall'art. 184-ter del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., relativo alla "Cessazione della qualifica di rifiuto". In ogni caso le materie prime di cava, qualora utilizzate, dovranno essere reperite esclusivamente da siti regolarmente autorizzati ai sensi della normativa di settore vigente. 	
<p>Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo</p>	
<p>[...] Si ritiene utile richiamare quanto già evidenziato nelle osservazioni addotte dallo Scrivente, per quanto di competenza, al Rapporto Preliminare con nota QL49218 del 25/06/2019 nell'ambito della fase di <i>Scoping</i> in merito all'importanza rivestita dalle criticità inerenti allo Stato della Qualità dell'Aria. In particolare si ribadisce il sussistere della criticità, per il territorio di Roma Capitale, per il Biossido di Azoto il cui limite della media annuale è ancora oggi superato in diverse stazioni.</p> <p>Il rispetto dei valori limite doveva essere osservato entro l'anno 2010: la mancata ottemperanza ha contribuito, come già riportato in diverse occasioni, all'avvio da parte della Commissione europea di una Procedura di Infrazione. Stanti le più recenti valutazioni effettuate da ARPA Lazio, la principale fonte di emissione per gli ossidi di azoto è costituita dal traffico veicolare (70%) e, secondariamente, dalle altre fonti tra cui il riscaldamento domestico (30%). Ne consegue che, per quanto riguarda le ricadute ambientali in termini di qualità dell'aria, esse costituiscono un obiettivo fondamentale in relazione al quale, a parere dello Scrivente, assumono priorità assoluta quegli interventi dei PUMS a cui sono associati i più incisivi risultati in termini di riduzione delle emissioni per l'inquinante sopra citato.</p> <p>Occorre premettere che diverse tipologie di intervento, come alcune di quelle individuate nel PUMS, determinano effetti sugli inquinanti atmosferici che non sempre collimano con gli effetti sui gas serra (es. emissioni da autoveicoli diesel rispetto a quelle riferite ad autoveicoli a benzina). Per tale ragione è fondamentale considerare la diversa valenza assunta da alcuni interventi se riferiti alla problematica dell'inquinamento atmosferico (ai sensi del D.Lgs 155/2010) piuttosto che a quella dei cambiamenti climatici, soprattutto nell'ambito del quadro di riferimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.</p> <p>Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio si ritiene che i criteri alla base della scelta degli indicatori rivestano particolare importanza in quanto, come noto, sulla base della quantificazione degli indicatori stessi, nel tempo sarà possibile verificare la bontà delle azioni (anche rispetto alle previsioni effettuate) ed il raggiungimento degli obiettivi, potendo così apportare, laddove si rendessero necessari, eventuali interventi correttivi. Sempre relativamente al monitoraggio degli effetti ambientali del Piano, si ritiene necessario che la definizione degli obiettivi specifici, riconducibili agli obiettivi generali di sostenibilità, nonché quella dei relativi indicatori, sia impostata in modo da evidenziare chiaramente i risultati perseguibili. Per quanto precisato precedentemente, ad esempio, occorre tenere ben distinte le due problematiche connesse rispettivamente all'inquinamento atmosferico e ai cambiamenti climatici. Nello specifico, l'obiettivo generale OGS1 riguardante "Migliorare la qualità dell'aria" potrebbe contemplare tra gli indicatori l'analisi delle emissioni degli inquinanti atmosferici piuttosto che l'"analisi delle emissioni dei gas serra" che, invece, potrebbe costituire, in modo più pertinente, uno degli indicatori dell'obiettivo generale OGS2 riguardante "Miglioramento dell'efficienza del sistema della mobilità per contrastare i cambiamenti climatici".</p> <p>Rimanendo in tale ambito, sempre a carattere di esempio, lo Scrivente rileva la necessità che per l'OGS9 "Ridurre l'impatto sulla salute umana", vengano definiti quegli indicatori che permetteranno di valutare il beneficio sulle emissioni in termini di riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico (es. numero di abitanti interessati da un certo quantitativo di emissioni inquinanti entro una certa area).</p> <p>In riferimento allo <i>smart-working</i>, lo Scrivente già nella fase di <i>Scoping</i> aveva rappresentato la necessità di approfondimenti sugli aspetti ambientali ad esso connessi, ritenendolo uno strumento strategico di particolare interesse nel raggiungimento di obiettivi di miglioramento della mobilità e della qualità ambientale.</p> <p>Alla luce delle ripercussioni sullo stile di vita della popolazione conseguenti all'emergenza COVID-19, lo <i>smart-working</i> ha rappresentato, e tuttora rappresenta, la principale forma di lavoro attuabile per salvaguardare dal rischio di contagio.</p>	<p>Il Piano di Monitoraggio del PUMS è stato elaborato in maniera conforme alle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS di cui al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 come modificato ed integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396.</p> <p>La raccomandazione risulta ottemperata a seguito del processo che ha portato all'elaborazione del Piano di monitoraggio del PUMS, recepito nel Parere motivato ed integrato con l'inserimento dell'indicatore richiesto nel Parere stesso.</p> <p>Si evidenzia che la Regione Lazio nel Parere motivato riporta quanto segue: " che il Programma di monitoraggio, con le prescrizioni del presente Parere motivato, risponde in termini di adeguatezza a quanto previsto dall'art.18 del D.Lgs. n.152/2006;"</p>

<p>Prima dell'evento dell'emergenza sanitaria, sebbene contemplato nel PUMS tra i possibili interventi, la sua fattiva applicazione risultava ancora di scarsa rilevanza, essendo considerato quasi avveniristico, in quanto ancora scarsamente praticato ai diversi livelli, sia nell'ambito privato che pubblico. Con l'emergenza sanitaria, invece, esso è diventato una realtà diffusamente adottata. E', quindi, indubbio che tale esperienza ha reso ormai concretamente praticabile tale forma di lavoro, da considerare pienamente attuabile anche in condizioni ordinarie, in un orizzonte di breve periodo, successivo allo stato di emergenza. Ciò posto, a parere dello Scrivente, risulta particolarmente necessario riconsiderare tale tipo di intervento, conducendo un approfondimento sia in termini di mobilità che di miglioramento della qualità ambientale. In particolare potrebbe essere utile ipotizzare uno specifico scenario che consenta di determinare l'impatto sulla mobilità e, conseguentemente, sull'ambiente, scenario dal cui esito possa essere verificata la possibilità di ritenerlo un concreto intervento alternativo da affiancare a quelli già previsti nei PUMS.</p> <p>Infine, richiamando quanto osservato nella fase di <i>Scoping</i> riguardo alla coerenza esterna tra il PUMS e il Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA), che <i>Illo tempore</i> era ancora in fase di aggiornamento, preme evidenziare che con D.G.R. Lazio n. 539 del 04/08/2020 (che riprende anche quanto previsto dall'Accordo di Programma tra il Ministero dell'Ambiente e la Regione Lazio di cui alla D.G.R. Lazio n. 643 del 30/10/2018) è stato adottato l'aggiornamento dei PRQA, attualmente in fase di VAS, e che, quindi, risulta necessario condurre le opportune verifiche sulle misure in esso contenute per valutarne la coerenza sia in termini temporali che di modalità di attuazione, ai fini della necessaria armonizzazione dei due Piani in riferimento all'ambito territoriale di Roma Capitale.</p>	<p>Tale osservazione, seppur relativa ai successivi specifici piani di dettaglio, verrà adottata ove possibile e tale indicazione è riportata nel documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato, " precisamente al capitolo 1.2 Recepimento delle prescrizioni del Parere motivato di VAS, – "Recepimento delle prescrizioni del Parere motivato di VAS".</p>
<p>Ufficio conformità acustica ambiente per la pianificazione e realizzazione di interventi urbanistici, edilizi e a supporto di procedure autorizzative ambientali e ser impianti e infrastrutture urbane</p>	
<p>[...] questo ufficio conferma il parere espresso in fase di <i>scoping</i>. [...] Sarà necessario, nella fase attuativa degli interventi, predisporre idonee valutazioni di impatto e/o clima acustico, redatte da tecnico acustico ambientale; si fa presente tale necessità anche al fine di un efficace coordinamento con il Rapporto Tecnico propedeutico alla predisposizione del Piano Comunale di Risanamento Acustico alla cui redazione è impegnato attualmente il Servizio Programmazione, Pianificazione e Gestione Acustica di questo Dipartimento.</p>	<p>Si rimanda alla fase attuativa del PUMS.</p>

5. Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità – Area Pianificazione del Trasporto Pubblico Regionale e Programmazione e Gestione delle Ferrovie: nota prot. n.841120 dell'1/10/2020;

Contenuto dell'osservazione	Modalità di recepimento
<p>Con riferimento alla nota prot. n. 57318 del 13/08/2020 di richiesta del contributo di competenza prelativo alla procedura di Valutazione Ambientale strategica relativa al Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale, la scrivente Area, ad esito dell'esame della documentazione resa disponibile dall'autorità procedente, osserva quanto segue.</p> <p>Nel <i>Rapporto Ambientale Allegato 1 - Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping</i> è riportato un riscontro non esaustivo delle diverse questioni sollevate dalle osservazioni trasmesse dalla scrivente Area con nota prot. n. 2019.04758.</p> <p>Ciò premesso, si rimanda alle successive fasi procedurali relative ai singoli progetti le ulteriori valutazioni di natura trasportistica di competenza ai sensi del DPR 753/1980.</p>	<p>Si rimanda alla fase attuativa del PUMS.</p>

6. Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo: nota prot. n.77739 del 5/10/2020, trasmessa dall’Autorità Procedente con nota n.112415 del 13/10/2020 acquisita al prot. n.878682 del 14/10/2020

Contenuto dell’osservazione	Modalità di recepimento
<p>Osservazione n.1: Partecipazione: gradimento espresso dai cittadini A pag. 15 del RA si riporta quanto segue: “È stato attribuito un peso uguale a +1 per ogni voto positivo (abbastanza, molto, totalmente) e un peso uguale a -1 per ogni voto negativo (per niente, poco). Il gradimento di ogni singola proposta è misurato come il risultato della somma algebrica tra il valore dei pareri positivi e il valore dei pareri negativi.” Da quanto affermato, quindi, sembrerebbe che a tutti e tre i voti positivi è stato attribuito il valore +1 e, a tutti e due i voti negativi, il valore -1. Se l’interpretazione data è giusta, si suggerisce di distinguere per gradi i pareri positivi e negativi, al fine di non appiattire l’intensità del gradimento. Inoltre, non appare chiaro come il questionario con i vari livelli sia stato considerato all’interno del Piano.</p>	<p>Come esplicitato nel paragrafo del Rapporto Ambientale 1.5. La partecipazione nella definizione del PUMS, il processo partecipativo è una procedura che è iniziata nel 2017 e si è conclusa nel 2019. Non è pertanto possibile allo stato attuale modificare un processo già concluso, peraltro svolto in accordo ad una procedura rigorosa, i cui dettagli sono riportati nel Documento PUMS - Volume 1 “Quadro conoscitivo ed obiettivi” in cui nel cap. 1.9 ne vengono rappresentati gli esiti. Essi con le relative valutazioni sono stati dapprima recepiti con la DGC 251/18 e poi integrati nella proposta di Piano, approvata con Deliberazione di Giunta Capitolina n° 46 del 18 Marzo 2019 (DGC 46/19).</p>
<p>Osservazione n.2: Obiettivi ambientali specifici Gli obiettivi ambientali specifici dovrebbero essere quantificabili e misurabili. Per quelli individuati nel RA (da pag. 56) non appaiono specificati né un target, vale a dire il valore di riduzione o incremento che si vuole raggiungere, né l’arco temporale di riferimento. Poiché agli obiettivi specifici sono associati gli indicatori di monitoraggio, la criticità evidenziata si riflette anche su questi ultimi. Sarebbe opportuno integrare gli obiettivi specifici seguendo le indicazioni di cui sopra.</p>	<p>Il Piano di Monitoraggio del PUMS è stato elaborato in maniera conforme alle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS di cui al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 come modificato ed integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396. La raccomandazione risulta ottemperata a seguito del processo che ha portato all’elaborazione del Piano di monitoraggio del PUMS, recepito nel Parere motivato (Atto G00846 de 30/01/2021) ed integrato con l’inserimento dell’indicatore richiesto nel Parere stesso. Si evidenzia che la Regione Lazio nel Parere motivato riporta quanto segue:” che il Programma di monitoraggio, con le prescrizioni del presente Parere motivato, risponde in termini di adeguatezza a quanto previsto dall’art.18 del D.Lgs. n.152/2006;”</p>
<p>Osservazione n.3: Coerenza esterna Da pag. 89 del RA viene trattata l’analisi della coerenza esterna. Si riporta una matrice con evidenziate: - “coerenza elevata” - “coerenza parziale” - “non coerenza”, e - “obiettivi di piano e obiettivi di sostenibilità ambientale non comparabili”. Sarebbe auspicabile che per questi gradi di giudizio fosse motivata l’attribuzione, altrimenti per alcuni obiettivi del PUMS essa non appare chiara. Si citano, come esempio “10.2 - Aumentare il numero di piazzole di carico/scarico merci sul tutto il territorio” che potrebbe non essere coerente con l’”OGS3 - Ridurre le emissioni acustiche”, e l’obiettivo PUMS: “1.3 - Potenziare la rete di trasporto pubblico notturna” che non sembra avere coerenza, pur se definita parziale, con l’”OGS8 - Migliorare l’informazione e favorire la partecipazione”.</p>	<p>Il capitolo del RA sulla coerenza esterna è stato integrato con chiarimenti più dettagliati nel paragrafo 5.1.3 – “Conclusioni dell’analisi di coerenza esterna degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di sostenibilità ambientale” contenuto nel documento “Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato”.</p>

<p>Osservazione n. 4: Coerenza interna</p> <p>A pag. 120 e seguenti del RA si legge: “Al fine di verificare la coerenza interna del Piano, le singole azioni che costituiscono lo Scenario finale, descritte nel PUMS (vol.2, cap.5), devono essere confrontate con gli obiettivi assunti dal Piano”. Vengono, dunque, riportati gli undici obiettivi generali e i relativi obiettivi specifici del PUMS e in una tabella viene riportato l’esito di tale analisi che verifica ciascuna azione di Piano rispetto agli obiettivi generali e specifici. L’analisi di coerenza interna deve prevedere l’individuazione e descrizione delle sinergie tra il sistema degli <u>obiettivi ambientali specifici</u> e il sistema delle azioni del Piano (specialmente le azioni non direttamente discendenti dai singoli obiettivi), al fine di valutare e orientare le scelte del piano stesso in base a criteri di sostenibilità. Devono, inoltre, essere descritte le modalità con cui saranno affrontate le eventuali incoerenze/contraddizioni rilevate. Si rileva che nel paragrafo 1.6.1, pag. 15 nelle controdeduzioni si riporta che: “Nel Paragrafo 5.1.1 è riportata la correlazione (attraverso la verifica di coerenza) tra obiettivi generali e specifici del PUMS e gli obiettivi di sostenibilità ambientale attraverso la MATRICE DI VERIFICA DELLA COERENZA ESTERNA DEGLI OBIETTIVI DEL PUMS CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE. La verifica di coerenza delle singole azioni del Piano è stata effettuata al Capitolo 6- analisi di coerenza interna, rispetto agli obiettivi del Piano, in quanto gli obiettivi del Piano sono stati precedentemente verificati con gli obiettivi di altri piani/programmi e gli obiettivi di sostenibilità ambientale, nell’analisi di coerenza esterna al Capitolo 5.”</p> <p>Si ribadisce comunque l’opportunità di verificare la coerenza tra gli obiettivi ambientali specifici che il Piano persegue e le azioni del Piano stesso (vedere ISPRA, Manuali e Linee Guida 109/2014 e 124/2015).</p>	<p>Vista l’entità del PUMS di Roma Capitale e prendendo esempio da Piani già approvati di altre città (vd. Milano), si è ritenuto opportuno procedere con una diversa sequenza, verificando la coerenza delle azioni con gli obiettivi di Piano, precedentemente verificati con gli obiettivi di altri piani/programmi e gli obiettivi di sostenibilità ambientale. Scendere ulteriormente a livello di analisi tra azioni di Piano e obiettivi ambientali specifici viene ritenuto non compatibile con la dimensione del Piano.</p>
<p>Osservazione n. 5: Fonte dei dati e scenari temporali</p> <p>Nelle tabelle presenti nel capitolo 8 del RA e nell’Allegato 4 - schede di valutazione non sono riportate le fonti dei dati e gli anni a cui si riferiscono (nel paragrafo 8.2.2 e nell’allegato 4 si fa genericamente riferimento ad una “proiezione decennale da oggi” e nella premessa al capitolo “valutazione degli effetti ambientali e della sostenibilità del PUMS” si riporta che si considera tutte le azioni attuate all’orizzonte temporale di 10 anni, ma manca comunque il riferimento iniziale). Non essendoci riferimenti, non è chiaro da dove siano estrapolati i dati riportati, né il periodo a cui si riferiscono. Ad ogni buon conto, considerando che nell’Allegato 4, per la qualità dell’aria, si fa riferimento alla metodologia COPERT, si fa presente che è disponibile la stima dei fattori di emissione medi da trasporto stradale in Italia elaborata da ISPRA utilizzando la versione COPERT 5.2.2 e reperibile al seguente link: http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp</p> <p>Inoltre, in considerazione del fatto che nel RA (Introduzione, pag. 7) si riporta che: “Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale (PUMS) è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo”, sarebbe auspicabile che per le proiezioni fossero considerati più scenari temporali.</p>	<p>In base alle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS, di cui al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 come modificato ed integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396, le valutazioni vanno effettuate a partire dalla Situazione Attuale (SA) che nel caso del PUMS di Roma è relativa all’anno precedente l’adozione del PUMS stesso e cioè l’anno 2018. Quindi ove non diversamente indicato ed ove disponibili i dati, l’anno di riferimento è sempre il 2018.</p> <p>Tale contesto normativo indica inoltre che le valutazioni vanno effettuate su tre scenari e cioè quello Attuale – inteso quindi come lo scenario alla data di adozione del PUMS, Scenario di riferimento (SR) che si configurerebbe qualora non fossero attuate le strategie del PUMS per la naturale evoluzione (ad esempio demografica) del sistema e per effetto degli interventi realizzati (sul sistema dei trasporti e della mobilità) da altri piani sovraordinati o già finanziati all’epoca dell’adozione del PUMS, nonché lo Scenario di Piano (SP) che discende dalla valutazione comparata ex ante degli scenari alternativi e che è comprensivo degli interventi inclusi nell’SR. Esso include un cronoprogramma degli interventi da attuare a breve termine (es. 5 anni e a lungo termine (10 anni).</p>
<p>Osservazione n. 6: Inquadramento normativo</p> <p>Nel Quadro normativo e pianificatorio di riferimento (cap. 2 del RA viene citata la “Proposta di Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima (PNIEC)”.</p> <p>Si fa presente il PNIEC è stato inviato in sede comunitaria in data 31 dicembre 2019 ed è disponibile in rete la sua versione definitiva (https://www.mise.gov.it/index.php/it/198-notiziastampa/2040668 pniec2030). Tale Piano presenta obiettivi al 2030 più stringenti ed ambiziosi rispetto alla Strategia Energetica Nazionale (SEN, novembre 2017) e, a differenza di quest’ultima, con effetto vincolante.</p>	<p>Si dà conto della raccomandazione nel documento “Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato” (confronta con - 1.3. Piani e programmi a scala sovracomunale dell’Allegato 2_Piani e programmi e nel Rapporto Ambientale capitolo 2. Quadro normativo, pianificatorio e vincolistico, pag.68).</p>

<p>Osservazione n. 7: Adattabilità ai cambiamenti climatici</p> <p>In relazione a quanto riportato nel paragrafo 7.5.1 - Impatti e vulnerabilità ai cambiamenti climatici, si suggerisce di considerare anche che il Piano potrebbe rappresentare un’opportunità affinché gli interventi inerenti il sistema infrastrutturale e dei trasporti possano essere realizzati in maniera resiliente rispetto ai cambiamenti climatici e subire pertanto in misura più contenuta gli eventuali effetti dei cambiamenti climatici, in coerenza con la Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti climatici nella quale si afferma che: <i>“i cambiamenti climatici influenzeranno le infrastrutture di trasporto attraverso quattro tipi di fenomeni: l’aumento delle temperature, la variazione delle precipitazioni, la variazione del livello del mare, le alluvioni”</i> ed è quindi <i>“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”</i>. La caratterizzazione del clima passato, presente e futuro (analisi dei trend e scenari futuri delle temperature e delle precipitazioni nei valori medi ed estremi) dell’area di riferimento può consentire di individuare gli eventuali rischi di natura climatica cui potrebbero essere sottoposti gli interventi previsti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • danni dovuti all’aumento delle temperature; • danni dovuti all’incremento degli eventi estremi di precipitazione; • danni dovuti ai fenomeni franosi e alluvionali associati alle precipitazioni intense. <p>Sulla base di tale analisi si suggerisce di prevedere criteri e principi per la realizzazione degli interventi finalizzati a renderli resilienti rispetto al cambiamento climatico, quali ad es.: evitare nuovi interventi o gli eventuali adeguamenti in zone allagabili o esondabili, a rischio frana; utilizzo di materiali in grado di sopportare l’incremento delle temperature (es. asfalto, binari tranviari, ecc.); utilizzo di materiali drenanti per la pavimentazione prevista per i nuovi parcheggi o per le piste ciclabili in modo da consentire il drenaggio delle precipitazioni, ridurre il rischio allagamenti in area urbana e preservare il ciclo dell’acqua garantendo la ricarica della falda.</p>	<p>Le Indicazioni sono condivisibili ma riferibili alle fasi più avanzate di progettazione dei singoli interventi e regolate da specifiche normative di settore (ad es. Piano di Bacino con invarianza idraulica o applicazione dei criteri minimi ambientali CAM).</p> <p>Si da comunque conto della raccomandazione nel documento “Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato” nel capitolo 7.5.1 Adattabilità ai cambiamenti climatici.</p>
<p>Osservazione n. 8: Indicatori di monitoraggio</p> <p>Riguardo agli indicatori di monitoraggio riportati da pag. 234 del RA, si ricorda che ciascun indicatore deve essere popolato al t0 per consentire di misurare lo stato del contesto ambientale e la sua evoluzione a seguito dell’entrata in vigore del Piano; devono inoltre essere indicati l’unità di misura, la frequenza di monitoraggio, i target, ed i meccanismi di riorientamento del Piano in caso di effetti negativi imprevisti per renderlo coerente con gli obiettivi di sostenibilità fissati.</p>	<p>Il Piano di Monitoraggio del PUMS è stato elaborato in maniera conforme alle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS di cui al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 come modificato ed integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396.</p> <p>La raccomandazione risulta ottemperata a seguito del processo che ha portato all’elaborazione del Piano di monitoraggio del PUMS, recepito nel Parere motivato (Atto G00846 de 30/01/2021) ed integrato con l’inserimento dell’indicatore richiesto nel Parere stesso.</p> <p>Si evidenzia che la Regione Lazio nel Parere motivato riporta quanto segue:” che il Programma di monitoraggio, con le prescrizioni del presente Parere motivato, risponde in termini di adeguatezza a quanto previsto dall’art.18 del D.Lgs. n.152/2006;”</p>
<p>Osservazione n. 9: DM 397/2017</p> <ul style="list-style-type: none"> • A pag. 267 del Doc PUMS Vol 1 e a pag 6 della Sintesi non Tecnica viene citato erroneamente l’anno del DM 4/8/2017, riportando il 04/08/2018. Il DM del 2018 (232 del 08/05/2018) istituisce il Tavolo Tecnico • Si ritiene necessario, inoltre, verificare di aver considerato le modifiche ed integrazioni riportate nel DM 396 del 28/08/2019 in cui, ad esempio, viene sostituita la tabella 1 “Macroobiettivi” dell’allegato al D.M. 397/2017. 	<p>Le Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS fanno riferimento al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 successivamente modificato ed integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396.</p> <p>Peraltro L’entrata in vigore del DM 396 del 28/08/2019 è successiva all’adozione del PUMS e quindi nel Documento PUMS Vol. 1 si fa riferimento al DM MIT 4/08/17.</p> <p>Il Documento integrativo PUMS “Piano di Monitoraggio - Integrazione a seguito Parere Motivato” fa riferimento ora al Decreto emendato con la tabella che riporta i riferimenti corretti.</p>

<p>Osservazione n. 10: Ciclabilità urbana e bike to school Il paragrafo 6.4.1 del RA (pag. 148), “Conclusioni - Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica”, il punto 11 riporta “Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto: Piena coerenza con l’obiettivo generale, confermata anche tra gli obiettivi specifici 11.1, 11.2, 11.3 e la diffusione della bike to school. Nelle isole scolastiche temporanee troviamo giudizio di coerenza parziale /condizionata, alla promozione e sviluppo della mobilità ciclabile”.</p> <p>Nell’ambito della promozione della ciclabilità urbana, si suggerisce di valutare la possibilità di inserire, tra le azioni del Piano, anche le uscite didattiche in bicicletta per le scuole, che devono essere organizzate e supportate dalle reti dei mobility manager scolastici.</p>	<p>Tale osservazione, seppur relativa ai successivi specifici piani di dettaglio, verrà adottata ove possibile e tale indicazione è riportata nel documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</p>
<p>Osservazione n. 11: Intermodalità bici-TPL L’obiettivo 11.4 riportato in diverse parti del RA (pag. 93, ecc.) prevede di sviluppare l’intermodalità bici-TPL (park bike, bike-sharing diffuso, trasporto a bordo mezzi). In tale ambito si suggerisce di prevedere di attrezzare le ciclostazioni o i park bike con stalli anti furto per le biciclette, punti di ricarica per le e-bike (utilizzando coperture con pannelli fotovoltaici) e ciclo officine per la riparazione delle bici.</p>	<p>Tale osservazione, seppur relativa ai successivi specifici piani di dettaglio, verrà adottata ove possibile e tale indicazione è riportata nel documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</p>
<p>Osservazione n. 12: Mobility manager Al paragrafo 6.8 del RA (pag. 158) “Indicazioni sugli esiti dell’analisi di coerenza interna”, al punto E “Politiche di Mobility Management e per lo sviluppo della mobilità condivisa - (vol.2, par.5.5)” si riporta che “Le azioni messe in atto dal Mobility Manager (e del Mobility Manager scolastico) trovano coerenza con l’obiettivo specifico 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, a condizione che i percorsi di cui si richiede l’implementazione siano effettivamente realizzati in sicurezza [...]”. Si suggerisce di prevedere nel PUMS corsi di formazione ed aggiornamento per i mobility manager.</p>	<p>Tale osservazione, seppur relativa ai successivi specifici piani di dettaglio, verrà adottata ove possibile e tale indicazione è riportata nel documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</p>
<p>Osservazione n. 13: Monitoraggio: patrimonio culturale e paesaggio Al paragrafo 10.4.4 del RA (pag. 233), “Tabelle di sintesi obiettivi, strategie/azioni, indicatori”, nella tabella relativa all’obiettivo generale di sostenibilità “OGS6. RIDURRE L’IMPATTO SU PATRIMONIO CULTURALE E PAESAGGIO” (pag. 239) si suggerisce di inserire fra gli indicatori l’estensione delle isole ambientali e delle zone 30 attuate, già presenti anche nella tabella relativa all’obiettivo generale di sostenibilità “OGS9. RIDURRE L’IMPATTO SULLA SALUTE UMANA” (pag. 242).</p>	<p>Si dà conto del suggerimento nel paragrafo 10.4.4 “Tabelle di sintesi obiettivi, strategie/azioni, indicatori” contenuto nel documento “Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato”</p>
<p>Osservazione n. 15: Sharing mobility Al paragrafo 10.4.4 del RA (pag. 233), “Tabelle di sintesi obiettivi, strategie/azioni, indicatori”, nella tabella relativa all’obiettivo generale di sostenibilità “OGS9. RIDURRE L’IMPATTO SULLA SALUTE UMANA” (pag. 242) si suggerisce di inserire fra gli indicatori anche il numero di linee pedibus e bicibus attivate annualmente.</p>	<p>La raccomandazione risulta ottemperata in larga parte a seguito del processo che ha portato all’elaborazione del Piano di monitoraggio integrato del PUMS, recepito nel Parere motivato con l’inserimento dell’indicatore richiesto nel Parere stesso. il Documento PUMS “Piano di Monitoraggio - Integrazione a seguito Parere Motivato” integra i documenti PUMS. Si tenga presente che tale Piano di Monitoraggio è peraltro conforme alle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS di cui al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 come modificato ed integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396.</p> <p>L’indicatore richiesto è parte dell’indicatore “Politiche di Mobility Management aziendale e scolastico” (utilizzo sharing mobility, smart working, DAD, altro) e verrà valutato in termini di riduzione % quota modale auto rispetto allo scenario attuale.</p>
<p>Osservazione n. 14: Monitoraggio: salute umana Nel testo del RA, relativamente alla sharing mobility, non viene mai fatto riferimento all’uso dei monopattini elettrici ormai ampiamente presenti sul territorio della capitale, il cui uso andrebbe normato soprattutto per evitare che vengano lasciati ovunque diventando spesso di intralcio alla mobilità pedonale sui marciapiedi.</p>	<p>Per tale osservazione, relativa al prosieguo dell’iter dei singoli interventi, si rimanda al documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</p>

OSSERVAZIONI SULLA COMPONENTE BIODIVERSITÀ

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 si evince dalla tabella 3.2.1 - Quadro sintetico di aree, scelte e obiettivi strategici nazionali (SNSVS-2017) a pag. 48 del RA, l'Obiettivo 2.1.1 della SNSvS "Salvaguardare e migliorare lo stato di conservazione di specie e habitat per gli ecosistemi, terrestri e acquatici" è ritenuto dal proponente non pertinente agli obiettivi di sostenibilità del PUMS. Si ritiene, tuttavia, che l'Obiettivo Specifico "Contrastare la frammentazione degli ecosistemi e delle connessioni ecologiche urbano/rurali" derivante dall'OGS 11 Natura e Biodiversità del PUMS sia da ritenersi pertinente in quanto la frammentazione degli habitat e la perdita di connettività ecologica è ritenuta una delle principali minacce alla conservazione della biodiversità. Si ritiene necessario, pertanto, rivedere tale valutazione.

In coerenza con quanto indicato nel Decreto Ministeriale 04/08/2017, che definisce i macroobiettivi minimi obbligatori di respiro ampio, il PUMS ha declinato una serie di obiettivi specifici per la città di Roma di maggior dettaglio esplicitati in modo da poter essere veicolati e condivisi con i cittadini nelle fasi di ascolto intraprese per la definizione del PUMS. Complessivamente, il piano promuove la mobilità sostenibile e va nella direzione della decarbonizzazione, del supporto alla rigenerazione e accessibilità urbana e dello spostamento della mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico o allo *sharing*, pertanto si rileva un chiaro impatto positivo sugli obiettivi di sostenibilità della strategia nazionale. Questo non può però prescindere dalla necessità di tenere sotto controllo il consumo di suolo, la capacità d'inclusione sociale e, quindi, tenere alta l'attenzione nella fase di cantiere e di attuazione del Piano.

Nella tabella 1 le Aree interessate della SNSvS sono:

- *Area Persone*, dove si individuano la scelta strategica PROMUOVERE LA SALUTE E IL BENESSERE con due obiettivi strategici nazionali "Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico", "Diffondere stili di vita sani e rafforzare i sistemi di prevenzione".

- *Area Pianeta*, dove si individuano due scelte strategiche GARANTIRE UNA GESTIONE SOSTENIBILE DELLE RISORSE NATURALI con un obiettivo strategico nazionale "Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera".

Nella seconda scelta strategica CREARE COMUNITÀ E TERRITORI RESILIENTI, CUSTODIRE I PAESAGGI E I BENI CULTURALI si individua l'obiettivo strategico "Rigenerare le città garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni".

- *Area Prosperità*, con tre obiettivi strategici nazionali "Decarbonizzare l'economia" "Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci" e "Abbatere le emissioni climalteranti".

- *Area Pace*, con la scelta strategica Nazionale ELIMINARE OGNI FORMA DI DISCRIMINAZIONE, con un obiettivo strategico nazionale "Combattere tutte le forme di discriminazione e promuovere il rispetto per la diversità".

Nella Tabella 2, le Aree interessate della SNSvS sono:

- *Area Persone*, dove si individua la scelta strategica PROMUOVERE LA SALUTE E IL BENESSERE con tre obiettivi strategici nazionali "Contrastare la povertà e l'esclusione sociale eliminando i divari territoriali", "Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico" e "Diffondere stili di vita sani e rafforzare i sistemi di prevenzione".

- *Area Pianeta*, dove si individua la scelta strategica GARANTIRE UNA GESTIONE SOSTENIBILE DELLE RISORSE NATURALI con due obiettivi strategici nazionali "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" e "Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera". Nella seconda scelta strategica CREARE COMUNITÀ E TERRITORI RESILIENTI, CUSTODIRE I PAESAGGI E I BENI CULTURALI si individuano tre obiettivi strategici "Prevenire i rischi naturali e antropici e rafforzare le capacità di resilienza di comunità e territori" "Rigenerare le città garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni" e "Garantire il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali". Un'altra scelta strategica si identifica con AFFERMARE MODELLI SOSTENIBILI DI PRODUZIONE E CONSUMO con la scelta strategica "Promuovere la domanda e accrescere l'offerta di turismo sostenibile"

- *Area Prosperità*, con la scelta strategica SALUTE con un obiettivo strategico "Contrastare i fattori di rischio e l'impatto delle emergenze"

Si dà conto del suggerimento nella **tabella 3.2.1 - Quadro sintetico di aree, scelte e obiettivi strategici nazionali (SNSVS-2017)**.del RA e contenuta nel documento **"Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato"**

L'impostazione metodologica proposta, seppur condivisibile, non risulta recepitibile in quanto cambierebbe l'impostazione del Rapporto Ambientale.

La raccomandazione risulta ottemperata con l'integrazione del **Piano di monitoraggio del PUMS** trasmessa con nota n.152688 del 17/12/2020 e l'ulteriore implementazione richiesta nel Parere motivato. Si tenga presente che il Piano di Monitoraggio è peraltro conforme alle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS di cui al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 come modificato ed integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396 ed include i quanto richiesto nell'osservazione.

Si evidenzia inoltre che la Regione Lazio nel Parere motivato riporta quanto segue: "**che il Programma di monitoraggio, con le prescrizioni del presente Parere motivato, risponde in termini di adeguatezza a quanto previsto dall'art.18 del D.Lgs. n.152/2006;**"

<p>sanitarie: perfezionare meccanismi di allerta precoce e di prevenzione”, nonchè con la scelta AMBIENTE, CAMBIAMENTI CLIMATICI ED ENERGIA PER LO SVILUPPO con un obiettivo strategico “Favorire trasferimenti di tecnologia, anche coinvolgendo gli attori profit, in settori come quello energetico, dei trasporti, industriale o della gestione urbana”. Infine la scelta strategica LA SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO CULTURALE E NATURALE con un obiettivo strategico “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. La valutazione del contributo reso alla SNSvS è stata operata attraverso l’associazione tra i contenuti del piano e le aree e le scelte strategiche della Strategia da un lato (Tabella 1) e la correlazione tra obiettivi di sostenibilità, strategie e azioni di Piano e gli obiettivi e scelte strategiche della Strategia di sviluppo sostenibile (Tabella 2). I due insiemi di obiettivi, quello afferente al Piano e quello riferibile al Rapporto Ambientale, non sono compatibili, cioè non sono leggibili contestualmente e si raccomanda di potenziare la relazione tra monitoraggio del Piano e del Rapporto Ambientale, attuando il monitoraggio integrato di Piano che risponda agli obiettivi di sostenibilità, come nell’esempio che segue.</p> <p>[SEGUONO TABELLE DA PAG 11 A PAG 23 DELLE SCHEDE DI OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE DEL PUMS]</p>	
<p>Osservazione n. 17: Analisi di coerenza esterna In merito a normative, strategie, piani e programmi da considerare in fase di analisi di coerenza esterna, si raccomanda di far riferimento anche ai seguenti documenti, oltre a quelli già analizzati nel RA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 “Ripartire la natura nella nostra vita” COM82020) 380 final - Piano Parco Regionale Appia Antica e eventuali altri Piani di Aree protette ricadenti nel territorio del PUMS - Misure di conservazione e Piani di gestione per i Siti Natura 2000 interessati dal PUMS. <p>A pag. 66 del RA si riporta che per il raggiungimento dell’obiettivo specifico “<i>Contrastare la frammentazione degli ecosistemi e delle connessioni ecologiche urbano/rurali</i>” si interviene con la Strategia/Azione “<i>Potenziare le connessioni della rete ecologica mediante realizzazione di percorsi di mobilità lenta</i>”. 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: “<i>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</i>”. La coerenza tra i succitati obiettivi sarà effettivamente positiva 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 inerbite e sottopassi per la fauna, etc.).</p> <p>Con riferimento al paragrafo 5.1.2 “Matrice di verifica della coerenza esterna degli obiettivi del PUMS con gli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale” gli Obiettivi di Piano e Obiettivi di sostenibilità ambientale sono dichiarati “non comparabili” con l’obiettivo di riferimento ambientale “OGS4. RIDURRE L’IMPATTO SU SUOLO E SOTTOSUOLO”. Parimenti sono dichiarati “non comparabili” Obiettivi di Piano e Obiettivi di riferimento sovraordinati, pur essendo - tra questi ultimi - stati inseriti correttamente i riferimenti di tutti gli strumenti di pianificazione vigenti territorialmente in materia di difesa del suolo. Tra le disposizioni a livello comunitario non è citata dal Direttiva comunitaria 2007/60/CE concernente la pianificazione sulla gestione del rischio di alluvione, seppure il paragrafo 5.1.6 “Conclusioni dell’analisi di coerenza esterna degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi dedotti dalla pianificazione sovraordinata” elenchi esaustivamente i “Piani di settore idrogeologici” (pag. 101 del R.A.) predisposti dall’ex Autorità di bacino del Tevere e dall’Autorità di bacino distrettuale dell’Appennino Centrale (PAI, PS1, PS5 e PGRA) attualmente vigenti, richiamando peraltro anche il vincolo idrogeologico di cui al R.D.L. 30</p>	<p>Per quanto riguarda l’elenco delle direttive prese in considerazione per l’individuazione dei obiettivi ambientali specifici, se ne dà conto capitolo 2. Quadro normativo, pianificatorio e vincolistico, del Rapporto Ambientale. contenuto nel documento “<i>Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato</i>”</p> <p>Invece per quanto riguarda i PdA delle Aree Naturali protette, si rimanda alla fase attuativa dei singoli interventi.</p> <p>Si dà conto della raccomandazione, paragrafo 3.2.2 Il quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale del R A contenuto nel documento “<i>Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato</i>”.</p> <p>Per tale osservazione, relativa al prosieguo dell’iter dei singoli interventi, si rimanda al documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</p>

<p>dicembre 1923 n. 3267, illustrandone le finalità. Nella relazione ambientale viene dichiarato che <i>“Per quanto riguarda la coerenza tra obiettivi riportata nella TABELLA XX MATRICE DI VERIFICA DELLA COERENZA ESTERNA DEGLI OBIETTIVI DEL PUMS CON GLI OBIETTIVI DEDOTTI DALLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA, si evince che gli obiettivi propri del PUMS, non sono raffrontabili con gli obiettivi dei Piani di settore che afferiscono alle tematiche idrogeologiche. I singoli interventi infrastrutturali previsti dal PUMS saranno progettati e realizzati in ottemperanza ai vincoli e alle prescrizioni specifiche dei Piani suddetti”</i>. Nella tabella che individua i fattori ambientali interessati dal PUMS è dichiarato che <i>“Il fattore “suolo” è stato indagato in relazione all’uso e non tanto con riferimento alle caratteristiche geologiche o pedologiche. Questi ultimi aspetti saranno adeguatamente indagati nelle successive fasi di definizione dei singoli interventi, anche nell’ottica di individuare le interferenze determinate dalle fasi di cantiere”</i>.</p> <p><i>A proposito di quanto sopra riportato si fa osservare che, avendo già definito una serie di azioni negli scenari di Piano, sarebbe stata utile e conveniente una verifica preliminare della fattibilità degli interventi programmati sulla base di quanto prescritto dalla pianificazione di bacino al fine di provvedere, ancorché nella fase programmatica, ad eliminare, modificare e/o trovare alternative alle singole proposte non realizzabili già definite dal PUMS.</i></p>	
<p>Osservazione n. 18: Aspetti di produzione di energia da fonti rinnovabili Con riferimento agli aspetti di produzione di energia da fonti rinnovabili, si suggerisce di aggiornare i riferimenti delle politiche unionali del Rapporto ambientale 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.</p>	<p>Si dà conto del suggerimento nel capitolo 2. “Quadro normativo, pianificatorio e vincolistico” del RA contenuto nel documento “Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato”</p>
<p>Osservazione n. 19: Caratterizzazione dello stato dell’ambiente Nel paragrafo “7.9 Biodiversità e Beni materiali” del RA (pagg. 197 213 e seguenti) viene analizzato lo stato attuale della componente Biodiversità che risulta tuttavia carente della parte sulla Fauna. <i>Ai sensi dell’All.to VI alla Parte II del D.Lgs. 152/2006, si ritiene necessario ampliare la caratterizzazione (descrizione ed analisi) dello stato dell’ambiente prendendo in considerazione anche la componente Fauna.</i></p>	<p>Si dà conto del suggerimento: il documento “Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato” è stato integrato con un nuovo paragrafo: 7.9.4 “Inquadramento faunistico”.</p>
<p>Osservazione n. 20: interferenze con aree protette Nel Paragrafo 8.3.4 Uso del suolo e Paesaggio (pag. 210 e seguenti del RA) si descrivono le valutazioni degli effetti delle azioni di Piano sulle componenti Suolo e Paesaggio a seguito della realizzazione di nuove infrastrutture. Si afferma che tali opere potranno intersecare per alcuni tratti le seguenti Aree Protette: Riserva Naturale Regionale Valle dell’Aniene; Riserva Naturale Regionale Monte Mario; Riserva Naturale Regionale Valle dei Casali; Riserva Naturale Regionale Pineto; Riserva Naturale Appia Antica; Riserva Naturale Tenuta dei Massimi; Riserva Naturale Statale Litorale Romano; Riserva Naturale Regionale Decima Malafede; nonché il Parco Naturale Regionale dell’Appia Antica. <i>Si ritiene necessario analizzare, anche per la componente Biodiversità, i possibili effetti dovuti alla realizzazione di nuove infrastrutture. Tali effetti possono essere ricondotti all’alterazione di ambiti di interesse naturalistico, di habitat, della vegetazione, dei popolamenti faunistici nonché alla compromissione delle connessioni ecologiche presenti. Si raccomanda, che nella definizione dei tracciati si tenga conto anche dei succitati effetti sulla biodiversità.</i></p>	<p><i>Gli interventi previsti nelle aree naturali protette provviste di Piani approvati, dovranno essere conformi alla disciplina specifica dettata dagli stessi, fermo restando quanto previsto dall’art.145 del D.Lgs. n.42/2004.</i> In fase di progettazione dei singoli interventi previsti dal Piano dovrà essere effettuata una specifica valutazione degli impatti paesaggistici e ambientali finalizzata, altresì, alla eventuale delocalizzazione in caso di impatto negativo sul paesaggio, in particolar modo nelle aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico, quali le aree naturali protette e i Siti Natura 2000. Per tale osservazione, relativa al prosieguo dell’iter dei singoli interventi, si rimanda al documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</p>
<p>Osservazione n. 21: VInCA - individuazione siti da sottoporre a fase di screening A pag 16 dell’allegato 5 del PUMS si legge che i siti Natura 2000 individuati ai fini della Valutazione di Incidenza sono quelli <i>“che risultano interessati in modo diretto dagli interventi di Piano o localizzati all’interno di un buffer di circa 2 km. Attorno ai Siti Natura 2000 il buffer di 2 km rappresenta il limite esternamente al quale si ritiene che le azioni di Piano possano considerarsi ininfluenti rispetto agli habitat presenti nei Siti”</i>. Da questa e da altre affermazioni rilevate nella VInCA, oltre che nel RA, si evince che il proponente abbia valutato solo gli effetti sugli habitat, non considerando la componente faunistica (vedi anche osservazioni n.19 e 23). Infatti, nel caso in cui le azioni di Piano comportino un incremento del traffico veicolare, si potrebbero avere ripercussioni sulla fauna su distanze maggiori rispetto al limite di 2 km indicato dal Proponente. <i>Si suggerisce pertanto di fare riferimento a quanto riportato nel documento “Elementi per l’aggiornamento delle norme tecniche in materia di valutazione ambientale” (ISPRA, Manuali e Linee Guida 109/2014) in cui si indica che lo Screening per la Valutazione di Incidenza debba essere effettuato per tutti i siti della rete Natura 2000 presenti nel raggio di km 5 dall’opera in progetto. È</i></p>	<p>da parere motivato: [...].n. 12) <i>l’Autorità Procedente dovrà attivare una procedura di valutazione di incidenza appropriata (con redazione di Studio di incidenza) relativamente al progetto del Corridoio intermodale A12-Tor del Cenci; inoltre dovranno essere attivate le 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)</i> Per tale osservazione, relativa al prosieguo dell’iter dei singoli interventi, si rimanda al documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del</p>

<p><i>necessario inoltre valutare gli effetti delle azioni di Piano anche sulla componente faunistica e non solo sugli habitat.</i></p>	<p>Parere Motivato</p>
<p>Osservazione n. 22: VInCA - interferenze valutate Nel paragrafo 5.3.3 dell'Allegato 5, nel valutare le potenziali interferenze delle azioni di Piano rispetto agli habitat e alle specie animali e vegetali, sono indicati: - la sottrazione di habitat - il disturbo da rumore in fase realizzativa - l'inquinamento luminoso - l'effetto barriera delle infrastrutture. Si ritiene necessario considerare, tra le interferenze, anche il sollevamento di polveri in fase di cantiere e l'aumento di traffico veicolare in fase di esercizio.</p>	<p>Per tale osservazione, relativa al prosieguo dell'iter dei singoli interventi, si rimanda al documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</p>
<p>Osservazione n. 23: VInCA - misure di mitigazione Il Proponente, a proposito dell'analisi delle effettive interferenze degli interventi previsti dal PUMS sui Siti Natura 2000, ribadisce in più occasioni (ad es. pag 59 dell'Allegato 5 - VInCA) che <i>"in mancanza di informazioni dettagliate riguardanti l'opera in esame, si ritiene opportuno che le valutazioni siano considerate in fase attuativa, nella Valutazione di incidenza"</i>. Fermo restando l'auspicata possibilità che i tracciati di progetto, laddove non ancora definitivi, possano non intercettare alcun Sito Natura 2000, si ritiene che ci siano elementi sufficienti per fornire perlomeno delle indicazioni di massima sulle mitigazioni che si intendono attuare in relazione agli effetti indicati dallo stesso Proponente, quali ad esempio, sottrazione di habitat, frammentazione territoriale, inquinamento luminoso, etc. Pertanto, si richiede che la VInCA sia integrata, anche in questa fase, con i suddetti elementi.</p>	<p>Per tale osservazione, relativa al prosieguo dell'iter dei singoli interventi, si rimanda al documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</p>
<p>Osservazione n. 24: VInCA - ZPS Castel Porziano In merito alle interferenze tra le azioni di Piano e la ZPS Castel Porziano (IT6030084), in particolare quelle dovute alla realizzazione di un nuovo corridoio intermodale di Roma-Latina e Cisterna-Valmontone, in prossimità del centro abitato di Tor de Cenci, il Proponente afferma che <i>"l'azione prevista dal piano potrebbe interessare habitat di interesse comunitario"</i> (pag. 59 dell'Allegato 5 - VInCA) e pur ritenendo necessari approfondimenti a riguardo, <i>"ritiene opportuno che le valutazioni siano considerate in fase attuativa, nella Valutazione di incidenza"</i> a causa della mancanza di informazioni dettagliate riguardo l'opera. <i>Poiché si ritiene che la perdita di habitat di interesse comunitario sia un evento grave, si raccomanda innanzitutto di cercare alternative al tracciato che possano scongiurare questi effetti. In ogni caso, dato che tra gli habitat presenti nella ZPS vi è anche il 6220 *Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei TheroBrachypodietea che, oltre ad essere elencato nell'All. I della Direttiva Habitat, è considerato prioritario, è fondamentale che tale habitat non subisca impatti dall'opera infrastrutturale.</i></p>	<p>Per tale osservazione, relativa al prosieguo dell'iter dei singoli interventi, si rimanda al documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato.</p>
<p>Osservazione n. 25: VInCA - interferenze con specie animali nella ZSC IT6030052 In merito allo screening effettuato per la ZSC Villa Borghese e Villa Pamphili (IT6030052) il Proponente dichiara che <i>"nella ZSC [...]Villa Borghese e Villa Pamphili non sono presenti habitat di interesse comunitario, per tale motivo nessuna delle azioni previste dal PUMS prevede l'interferenza diretta quale sottrazione/frammentazione di habitat"</i>. Si rammenta tuttavia che il Sito in questione deve la sua istituzione alla presenza di specie animali elencate nell'Allegato II della Dir. Habitat e, come si legge anche nel formulario standard al punto 4.2 (Quality and importance) è <i>"Una delle poche stazioni laziali di Osmoderma eremita, specie legata ad alberi vetusti"</i>. Poiché all'interno della ZSC sia questa specie (Osmoderma eremita) sia il Cerambix cerdo sono localizzati al di fuori di habitat prioritari, nella scelta della localizzazione degli interventi è necessario assicurarsi di non interferire con aree di presenza di queste due specie.</p>	<p>Per tale osservazione, relativa al prosieguo dell'iter dei singoli interventi, si rimanda al documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</p>
<p>Osservazione n. 26: VInCA - illuminazione percorsi ciclabili In merito all'illuminazione dei percorsi ciclabili, occorre verificare i possibili impatti sulla flora e sulla fauna di un'illuminazione costante del percorso (sugli impatti dell'illuminazione stradale su flora e fauna vedasi Canè et al., 2014). Si raccomanda a tal proposito, in sede di approfondimenti successivi, sia di valutare l'opzione zero, cioè la scelta di non illuminare la pista perlomeno nei tratti che attraversano i Siti Natura 2000, che di prendere in considerazione sistemi di illuminazione con sensori di movimento (che attivano i punti luce al passaggio dei ciclisti per poi spegnerli) e corpi illuminanti con particolari spettri di luce studiati per avere il minore impatto verso</p>	<p>Per tale osservazione, relativa al prosieguo dell'iter dei singoli interventi, si rimanda al documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato.</p>

<p>particolari specie (ad esempio pipistrelli, vedasi successivi riferimenti bibliografici (in particolare Stone, 2013 e Patriarca e Debernardi, 2010):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Canè V., Farchi C., Logorelli M., Marsico G., Vaccaro L., 2014. <i>Illuminazione a led e sostenibilità ambientale</i>. ISPRA, Quaderni – Quaderno Ambiente e Società 9/2014. Roma. - Patriarca E., De Bernardi P. (a cura di), 2010. <i>Pipistrelli e inquinamento luminoso</i>. Centro Regionale Chiroterri. Avigliana (TO). - Stone, E.L., 2013. <i>Bats and lighting: Overview of current evidence and mitigation guidance</i>. University of Bristol, U.K. 	
---	--

OSSERVAZIONI SULLA COMPONENTE ARIA

<p>Osservazione n. 27: Qualità dell'aria</p> <p>Per gli aspetti riguardanti la qualità dell'aria si suggerisce al par. 2 del RA, aggiornare il quadro normativo, pianificatorio e vincolistico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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; - mancano i riferimenti al Piano della Ciclabilità di Roma. <p>Si suggerisce, altresì:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel par. 5, di aggiornare i riferimenti normativi/pianificatori per gli aspetti relativi alla qualità dell'aria; - nel par. 5.1.5, di aggiornare nella tabella le evidenze delle relazioni tra PUMS e Piano QA, considerata la versione più aggiornata di tale piano; - nel par. 5.2, di considerare il Piano della Ciclabilità; - nel 7.4, di adeguare i nomi delle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria a quelle della rete ufficiale utilizzata da ARPA Lazio; <p>Inoltre, si rileva e suggerisce quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il par. 8.3.1 contiene una valutazione della variazione delle emissioni atmosferiche derivanti dall'attuazione del piano e non una valutazione degli effetti sulla qualità dell'aria, come riporta la frase <i>"Le tabelle seguenti riportano una sintesi dei valori stimati di qualità dell'aria nelle 6 zone di PGTU, derivanti dall'attuazione degli interventi di Piano"</i>; a tal proposito si chiede di evidenziare quali siano i modelli utilizzati per la stima e la fonte dei dati di input ai modelli; <p>Al par. 10.4.4. relativo al quadro di riferimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale ed in particolare nella scheda dell'obiettivo generale di sostenibilità: OGS1. MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA si ritiene opportuno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>specificare il significato dell'indicatore "estensione della rete di trasporto pubblico connessa ai parcheggi di scambio"</u>; - sostituire l'indicatore "analisi emissioni gas serra" con "analisi emissioni di NOx, PM10, PM2,5, COV"; - inserire indicatori che permettano di stimare gli effetti del Piano sui livelli degli inquinanti in aria ambiente, quali o "Massimo numero di ore di sfornamento del valore limite dell'NO2 registrato nelle stazioni della città di Roma" 	<p>Si dà conto dei suggerimenti nel R A, rispettivamente: nel capitolo 2. Quadro normativo, pianificatorio e vincolistico, nel capitolo 5. Analisi di coerenza esterna, nel paragrafo 7.4. Qualità dell'aria contenuti nel documento <i>"Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato"</i>.</p> <p>L'aggiornamento del Piano Regionale della Qualità dell'Aria è stato adottato dalla Regione Lazio con Deliberazione 4 agosto 2020, n. 539 della Giunta Regionale ed è tuttora in procedura VAS e quindi le sue prescrizioni sono al momento non cogenti.</p> <p>Per quanto riguarda il Piano quadro della ciclabilità di Roma Capitale, si evidenzia che il piano stesso è stato recepito dal PUMS.</p> <p>In accordo a quanto descritto nel Documento PUMS Vol. 1, nella redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si è utilizzata la modellistica in uso presso l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità per la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza trasportistica degli scenari di mobilità. Nello specifico è stato utilizzato un articolato sistema di modelli matematici e strumenti tecnologici che va sotto il nome di DSS – Decision Support System. Attraverso tale strumento si è in grado di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prevedere l'assetto socioeconomico al variare dello scenario temporale; • stimare la domanda di mobilità e la sua ripartizione tra le differenti alternative di spostamento al variare dell'orizzonte temporale e delle condizioni al contorno (e.g. variazione nell'offerta di trasporto); • valutare i carichi passeggeri-veicolari-pedonali sulla rete multimodale dei trasporti considerata; • valutare i riempimenti dei diversi parcheggi di scambio; • valutare l'efficacia di politiche di gestione della domanda di mobilità (e.g. sosta tariffata, congestion charge) in termini, ad esempio, di ripartizione modale; • stimare le emissioni inquinanti e sonore; • stimare i livelli di incidentalità. <p>La stima dei livelli di qualità dell'aria non è attinente al PUMS che, quale piano di settore, simula i soli livelli di</p>
--	---

oppure “Massimo numero di giorni di sfioramento del valore limite del PM10 registrato nelle stazioni della città di Roma”;

- affiancare l’indicatore “lunghezza chilometrica e numero di corsie preferenziali realizzate” con l’indicatore “lunghezza chilometrica complessiva dei percorsi TPL”; Per quel che riguarda la scheda dell’obiettivo generale di sostenibilità OGS7. AUMENTARE LA SICUREZZA E L’EQUITA’ SOCIALE, si suggerisce di inserire gli indicatori “Numero di intersezioni delle piste ciclabili con altre vie di comunicazione” ed “Estensione delle piste ciclabili in km”. **In conseguenza delle citate osservazioni, deriva un necessario aggiornamento dei contenuti del PUMS di Roma.**

Si formulano, inoltre, le seguenti osservazioni:

- nel par. 1.1.4 i riferimenti alla “Classificazione del territorio regionale in relazione alla qualità dell’aria” vanno aggiornati in quanto con Deliberazione Giunta Regionale - numero 536 del 15/09/2016 ha avuto luogo l’Aggiornamento dell’Allegato 4 della D.G.R. n. 217 del 18 maggio 2012 "Nuova zonizzazione del territorio regionale e classificazione delle zone e agglomerati ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente in attuazione dell’art. 3, dei commi 1 e 2 dell’art. 4 e dei commi 2 e 5 dell'art. 8, del D.lgs. 155/2010”;

- nel par. 2.3 e nel par. 6.3.4 relativi agli indicatori di valutazione del raggiungimento degli obiettivi, si chiede una modifica finalizzata a migliorare la valutazione degli effetti del piano sulla qualità dell’aria. Nello specifico si chiede di sostituire l’indicatore “numero giorni di sfioramento limiti europei (SA: Giornate sfioramento NO2 - Max centralina città di Roma nel 2017) con i due indicatori seguenti: o “Massimo numero di ore di sfioramento del valore limite dell’NO2 registrato nelle stazioni della città di Roma” oppure “Massimo numero di giorni di sfioramento del valore limite del PM10 registrato nelle stazioni della città di Roma”.

emissione alla sorgente degli inquinanti dovuti alla mobilità.

In particolare, mettendo a sistema il modello di offerta ed il modello di domanda si definiscono i carichi sulla rete per il sistema del trasporto e si ottengono i risultati delle assegnazioni per tutti gli scenari da cui con metodologia standard COPERT si ricavano le emissioni alla sorgente, i consumi e le emissioni di CO2, come riportate nel Volume 2, par. 6.3.3 del Documento PUMS.

Per quanto riguarda gli indicatori, il Piano di Monitoraggio del PUMS **deve essere conforme alle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS** di cui al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 come modificato ed integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396.

La raccomandazione risulta ottemperata con l’integrazione del Piano di monitoraggio del PUMS trasmessa con nota n.152688 del 17/12/2020 e l’ulteriore implementazione richiesta nel Parere motivato. Si tenga presente che il Piano di Monitoraggio è peraltro conforme alle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS di cui al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 come modificato ed integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396 ed include i quanto richiesto nell’osservazione.

Si evidenzia inoltre che la Regione Lazio nel Parere motivato riporta quanto segue:” che il Programma di monitoraggio, con le prescrizioni del presente Parere motivato, risponde in termini di adeguatezza a quanto previsto dall’art.18 del D.Lgs. n.152/2006;”

7. Regione Lazio - Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti – Area Valutazione di Incidenza e Risorse Forestali: nota prot. n.907496 del 23/10/2020

Contenuto dell'osservazione	Modalità di recepimento
<p>Comunicazioni in merito alla procedura di valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997 [...] Quanto segue attiene alla competenza di quest'Area in materia di procedura di valutazione di incidenza di cui alla Direttiva 92/43/CEE "Habitat" e alla Direttiva 2009/147/CE "Uccelli", nonché al DPR n. 357/1997 e s.m.i. Per la presente trattazione ci si basa principalmente sull'elaborato "Allegato 5 – Valutazione d'incidenza (VINCA)" del Rapporto Ambientale, che appare puntuale e tecnicamente valido. Il PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale in estrema sintesi prevede opere e interventi relativi a diversi ambiti tra cui "Viabilità e infrastrutture per l'intermodalità", "Sviluppo della mobilità collettiva", "Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica" nel Comune di Roma e in altri comuni della provincia. Lo Studio di incidenza considera potenzialmente interferiti i Siti della Rete Natura 2000 (ZSC e ZPS) direttamente interessati dagli interventi o posti entro un <i>buffer di 2 km</i>, e classifica gli impatti potenziali in sottrazione di habitat, disturbo da rumore in fase realizzativa, inquinamento luminoso, effetto barriera delle infrastrutture. In base alle analisi svolte nello Studio, vi sono 15 Siti Natura 2000 potenzialmente interferiti dagli interventi del PUMS, di cui nove direttamente interessati o toccati tangenzialmente da interventi: ZSC IT6030052 Villa Borghese e Villa Pamphili, SIC IT6030033 Travertini Acque Albule (Bagni di Tivoli), ZSC IT6030028 Castel Porziano (querceti igrofili), ZSC IT6030053 Sughereta di Castel di Decima, ZPS IT6030084 Castel Porziano (Tenuta presidenziale), ZPS/ZSC IT6030038 Lago di Albano, ZSC IT6030025 Macchia Grande di Ponte Galeria, ZSC IT6030022 Bosco di Palo Laziale, ZPS IT6030005 Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate. In massima parte, gli interventi interessano linee ferroviarie o assi viari esistenti. In generale, nell'impossibilità di definire nel dettaglio impatti e interferenze con il livello di dettaglio proprio del PUMS, lo Studio rimanda ad approfondimenti da svolgere nella successiva fase attuativa dei singoli progetti. L'intervento individuato come maggiormente critico è la realizzazione del Corridoio intermodale A12-Tor del Cenci (V1-09) che interessa la ZPS IT6030084 Castel Porziano (Tenuta presidenziale).</p> <p>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.</p> <p>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 <i>screening</i> 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).</p>	<p>Le modifiche apportate ai documenti costitutivi del PUMS, sono state recepite nel documento integrativo del PUMS: <i>Roma – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</i>, tali modifiche vanno ora considerate quale parte integrante del Piano ed a cui occorrerà attenersi nel corso dell'attuazione delle singole opere componenti il piano PUMS stesso.</p> <p>[...] Prescrizioni generali per le fasi di progettazione ed attuazione delle opere [...] <i>Per i progetti che interessano direttamente Siti della Rete Natura 2000 e per quelli esterni ai Siti e posti in prossimità del perimetro (indicativamente entro i 500 m di distanza) inoltre dovranno essere attivate le procedure di screening di valutazione di incidenza (livello 1 della procedura).</i> [...]</p> <p>Prescrizioni per le fasi attuative di opere specifiche [...] <i>In esito alla conclusione dell'istruttoria VAS per gli aspetti di procedura di valutazione di incidenza, il progetto del Corridoio intermodale A12 - Tor del Cenci e gli altri progetti che interessano direttamente Siti della Rete Natura 2000 e per quelli esterni ai Siti e posti in prossimità del perimetro (indicativamente entro i 500 m di distanza) dovranno attivare in fase di progettazione dei singoli interventi una procedura di valutazione di incidenza appropriata (con redazione di Studio di incidenza) quale parte integrante delle procedure autorizzative.</i> <i>Per tale nuovo corridoio intermodale di Roma-Latina e Cisterna-Valmontone, in prossimità del centro abitato di Tor de Cenci, dovrà essere posta particolare attenzione alle eventuali interferenze con la ZPS Castel Porziano (IT6030084) in quanto essa potrebbe interessare habitat di interesse comunitario. Per evitare tale interessamento, dovranno essere cercate alternative al tracciato che possano scongiurare questi effetti, in particolare sull'habitat ivi presente 6220 *Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei TheroBrachypodietea che, oltre ad essere elencato nell'All. I della Direttiva Habitat, è considerato prioritario ed è quindi fondamentale che tale habitat non subisca impatti dall'opera infrastrutturale.</i></p>

8. Parco di Veio: nota prot. n.1787 del 27/10/2020, acquisita in pari data al prot. n.917312

Contenuto dell'osservazione	Recepimento
<p>[...] In riferimento alla nota dell'Area Valutazione Ambientale Strategica prot. 0826990-2020 acquisita agli atti con prot. 1551 del 28 settembre 2020 in merito alla proposta di Piano si ribadisce quanto già espresso in sede di valutazione del Rapporto Preliminare con nota prot. 1449 del 20 giugno 2020 (allegata alla presente), in cui si chiedeva di integrare la pianificazione della viabilità ciclabile con i percorsi cicloamatoriali e ciclopedonali riportati nella Carta della Fruizione e nella Carta degli interventi previsti nel Piano d'Assetto del Parco. Per favorire la fruizione di tali percorsi si ritiene in particolare opportuno prevedere collegamenti dei tratti già previsti nel PUMS con la rete dei percorsi del Parco esistente e di progetto in particolare in corrispondenza delle porte del Parco (Inviolatella, Prima Porta). Si ritiene infine strategica l'implementazione del trasporto della Bicicletta sui treni della Roma Nord e Roma Viterbo, prevedendo collegamenti dalle stazioni alla rete dei percorsi del Parco.</p>	<p>Osservazione accolta: le modifiche apportate ai documenti costitutivi del PUMS, sono state recepite nel documento integrativo del PUMS: <i>Roma – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</i>, – “Recepimento delle prescrizioni del Parere motivato di VAS”. Tali modifiche vanno ora considerate quale parte integrante del Piano ed a cui occorrerà attenersi nel corso dell’attuazione delle singole opere componenti il piano PUMS stesso.</p> <p>Prescrizioni per le fasi attuative di opere specifiche <i>Nella fase attuativa dovrà essere valutata la possibilità di integrare la pianificazione della viabilità ciclabile con i percorsi cicloamatoriali e ciclopedonali riportati nella Carta della Fruizione e nella Carta degli interventi previsti nel Piano d'Assetto del Parco di Veio, prevedendo collegamenti dei tratti già previsti nel PUMS con la rete dei percorsi del Parco esistente e di progetto in particolare in corrispondenza delle porte del Parco (Inviolatella, Prima Porta) nonché favorire l'implementazione del trasporto biciclette sui treni della Roma Nord e Roma Viterbo, prevedendo collegamenti delle stazioni alla rete dei percorsi del Parco di Veio; [...]</i></p>

9. Parco Regionale dell’Appia Antica: nota prot. n.3035 del 20/10/2019 trasmessa dall’Autorità Procedente con nota n.126683 del 5/11/2020, acquisita in pari data al prot. n.949826

Contenuto dell'osservazione	Modalità di recepimento
<p>L' Ente Regionale Parco dell’Appia Antica ribadisce quanto già rappresentato nella nota prot. n. 2966 del 27.06.2019 e a sottolineare, di seguito, alcuni punti che ritiene imprescindibili;</p> <p>1) Si ritiene che il tracciato della linea tranviaria M2-23, così come individuato dal PUMS, senza preliminare confronto di fattibilità con l’Ente Parco, non sia un elemento di valorizzazione rispetto alla fruizione del parco, pertanto le eventuali alternative progettuali non potranno includere l’attraversamento del parco, a meno di non utilizzate la viabilità esistente come suggerito nella planimetria allegata alla nota prot. n. 2966 del 27.06.2019, che ad ogni buon fine si allega;</p> <p>2) Si ribadisce l’obiettivo strategico di regolamentare i flussi di traffico veicolare sull’Appia Antica;</p> <p>3) Si ritiene indispensabile non classificare la Via Appia Antica come “strada di scorrimento interquartiere”</p> <p>Alla luce di quanto sopra, si rimane a disposizione per una fase più coordinata e puntuale di definizione degli interventi del PUMS che hanno ricadute sul territorio del Parco dell’Appia Antica.</p>	<p>1. le modifiche apportate ai documenti costitutivi del PUMS, sono state recepite nel documento integrativo del PUMS: <i>Roma – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</i>, – “Recepimento delle prescrizioni del Parere motivato di VAS”. Tali modifiche vanno ora considerate quale parte integrante del Piano ed a cui occorrerà attenersi nel corso dell’attuazione delle singole opere componenti il piano PUMS stesso.</p> <p>Prescrizioni per le fasi attuative di opere specifiche <i>[...] Dovrà essere altresì assicurato che le eventuali alternative progettuali del tracciato della linea tranviaria M2-23 non includano l’attraversamento del Parco Regionale dell’Appia Antica, a meno di non utilizzare la viabilità esistente. [...]</i></p> <p>2-3 Osservazioni: si rimanda alle fasi attuative del PUMS.</p>

Autostrade per l'Italia S.p.A.: nota prot. n.20612 del 16/12/2020, acquisita in pari data al prot. n. 1097509

Contenuto dell'osservazione	Modalità di recepimento
<p>[...] Nella documentazione esaminata contenuta in cartella fase 3 - "Valutazione ambientale strategica" e "Schede di valutazione strategica" - vengono citati gli interventi previsti nella città metropolitana, suddivisa in 24 zone geografiche.</p> <p>La scala molto ampia delle corografie, nelle quali non sono ben identificabili le infrastrutture già presenti sul territorio, non permette di individuare in modo dettagliato gli interventi previsti, tuttavia viene citata a livello previsionale la realizzazione dei seguenti interventi che potrebbero interessare la rete autostradale di Aspi:</p> <p>a) un parcheggio di scambio nell'area di Settebagni, nei pressi dell'innesto della A1 diramazione autostradale Roma Nord sul GRA, che ricade nella zona 17;</p> <p>b) un parcheggio di scambio nella zona di Tor Vergata, nell'area adiacente alla sede della Banca d'Italia, che ricade nella zona 19 e che potrebbe essere prossimo alla A1 autostradale Roma Sud;</p> <p>c) il nuovo corridoio autostradale Roma-Latina e Cisterna Valmontone (zona 23).</p> <p>Viene anche citata la realizzazione del nuovo svincolo sulla A12 Roma-Civitavecchia, per servire l'area dell'Interporto di Fiumicino (zona 23), per il quale Aspi ha già ricevuto un progetto di dettaglio e formulato le proprie prescrizioni, che risulta già essere stato oggetto in passato di un'apposita convenzione autorizzata dal ns. concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.</p> <p>Per i primi tre interventi, così come per eventuali altre iniziative, che allo stato attuale non è stato possibile individuare, si ritiene utile fornire alcune indicazioni di massima cui codesta Amministrazione vorrà attenersi per il prosieguo delle attività legate alla pianificazione e progettazione.</p> <p>1. Nelle successive fasi programmatiche di interventi che possono avere ripercussioni sulla fluidità dei nodi di accesso alla rete autostradale, tra i quali i parcheggi di scambio prossimi all'autostrada, dovranno essere forniti progetti contenenti le opportune analisi del traffico e le relative verifiche sulla fluidità dei collegamenti agli svincoli autostradali.</p> <p>2. Per quanto riguarda eventuali attraversamenti della sede autostradale, la Scrivente è disponibile ad esaminare e ad istruire i progetti che verranno allo scopo redatti, i quali dovranno in ogni caso essere predisposti in conformità alla normativa tecnica vigente ed agli standard in uso presso la Scrivente; la loro realizzazione, gestione e manutenzione (quest'ultima per le parti di competenza) dovrà essere comunque a cura ed onere degli Enti proponenti, dovendosi altresì verificare l'eventuale necessità di redigere atti aggiuntivi alle convenzioni già in essere.</p> <p>3. Qualsiasi tipo di intervento previsto in adiacenza all'infrastruttura autostradale dovrà risultare conforme a quanto stabilito, in merito alle fasce di rispetto, dal Nuovo Codice della Strada (D.Lgs 30.04.92 n. 285) e dal relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. 16.12.92 n.495), rappresentando inoltre che tali disposizioni sono state altresì oggetto di ulteriori chiarimenti da parte del nostro originario Concedente, con Circolare Anas prot. 109707/2010 e Nota dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali dell'Anas prot. 86754-P del 16.06.2011. Va evidenziato comunque che la realizzazione di qualunque eventuale opera posta all'interno della fascia di rispetto, anche laddove ricadente tra le tipologie ammesse dalle succitate disposizioni, dovrà essere sottoposta alla preventiva approvazione di Aspi e dell'attuale Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.</p> <p>4. Per quanto concerne gli aspetti ambientali, in riferimento agli interventi edificatori eventualmente previsti in fascia di pertinenza acustica autostradale o comunque potenzialmente soggetti al rumore autostradale, dovrà valere quanto indicato nell'art. 8 del DPR 142/04 (Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare): in particolare, atteso che nel caso di specie trattasi di infrastrutture esistenti, gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti di cui agli articoli 4, 5 e 6 dello stesso DPR, rimarranno a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso di costruire, se rilasciata dopo la data di entrata in vigore del decreto stesso. È utile precisare in questa sede che, come previsto dall'art.1 comma 1 lettera n) del DPR 142/04, anche per fascia di pertinenza acustica si intende una fascia misurata a partire dal confine stradale e quindi dal limite di proprietà catastale, prendendo peraltro in considerazione tutte le pertinenze autostradali e non solo la piattaforma autostradale corrente. Si ricorda infine che, qualunque progetto di opera interferente con la rete autostradale dovrà essere sottoposto all'approvazione di Aspi e del Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.</p>	<p>Accolte nel documento integrativo del PUMS: <i>Roma – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</i>, – "Recepimento delle prescrizioni del Parere motivato di VAS". Tali integrazioni vanno considerate quale parte integrante del Piano ed a cui occorrerà attenersi nel corso dell'attuazione delle singole opere componenti il piano PUMS stesso.</p>

10. ARPA Lazio: nota prot. n.80904 del 23/12/2020, acquisita in pari data al prot. n.1131082.

Contenuto dell'osservazione	Modalità di recepimento
<p>[...] Le richieste avanzate dalla scrivente Agenzia con nota prot. 40813 del 26/06/2019 sono state accolte dall'Autorità Procedente nella redazione del R.A..</p> <p>Si evidenzia che il PUMS è tra gli strumenti di pianificazione considerati nell'ambito del processo di costruzione dell'aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (A-PRQA) e del relativo procedimento di VAS.</p> <p>Nell'ambito dell'A-PRQA il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Roma è stato considerato in due fasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nell'analisi degli indicatori di monitoraggio individuati per ciascuna azione presente nell'APRQA, viene individuata l'implementazione del PUMS del Comune di Roma come indicatore per il monitoraggio dell'azione <i>"Pianificazione ed implementazione della mobilità sostenibile del Comune di Roma"</i> all'interno della misura "Mobilità sostenibile" del settore Trasporti, e come unità di misura dell'indicatore viene indicato il grado di attuazione del PUMS da Monitoraggio del PUMS stesso. • nella verifica svolta rispetto agli obiettivi e alle misure previste dalla Proposta di Piano finalizzata a comprendere la compatibilità e la congruenza con l'A-PRQA, l'azione di <i>"Pianificazione ed implementazione della mobilità sostenibile del Comune di Roma"</i> che si traduce nell'implementazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile di Roma, risulta in piena coerenza con l'obiettivo A-PRQA1 riguardante il raggiungimento di livelli di qualità dell'aria ambiente volti a evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso nelle zone dove sono stati superati gli standard di qualità dell'aria nel 2015. <p>Dal confronto tra il Rapporto Ambientale del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (aggiornamento maggio 2020) e il Rapporto Ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile non si sono rilevate criticità ambientali che possano determinarsi dall'attuazione del PUMS sussistendo una piena coerenza negli obiettivi dei due piani.</p> <p>Si suggerisce tuttavia di aggiungere l'indicatore "percorrenza del TPL nel suo complesso" presente anche nell'A-PRQA, all'interno dell'obiettivo generale di sostenibilità "migliorare la qualità dell'aria"</p>	<p>Il Piano di monitoraggio del PUMS, recepito nel Parere motivato è stato integrato con l'inserimento dell'indicatore richiesto.</p> <p>Si evidenzia che la Regione Lazio nel Parere motivato riporta quanto segue: "che il Programma di monitoraggio, con le prescrizioni del presente Parere motivato, risponde in termini di adeguatezza a quanto previsto dall'art.18 del D.Lgs. n.152/2006;"</p>