



PUMS

Piano Urbano
della Mobilità
Sostenibile



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA Dichiarazione di
Sintesi ai sensi dell'art. 17 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii

Luglio 2021

ROMA



mobilità
ROMA



RISORSE
— PER ROMA *spira* —



Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica (responsabile del procedimento VAS) arch. Cinzia Esposito	Dipartimento Mobilità e Trasporti (responsabile del procedimento PUMS) ing. Carolina Cirillo
---	--

Il presente documento è stato elaborato con il supporto di

RISORSE
— PER ROMA *spa* —

Area Territorio



Direzione Ingegneria

Dichiarazione di Sintesi

Sommario

1. PREMESSA.....	3
2. DESCRIZIONE DELLE FASI DEL PROCEDIMENTO DI VAS.....	4
2.1. Il percorso Partecipato del PUMS.....	10
2.2. Fase preliminare di consultazione/scoping.....	21
2.3. Parere di Scoping.....	27
2.3.1 Indicazioni di carattere generale – contributi degli SCA	27
2.3.2 Indicazioni di carattere specifico - contributi dell’Autorità Competente.....	30
2.3.3 Osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale	32
2.3.4 Elaborati grafici.....	65
2.4. Fase di consultazione e partecipazione pubblica	66
3. INTEGRAZIONI DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NEL PIANO	71
3.1. Revisione del piano in base alle osservazioni pervenute nella fase di consultazione.....	71
3.2. Adeguamento agli esiti della valutazione ambientale	74
3.3. Ragioni delle scelte alla luce delle possibili alternative.....	91
3.4. Considerazioni circa le misure di mitigazione e compensazione previste	93
3.5. Misure correttive da adottare in caso di impatti negativi.....	94

Dichiarazione di Sintesi

1. PREMESSA

Il presente documento costituisce la Dichiarazione di Sintesi ai sensi dell'art. 17 del D.lgs. 152/06 e ss. mm. ii a conclusione del processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale (PUMS).

La Dichiarazione di Sintesi è il documento attraverso il quale l'Autorità Procedente, nel momento d'informazione della decisione, illustra le modalità di recepimento di quanto riportato nei contributi pervenuti da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale durante le fasi di consultazione preliminare di scoping e di valutazione, esplicitando le motivazioni e dando atto di come sono stati presi in considerazione i vari contributi pervenuti. Passaggio fondamentale per ripercorrere il processo decisionale e renderlo trasparente ed efficace.

La Dichiarazione di Sintesi è redatta ai sensi:

- dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE che prevede che, all'adozione del piano le autorità ed il pubblico consultati siano informati e ad essi vengano messa a disposizione piano adottato, dichiarazione di sintesi e le misure adottate in merito al monitoraggio;
- del recepimento italiano avutosi nell'ambito del Dlgs n. 152/2006 e ss. mm. e ii. che richiama la dichiarazione di sintesi alla lettera b) dell'art.17 come momento centrale dell'informazione sulla decisione discendente dall'applicazione della procedura di VAS.

Di seguito si riporta l'art.17 del Dlgs n. 152/2006 e ss. mm. ed ii.

((1. La decisione finale è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale o nel Bollettino Ufficiale della Regione con l'indicazione della sede ove si possa prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Sono inoltre rese pubbliche, anche attraverso la pubblicazione sui siti web della autorità interessate:

a) il parere motivato espresso dall'autorità competente;

b) una **dichiarazione di sintesi** in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate; c) le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 18.))

2. DESCRIZIONE DELLE FASI DEL PROCEDIMENTO DI VAS

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". Tenuto conto di quanto previsto dal Decreto del 4 agosto 2017 in materia di VAS è stato delineato, all'interno delle Linee di indirizzo per la formazione del PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale (PUMS) il seguente iter approvativo:

- 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 all'**Autorità Competente** (*Regione Lazio - Direzione Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area: Valutazione Ambientale Strategica*), con l'individuazione del **Responsabile del procedimento** (*Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti* al quale spetta il compito di coordinare l'adozione degli atti conseguenti e successivi per dare attuazione al Piano in collaborazione con la Città Metropolitana) e l'individuazione dell'**Autorità Procedente** per la procedura di VAS: *Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica*. Nel Rapporto preliminare vengono anche proposti i **Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCA)** - cioè le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti - per definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.

Il PUMS è stato inoltre oggetto di un percorso partecipativo, avviato nel 2017 e che si è svolto in più fasi (descritto nei seguenti paragrafi: 2.1. *Il percorso Partecipato del PUMS* e 2.4. *Fase di consultazione e*

Dichiarazione di Sintesi

partecipazione pubblica), secondo quanto previsto dal decreto MIT del 4 agosto 2017 "Linee guida nazionali per la redazione dei PUMS" e dal "Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana" di Roma Capitale.

- 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 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. La prima Conferenza di consultazione con i Soggetti Competenti in materia Ambientale è stata convocata dall'Autorità Competente per il giorno 15/5/2019; il giorno 24/5/2019 è stato trasmesso, all'Autorità Procedente e ai Soggetti Competenti in materia Ambientale, l'esito della Conferenza di consultazione. Da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale sono pervenuti all'Autorità Competente numerosi contributi, utili alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere 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*, con le indicazioni necessarie per la definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, anche sulla base dei contributi dei Soggetti Competenti in materia Ambientale pervenuti; l'esito della Conferenza di consultazione (quale allegato "0") e tutti i contributi pervenuti (quali allegati da "1" a "15") che costituiscono parte sostanziale ed integrante del 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 sui Siti Natura 2000, secondo quanto emerso nel documento di *scoping* e dalle osservazioni presentate durante il processo di partecipazione pubblica. 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.

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.

Dichiarazione di Sintesi

(fase conclusa con adozione del Piano e del Rapporto Ambientale con Delibera di Assemblea Capitolina n. 60 del 2 agosto 2019)

- d) Avvio della **procedura di VAS**: trasmissione all'Autorità Competente per la prosecuzione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica della seguente documentazione:

il **PUMS adottato**;

il **Rapporto Ambientale comprensivo di una Sintesi non tecnica** dello stesso,

La Valutazione di Incidenza (all. 5 del RA)

Pubblicazione sul BUR della Regione Lazio n. 93 del 23 luglio 2020.

L'Autorità Procedente ha comunicato all'Autorità Competente ed ai Soggetti Competenti in materia Ambientale l'avviso del deposito della documentazione costituita dal Rapporto Ambientale e dalla Sintesi non Tecnica della VAS del PUMS, nonché ha provveduto a pubblicare sul proprio sito *web* tutta la documentazione del Piano e del Rapporto Ambientale, ai fini delle osservazioni.

Secondo quanto previsto dall'art.14, comma 4, del D.Lgs. n.152/2006, l'Autorità Procedente ha provveduto a fornire riscontro in uno specifico allegato al Rapporto Ambientale - *ALLEGATO 1 Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping*, alle richieste di recepimento dei contributi dei Soggetti Competenti in materia Ambientale e dell'Autorità Competente acquisiti in fase di consultazione.

La valutazione di incidenza sui siti Natura 2000 è stata presentata come Allegato 5 al Rapporto Ambientale.

(fase conclusa con pubblicazione della proposta di PUMS, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica dello stesso 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 Sintesi non Tecnica e presentare in forma scritta le proprie osservazioni indirizzandole all'Autorità Competente in materia di VAS e all'Autorità Procedente. Gli enti e i Soggetti Competenti in materia Ambientale trasmettono il loro parere entro la fase di pubblicazione. Entro il termine della consultazione pubblica **sono pervenute osservazioni relative alla Piano, al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non Tecnica.**

Dichiarazione di Sintesi

Di seguito si riporta l'elenco degli SCA che hanno inviato delle osservazioni:

- **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;
- **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;
- **Segreteria Tecnico Operativa ATO 2 Lazio Centrale – Roma:** nota n.1786/20 del 4/8/2020 acquisita in pari data al prot. n.695421;
- **Roma Capitale - Dipartimento Tutela Ambientale:** nota prot. n.66451 del 22/9/2020, acquisita al prot. n.820505 del 24/9/2020;
- **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;
- **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;
- **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;
- **Parco di Veio:** nota prot. n.1787 del 27/10/2020, acquisita in pari data al prot. n.917312;
- **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;
- **Autostrade per l'Italia S.p.A.:** nota prot. n.20612 del 16/12/2020, acquisita in pari data al prot. n. 1097509;
- **ARPA Lazio:** nota prot. n.80904 del 23/12/2020, acquisita in pari data al prot. n.1131082.

(Fase conclusa – consultazione pubblica per un periodo di 60 gg dalla pubblicazione su BURL n.93 del 23 luglio 2020).

Dichiarazione di Sintesi

- 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. 1° 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, espresso dall'Autorità Competente sulla base dell'istruttoria svolta e degli esiti delle consultazioni.

Valutazione di Incidenza, acquisizione del parere obbligatorio e vincolante da parte dell'Autorità preposta.

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, nel corso della quale è stato richiesto all'Autorità Procedente di integrare la proposta di Piano di Monitoraggio allegata al Rapporto Ambientale.

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 e in data 17/12/2020, l'Autorità Procedente ha trasmesso l'integrazione al *Piano di Monitoraggio* del P.U.M.S. come richiesto.

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, [...] *"a condizione del rispetto degli esiti della fase di valutazione cui all'art.15, co.1, del D.Lgs. n.152/2006, nonché delle prescrizioni elencate nello stesso, da ottemperare nel prosieguo dell'iter, ai sensi del comma 2 del medesimo art.15, riportando altresì nella Dichiarazione di sintesi, di cui all'art.17, co.1, lettera b) del D.Lgs. n.152/2006, gli esiti dell'intero iter procedurale, per cui si dovrà dare evidenza delle modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e degli esiti delle consultazioni [...]"*.

Per quanto riguarda la Valutazione di incidenza, la Regione Lazio - Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti – Area Valutazione di Incidenza e Risorse Forestali, con la nota prot. n.907496 del 23/10/2020, avente per oggetto: *Conferenza di valutazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi del Dlgs. n. 152/2006 sul "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale".* Autorità procedente: Dipartimento di Pianificazione e Programmazione Urbanistica di Roma

Dichiarazione di Sintesi

*Capitale. Comunicazioni in merito alla procedura di valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997 (rif. VAS 2019_14; ns. rif. **Q049/2019**), si esprime in merito alla propria competenza 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. sull’elaborato “Allegato 5 – Valutazione d’incidenza (VINCA)” del Rapporto Ambientale, che appare puntuale e tecnicamente valido.*

Nel condividere analisi e conclusioni dello Studio di incidenza, si comunica che l’istruttoria relativa al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale è favorevolmente conclusa con la presente comunicazione per gli aspetti di procedura di valutazione di incidenza. Resta necessario che l’Autorità procedente attivi una procedura di valutazione di incidenza appropriata (con redazione di Studio di incidenza) per il progetto del Corridoio intermodale A12- Tor del Cenci e procedure di screening di valutazione di incidenza (livello I della procedura) per gli altri progetti che interessano direttamente Siti della Rete Natura 2000 e per quelli esterni ai Siti e posti in prossimità del perimetro (indicativamente entro i 500 m di distanza).

(Fase conclusa con la pubblicazione del Parere motivato sul BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE LAZIO - N. 13 - Supplemento n. 2 del 11/02/2021)

Fasi successive:

Redazione conclusiva del PUMS, del Rapporto Ambientale e della Dichiarazione di sintesi.
Approvazione del PUMS con Deliberazione dell’Assemblea Capitolina. Deposito degli atti presso gli uffici dell’Autorità Procedente e informazione circa la decisione.

Al fine di consentire l’attuazione di quanto previsto dall’art.17, comma 1, ed art.18, comma 3, del D.Lgs. n.152/2006, l’Autorità Procedente dovrà trasmettere all’Autorità Competente, in formato digitale, la *Dichiarazione di sintesi* e le misure adottate in merito al monitoraggio da inserire sul proprio sito *web*.

- g) **Attuazione del PUMS**, gestione del PUMS, Monitoraggio attraverso gli indicatori previsti attraverso Rapporti di monitoraggio e di valutazione periodica e attuazione di eventuali interventi correttivi.

2.1. Il percorso Partecipato del PUMS

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

Il percorso partecipato è stato avviato secondo quanto previsto dal decreto MIT del 4 agosto 2017 "Linee guida nazionali per la redazione dei PUMS" e dal "Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana" di Roma Capitale.

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

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

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

Dichiarazione di Sintesi

La prima fase - le proposte dei cittadini

La prima fase di ascolto si è svolta principalmente mediante il Portale www.PUMSroma.it, un “luogo” virtuale e interattivo dove “pensare” la città di domani insieme ai cittadini stessi connessi in rete, garantendo loro centralità nell’individuazione delle soluzioni di mobilità sostenibile, certezza e trasparenza dell’informazione, spazi accessibili e di facile utilizzo, per contribuire - con proposte e opinioni - al processo di definizione del Piano. Nello stesso periodo, in accordo con le *best practice* internazionali, l’attività di ascolto è stata rafforzata con una **azione di concertazione tra gli organi amministrativi centrali e periferici**, e tra questi e i rappresentanti dei cittadini, sia mediante eventi sociali sul territorio che attraverso i canali *social* sul web:

- Incontri sul territorio: istituzioni cittadine e municipali, associazioni e singoli cittadini si sono incontrati nei Municipi di Roma Capitale alla presenza dell’Assessore alla città in Movimento, il Presidente della Commissione Mobilità ed il Presidente e AD della Società Roma Servizi per la Mobilità. Durante gli incontri sono stati illustrati gli obiettivi e le linee guida del PUMS, i cittadini sono stati introdotti all’utilizzo dello strumento del Portale, sono state presentate e discusse le proposte più interessanti avanzate, quindi analizzate le “opere invariante” e le opportunità del PUMS rispetto ai problemi di mobilità dello specifico Municipio sede dell’incontro.
- Canali social: l’account ufficiale di **Twitter@PUMSRoma**, aperto in concomitanza con il lancio del Portale, è stato strumento di supporto per promuovere le sezioni del Portale, le interviste video, le proposte dei cittadini, gli incontri programmati sul territorio.

La prima fase di ascolto sul Portale dedicato www.PUMSroma.it si è protratta per 5 mesi, dal 18 settembre 2017 al 28 febbraio 2018, periodo in cui è stato possibile per i cittadini inviare proposte, ma anche esprimere commenti/giudizi su quelle proposte che fra tutte venivano di volta in volta selezionate e pubblicate sul Portale come “inerenti il PUMS”.

I NUMERI DELLA FASE DI ASCOLTO	
PROPOSTE PERVENUTE	4.106
PROPOSTE PUBBLICATE	2.668
COMMENTI ESPRESSI	3.132
CONTATTI	43.651
VOTI ESPRESSI	28.123
DURATA MEDIA	4,3 MIN

Dichiarazione di Sintesi

Le proposte inerenti il PUMS in un primo momento sono state assegnate alle 8 aree tematiche individuate per il Piano (Piani Direttori), secondo la medesima attribuzione fatta dal cittadino proponente, quindi il Comitato Scientifico e la Segreteria Tecnica hanno condotto una analisi *multicriteria* per sottoporre a verifica ogni singola proposta in termini di: effettiva congruenza con il PUMS e con il Piano Direttore indicato; analisi di pre-fattibilità tecnica; costi; valore socio-economico; livello di gradimento espresso dai cittadini (voti registrati sul Portale); opportunità e urgenza di realizzazione.

A valle di questa fase istruttoria, le proposte sono state ricollocate nei diversi Piani Direttori secondo congruenza e rispondenza effettiva, eliminando alcune imprecisioni iniziali nel processo di classificazione e attribuzione.

La prima fase di analisi delle proposte e dei gradimenti/commenti espressi ha consentito di rilevare due macro-esigenze variamente rappresentate dai cittadini:

- **Migliorare la qualità e l'offerta del trasporto pubblico** (incrementare la capacità, potenziando soprattutto le linee metropolitane e ferroviarie, e migliorare l'accessibilità e l'integrazione);
- **Realizzare itinerari e percorsi dedicati alla mobilità dolce** (itinerari pedonali e ciclo-pedonali) al fine di migliorarne la **sicurezza** e l'**accessibilità**. Nei 5 mesi di ascolto i cittadini hanno potuto esprimere il proprio gradimento delle proposte mediante un meccanismo di voto che prevedeva la possibilità di esprimersi su una scala a 5 livelli (cfr. figura seguente).



Per la rappresentazione dei risultati è stato poi costruito un *indice di gradimento*, come semplice differenza tra giudizi positivi e negativi, secondo lo schema riportato in figura seguente.



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. La misurazione del gradimento ha determinato la graduatoria in tabella seguente.

Dichiarazione di Sintesi

Titolo proposta	Voti totali	Pareri positivi	Pareri negativi	Gradimento = pareri positivi - pareri negativi
1 Metrovia_sistema integrato di trasporto su ferro	842	807	35	772
2 w.e.b._ il biciplan_la ciclabile infinita	542	541	1	540
3 Metro C - Tratta T2 con Metodo MxR	472	466	6	460
4 Trasformazione della Roma Lido in Metro E	407	403	4	399
5 Metro B1 - Prolungamento Jonio-Bufalotta	345	345	0	345
6 Metro A - Prolungamento Battistini-Torrevvecchia	354	349	5	344
7 Metro F Flaminio - Montebello	351	347	4	343
8 Ciclabile Fiera-Mare	262	262	0	262
9 Metro D tratta prioritaria Fermi-Salario	260	256	4	252
10 Metrotramvia Saxa Rubra - Laurentina	213	212	1	211

Nel corso dell'analisi si è reso necessario prevedere una seconda graduatoria individuata per "istanze progettuali" per una visione organica ed esaustiva della questione posta. Rispetto ad esse è stata rilevata la graduatoria seguente.

Descrizione dell'istanza progettuale	Numero di proposte equivalenti caricate sul portale	Voti	Pareri positivi	Pareri negativi	Gradimento = pareri positivi - pareri negativi
1 Prolungamento linea C verso il Centro e il quartiere Prati	22	1.322	1.294	28	1.266
2 Metrovia_realizzazione di metropolitane di superficie sulle tratte urbane delle ferrovie regionali	5	947	900	47	853
3 w.e.b._ il biciplan_rete integrata di ciclabili	3	691	689	2	687
4 Prolungamento della linea A Battistini-Torrevvecchia	8	523	512	11	501
5 Trasformazione della Roma-Lido in metropolitana	6	516	507	9	498
6 Prolungamento della linea B1 Jonio-Bufalotta	6	482	481	1	480
7 Riattivazione dell'iter realizzativo della linea D	14	493	472	21	451
8 Trasformazione della linea Roma Nord in metropolitana	1	351	347	4	343
9 Tangenziale tramviaria Saxa Rubra-Togliatti/EUR	6	343	341	2	339
10 Asse tramviario Termini-Nazionale-Vittorio-San Pietro	11	328	318	10	308

Una volta concluso il periodo utile per la presentazione delle proposte e l'espressione del proprio gradimento/commento, è stata attivata la **fase istruttoria** sul Data Base estratto dalla piattaforma digitale, per la valutazione di ogni singola proposta in termini di possibile confluenza nel Piano. In caso di più proposte risultate sostanzialmente equivalenti, l'analisi e la conseguente valutazione è avvenuta in modo congiunto così da poter fornire una risposta più organica ed esaustiva all'esigenza espressa. La Segreteria Tecnica del PUMS (*composta da Roma Servizi per la Mobilità, Risorse per Roma e Roma Metropolitane*) insieme al Comitato Scientifico hanno valutato le proposte secondo una metodologia di analisi multicriteria in base a parametri che verificassero:

- Effettiva coerenza con gli strumenti di pianificazione
- Fattibilità tecnica
- Costi

Dichiarazione di Sintesi

- Efficacia in termini trasportistici

Per ogni proposta è stata predisposta una **scheda di valutazione** che riportasse, oltre alla proposta per esteso e l'identità dichiarata del proponente, gli "indicatori di Piano" utilizzati per la valutazione tecnica di opportunità e fattibilità (valutazione del Comitato Scientifico), la valutazione della Commissione Mobilità e il gradimento dei cittadini (n. di voti ricevuti sul Portale). I tre indicatori sono stati "pesati" secondo criteri di analisi concordati e uniformi per tutti i Piani, quindi per ogni proposta è stata calcolata - in termini numerici e secondo una scala di riferimento - una "valutazione complessiva" che esprime la sua posizione in "graduatoria" in termini di attuabilità e accoglimento, ed individua lo "scenario temporale di riferimento" in cui essa è collocabile (breve/medio o medio/lungo periodo). La fase di analisi e valutazione ha contribuito alla predisposizione e al disegno degli scenari del PUMS per ognuna delle aree di intervento individuate.

La seconda fase – l'indagine

Conclusa la prima fase di consultazione pubblica sul portale PUMS, cui ha fatto seguito la valutazione trasportistica e l'analisi di pre-fattibilità tecnica delle proposte pervenute dai cittadini, sono stati individuati gli **Obiettivi** del Piano, rispondenti sia a quanto indicato dal Decreto Ministeriale 04/08/2017, sia alle risultanze emerse dalla prima fase di ascolto del processo partecipato. Gli Obiettivi sono stati classificati in due categorie:

- **11 "macro-obiettivi generali"**, che rispondono ad interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale;
- **42 "obiettivi specifici"**, che dettagliano le *soluzioni tecniche* specifiche, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi.

Per il disegno degli scenari la **consultazione pubblica** si è confermata uno **strumento prezioso** per l'individuazione di soluzioni auspiccate e gradite dalla città. Si è così ritenuto di prevedere una seconda fase di ascolto presso i cittadini, per la **condivisione delle decisioni** di pianificazione delineate in fase di studio (**obiettivi**) e la **selezione dei progetti** da inserire negli scenari di mobilità.

Allo scopo è stata progettata un'**indagine** sulla cittadinanza per testare gradimento e priorità sia degli *obiettivi generali* che di quelli *specifici* correlati, allo scopo di:

Dare piena attuazione alla **volontà dell'Amministrazione Capitolina** di rispondere alle esigenze del territorio attraverso una pianificazione partecipata e sostenibile

- **Conoscere** le preferenze dei cittadini secondo una **scala di gradimento e priorità**
- **Aprire** alla più ampia **partecipazione** mediante diversi canali di contatto

Dichiarazione di Sintesi

- Ottenere una **rappresentatività territoriale** (*zone PGTU*) e **demografica** dei dati (*genere, età, titolo di studio, professione*) rispetto alla popolazione romana
- Verificare e **migliorare** il livello di **conoscenza** del PUMS e delle sue finalità presso i cittadini.

Nel mese di **luglio 2018 sono state condotte 2 indagini distinte** (utilizzando il medesimo questionario):

- Un sondaggio su campione rappresentativo di residenti-domiciliati a Roma con interviste telefoniche (CATI), per avere una lettura dei dati che fosse rappresentativa della popolazione romana (2.000 interviste);
- La veicolazione del questionario mediante il canale ON-LINE sul Portale del PUMS e sui siti web di Roma Servizi e Roma Capitale, per dare massima diffusione al sondaggio fra coloro che hanno partecipato alla prima fase di ascolto (pervenuti 5.415 questionari).

Le due soluzioni sono state perseguite in parallelo, sebbene la metodologia scelta consente di evidenziare come **statisticamente significativa e rappresentativa della popolazione romana** la sola indagine CATI.

L'interpretazione dei risultati richiede un punto di attenzione rispetto alla struttura e natura dei campioni intervistati, tenendo conto che per l'indagine CATI il campione è rappresentativo della popolazione romana residente/domiciliata (estrazione casuale), mentre per l'indagine Online il campione è spontaneo.

Il **campione CATI** mostra notevoli differenze rispetto a quello **ONLINE**, dovute sia alla modalità di reclutamento degli intervistati, che alle motivazioni che sono alla base della partecipazione attiva al dibattito sul PUMS. Di fatto il **campione CATI** - reclutato telefonicamente secondo una **rappresentatività statistica** della popolazione romana per anagrafiche e zone di residenza – rileva una minor consapevolezza del processo in corso per la progettazione del PUMS, oltre a motivazioni più deboli nell'intervenire attivamente nel dibattito.

Il **campione ONLINE** è invece espressione del «popolo web» che ha seguito il processo partecipato per la redazione del PUMS, appare statisticamente sbilanciato per effetto del processo di autoselezione tipico dello strumento utilizzato (reclutamento spontaneo online), pertanto si rileva:

- Disequilibrio di genere (oltre i due terzi sono maschi)
- Elevata incidenza di giovani (sotto i 45 anni) e scarsa presenza di anziani
- Elevata presenza di laureati (43%)
- Incidenza di posizioni impiegatizie e di responsabilità (Dirigente/Quadro)
- Bassa presenza di pensionati, casalinghe e commercianti/artigiani
- Più elevata propensione all'uso del trasporto pubblico e della bicicletta rispetto al cittadino-tipo
- Più consapevolezza e propensione alla partecipazione diretta al PUMS.

L'indagine ha consentito di conoscere le preferenze dei cittadini a tre livelli:

Dichiarazione di Sintesi

- **Obiettivi Generali (1° livello)** – la graduatoria viene rilevata fra le *aree di pianificazione* degli interventi (macro-obiettivi generali), al cittadino è stato chiesto di esprimersi in termini di priorità/importanza/utilità secondo la scala a tre livelli (*“assolutamente prioritario”, “importante ma non prioritario”, “utile ma non urgente”*);
- **Obiettivi Specifici (2° livello)** – la graduatoria è relativa alle specifiche *aree di intervento* (obiettivi specifici) in cui è stato declinato ognuno degli macro-obiettivi, al cittadino è stato chiesto di esprimere la propria “preferenza” per ogni “blocco” tematico indicando al massimo 2 aree di intervento;
- **Verifica della priorità (3° livello)** – a chiusura dell’intervista è stato chiesto al cittadino di scegliere **3 obiettivi generali** che - in estrema *ratio* - considera come di *massima priorità ed importanza per la città (graduatoria TOP 3)*.

A conclusione della ricerca, è stata costruita una prima graduatoria di priorità per le aree di pianificazione (macro-obiettivi generali), una per le aree di intervento (obiettivi specifici) e verificate le 3 aree di pianificazione di maggior importanza per i cittadini:

La metodologia di analisi dati utilizzata viene brevemente esposta a seguire.

OBIETTIVI GENERALI (11) Le graduatorie sono state calcolate secondo due metodologie:

- Indice di priorità è basato sui singoli giudizi di priorità, dichiarati dall’intervistato di volta in volta, secondo una scala nominale («assolutamente prioritario», «importante ma non prioritario», «utile ma non urgente», «non so»), esso viene calcolato in una scala 0-100 secondo l’algoritmo:

$$DP_i = \frac{[ASSOLUTAMENTE] - [UTILE ma non URGENTE]}{([ASSOLUTAMENTE] + [IMPORTANTE] + [UTILE ma non URGENTE])} \times 100$$

- Top 3 è basato sulla preferenza espressa a chiusura intervista: dopo aver espresso la priorità per gli 11 Obiettivi Generali e gli associati Obiettivi Specifici, si dichiara la propria «Top 3» rispetto agli Obiettivi Generali che si ritiene debbano essere affrontati con priorità nel PUMS.

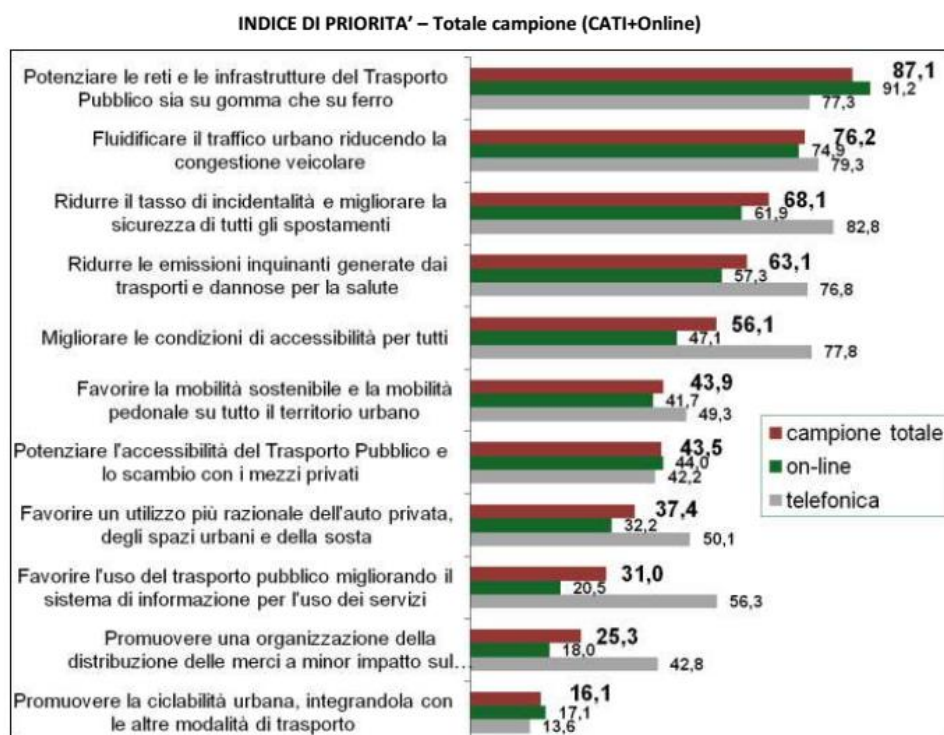
OBIETTIVI SPECIFICI (42)

La graduatoria è basata sulla **preferenza espressa entro blocchi tematici** (ogni Obiettivo Specifico è stato confrontato con quelli associati al medesimo Obiettivo Generale) per un massimo di 2 preferenze esprimibili a «*blocco*», che si riducono ad 1 nel caso in cui il «*blocco*» sia composto di 2 soli Obiettivi Specifici.

I risultati - Obiettivi Generali

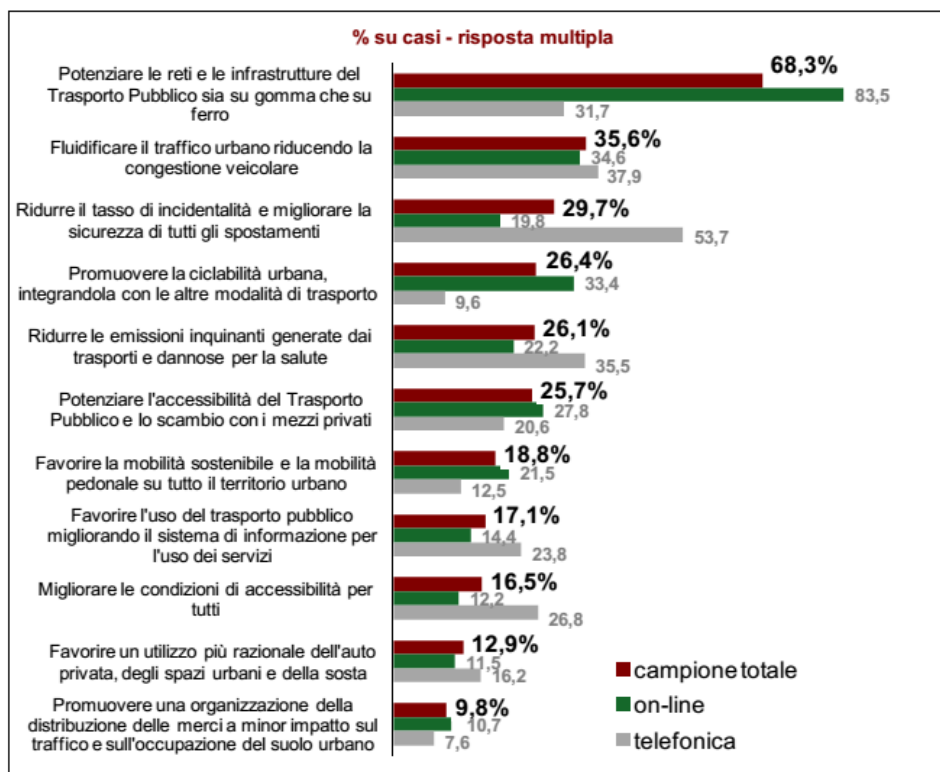
Dichiarazione di Sintesi

A seguire si riportano i risultati delle **due graduatorie per gli Obiettivi Generali** (per Indice di Priorità e per la TOP 3) in formato grafico, sia per il totale che per i due canali di ascolto (telefonico; online). Le graduatorie degli Obiettivi Generali, calcolate (Indice di Priorità) o direttamente espresse (TOP 3) dai cittadini, quando sottoposte ad una lettura comparata per “canale di ascolto” mostrano interessanti analogie, ma ancor più interessanti difformità in ragione della natura dei “campioni di indagine” (CATI rappresentativo, Online spontaneo), come è possibile apprezzare soprattutto nella Tabella 3_Graduatoria Obiettivi Generali per canali di ascolto, in cui sono messe a confronto le graduatorie (ranghi) per i due canali di ascolto.



Dichiarazione di Sintesi

TOP 3 – Totale campione (CATI+Online) (% su casi – risposta multipla)



OBIETTIVI GENERALI - GRADUATORIE (ranghi) PER CANALE DI ASCOLTO

GRADUATORIA TOTALE (6.814 interviste)	OBIETTIVI	Indice di priorità (0-100) (priorità calcolata)		TOP 3 (preferenza espressa)	
		Telefonica	Online	Telefonica	Online
1°	Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro	4	1	4	1
2°	Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare	2	2	2	2
3°	Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti	1	3	1	7
4°	Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosferiche e da rumore)	5	4	3	5
5°	Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, accompagnatori, persone a mobilità temporaneamente ridotta, ...)	3	5	5	9
6°	Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano	8	7	9	6
7°	Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati	10	6	7	4
8°	Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta	7	8	8	10
9°	Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi	6	9	6	8
10°	Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minor impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano	9	10	11	11
11°	Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto	11	11	10	3

1° posto
2° posto
3° posto

Dichiarazione di Sintesi

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVI SPECIFICI	
	INDAGINE CATI	INDAGINE ONLINE
Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro	1. Realizzare nuove linee di metropolitana, potenziare ed estendere quelle esistenti 2. Sviluppare la rete tramviaria nel Centro storico e nelle zone periferiche 3. Potenziare la rete di trasporto pubblico notturna 4. Potenziare le linee ferroviarie regionali 5. Trasformare in filobus le linee più utilizzate soprattutto in Centro (Corridoi della Mobilità) 6. Introdurre servizi a chiamata e servizi innovativi di programmazione del viaggio (Centrali della mobilità)	1. Realizzare nuove linee di metropolitana, potenziare ed estendere quelle esistenti 2. Sviluppare la rete tramviaria nel Centro storico e nelle zone periferiche 3. Potenziare le linee ferroviarie regionali 4. Trasformare in filobus le linee più utilizzate soprattutto in Centro (Corridoi della Mobilità) 5. Potenziare la rete di trasporto pubblico notturna 6. Introdurre servizi a chiamata e servizi innovativi di programmazione del viaggio (Centrali della mobilità)
Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare	1. Migliorare l'accessibilità ai grandi poli di servizio (scuole, università, strutture sanitarie, uffici pubblici, centri commerciali, stazioni e nodi di scambio del trasporto pubblico, ...) 2. Realizzare parcheggi di scambio sugli assi viari principali in corrispondenza del GRA per ridurre i veicoli in entrata nella città 3. Realizzare corsie preferenziali per il TP 4. Riorganizzare la priorità semaforica e i tempi di rosso/giallo/verde per fluidificare il traffico 5. Realizzare nuovi assi stradali di scorrimento ed intervenire per l'adeguamento degli esistenti	1. Realizzare parcheggi di scambio sugli assi viari principali in corrispondenza del GRA per ridurre i veicoli in entrata nella città 2. Realizzare corsie preferenziali per il TP 3. Migliorare l'accessibilità ai grandi poli di servizio (scuole, università, strutture sanitarie, uffici pubblici, centri commerciali, stazioni e nodi di scambio del trasporto pubblico, ...) 4. Realizzare nuovi assi stradali di scorrimento ed intervenire per l'adeguamento degli esistenti 5. Riorganizzare la priorità semaforica e i tempi di rosso/giallo/verde per fluidificare il traffico
Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti	1. Individuare e mettere in sicurezza i "tratti viari critici" a più alto tasso di incidentalità con interventi su infrastrutture e segnaletica 2. Rafforzare le azioni di controllo e sanzione dei comportamenti a rischio anche attraverso il potenziamento delle forze dell'ordine e sistemi automatici per il sanzionamento 3. 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, ...) 4. Promuovere campagne educative e di sensibilizzazione al rispetto del Codice della Strada, presso scuole e luoghi di lavoro	1. Individuare e mettere in sicurezza i "tratti viari critici" a più alto tasso di incidentalità con interventi su infrastrutture e segnaletica 2. Mettere in sicurezza i percorsi pedonali e le piste ciclabili a partire da quelli che conducono ai servizi primari (scuole, servizi sanitari, centri commerciali, fermate e stazioni del TP, aree verdi, ...) 3. Rafforzare le azioni di controllo e sanzione dei comportamenti a rischio anche attraverso il potenziamento delle forze dell'ordine e sistemi automatici per il sanzionamento 4. Promuovere campagne educative e di sensibilizzazione al rispetto del Codice della Strada, presso scuole e luoghi di lavoro
Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore)	1. Incentivare la diffusione e l'uso di veicoli a basse emissioni (elettrici, ibridi, a metano, ad idrogeno...) 2. Sviluppare soluzioni sostenibili e collettive gli spostamenti sistematici (casa-lavoro, casa-scuola) 3. Chiudere il Centro Storico alla circolazione di veicoli più inquinanti 4. Favorire lo sviluppo della mobilità condivisa (car sharing, car pooling, bike sharing) 5. Introdurre tariffe di ingresso entro l'Anello Ferroviario per i veicoli più inquinanti (Congestion Charge)	1. Incentivare la diffusione e l'uso di veicoli a basse emissioni (elettrici, ibridi, a metano, ad idrogeno...) 2. Chiudere il Centro Storico alla circolazione di veicoli più inquinanti 3. Favorire lo sviluppo della mobilità condivisa (car sharing, car pooling, bike sharing) 4. Sviluppare soluzioni sostenibili e collettive gli spostamenti sistematici (casa-lavoro, casa-scuola) 5. Introdurre tariffe di ingresso entro l'Anello Ferroviario per i veicoli più inquinanti (Congestion Charge)

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVI SPECIFICI	
	INDAGINE TELEFONICA	INDAGINE ONLINE
Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...)	1. Progressivo abbattimento delle barriere architettoniche di percorsi pedonali e spazi urbani 2. Interventi per il progressivo miglioramento dell'accessibilità a servizi ed infrastrutture del TPL	1. Progressivo abbattimento delle barriere architettoniche di percorsi pedonali e spazi urbani 2. Interventi per il progressivo miglioramento dell'accessibilità a servizi ed infrastrutture del TPL
Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano	1. Riqualificare e mettere in sicurezza gli spazi pedonali e i marciapiedi, anche riducendo gli spazi per la sosta dei veicoli 2. Realizzare Isole Ambientali e aree pedonali in tutti i Municipi connesse con la rete ciclopedonale e il TPL, per valorizzare e promuovere la mobilità lenta (aree con disciplina di traffico a 30 km/h, percorsi pedonali in sicurezza, aree pedonalizzate, piste ciclabili, ...) 3. Promuovere ed incentivare la mobilità pedonale nei percorsi casa-scuola per i bambini (pedi-bus)	1. Riqualificare e mettere in sicurezza gli spazi pedonali e i marciapiedi, anche riducendo gli spazi per la sosta dei veicoli 2. Realizzare Isole Ambientali e aree pedonali in tutti i Municipi connesse con la rete ciclopedonale e il TPL, per valorizzare e promuovere la mobilità lenta (aree con disciplina di traffico a 30 km/h, percorsi pedonali in sicurezza, aree pedonalizzate, piste ciclabili, ...) 3. Promuovere ed incentivare la mobilità pedonale nei percorsi casa-scuola per i bambini (pedi-bus)
Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati	1. Migliorare l'accessibilità in sicurezza al trasporto pubblico e ai servizi connessi 2. Realizzare nuovi parcheggi di scambio con metro e ferrovie 3. Realizzare nuovi nodi di scambio fra TP e mezzi privati	1. Realizzare nuovi parcheggi di scambio con metro e ferrovie 2. Realizzare nuovi nodi di scambio fra TP e mezzi privati 3. Migliorare l'accessibilità in sicurezza al trasporto pubblico e ai servizi connessi
Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta	1. Realizzare nuovi parcheggi scambio messi a rete con quelli esistenti 2. Diffondere sul territorio zone pedonali, ZTL e zone a bassa emissione di inquinanti 3. Istituire per i veicoli "tariffe di ingresso" nelle aree centrali e a più alta congestione veicolare	1. Realizzare nuovi parcheggi scambio messi a rete con quelli esistenti 2. Diffondere sul territorio zone pedonali, ZTL e zone a bassa emissione di inquinanti 3. Istituire per i veicoli "tariffe di ingresso" nelle aree centrali e a più alta congestione veicolare
Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi	1. Potenziare ed integrare il sistema di informazione del TP (tecnologie di Infomobilità) 2. Introdurre nuove tecnologie telematiche per informare anche sui servizi connessi al TP	1. Potenziare ed integrare il sistema di informazione del TP (tecnologie di Infomobilità) 2. Introdurre nuove tecnologie telematiche per informare anche sui servizi connessi al TP
Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minor impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano	1. Regolamentare la circolazione delle merci nel Centro storico e in periferia 2. Aumentare il numero di piazzole di carico/scarico merci sul tutto il territorio 3. Accentrare i punti di carico e scarico delle merci, per ridurre la circolazione dei veicoli 4. Incentivi economici agli operatori del settore per l'uso di veicoli a basse emissioni (elettrico, ibrido...) 5. Utilizzare per il trasporto anche i mezzi del TP (trasporto notturno nelle piazzole del Centro,...)	1. Regolamentare la circolazione delle merci nel Centro storico e in periferia 2. Accentrare i punti di carico e scarico delle merci, per ridurre la circolazione dei veicoli 3. Incentivi economici agli operatori del settore per l'uso di veicoli a basse emissioni (elettrico, ibrido...) 4. Aumentare il numero di piazzole di carico/scarico merci sul tutto il territorio 5. Utilizzare per il trasporto anche i mezzi del TP (trasporto notturno nelle piazzole del Centro,...)
Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto	1. Collegare le piste ciclabili esistenti e realizzare nuove piste 2. Sensibilizzare ed educare all'uso della bicicletta (bike to school-scuola in bici) 3. Sviluppare l'uso della bicicletta anche con misure di incentivazione economica 4. Sviluppare l'intermodalità bici-TPL (park bike, bike-sharing diffuso, trasporto a bordo mezzi)	1. Collegare le piste ciclabili esistenti e realizzare nuove piste 2. Sviluppare l'intermodalità bici-TPL (park bike, bike-sharing diffuso, trasporto a bordo mezzi) 3. Sviluppare l'uso della bicicletta anche con misure di incentivazione economica 4. Sensibilizzare ed educare all'uso della bicicletta (bike to school-scuola in bici)

L'analisi di dettaglio della *Tabella Graduatoria Obiettivi Specifici per Canale di ascolto* mostra numerosi spunti di riflessione, sia in termini di scelte di priorità, entro il medesimo campione di indagine (CATI oppure Online), che dalla lettura comparata delle due graduatorie. A seguire si espongono brevemente le

Dichiarazione di Sintesi

principali evidenze emerse, di cui si è tenuto conto per la definizione degli scenari di mobilità del PUMS di Roma Capitale:

- **Reti e infrastrutture del TPL:** per entrambi i campioni si rileva una predilezione per scelte che potenzino la modalità di trasporto collettivo su ferro (le metropolitane, le ferrovie regionali e la rete tramviaria nel Centro Storico), va rilevata comunque una più spiccata esigenza nel cittadino medio di migliorare l'offerta di TPL nelle fasce orarie notturne;
- **Congestione veicolare:** parcheggi di scambio fuori GRA e corsie preferenziali per il TPL mettono d'accordo entrambi i campioni di indagine, il cittadino romano medio mette al primo posto l'accessibilità ai grandi poli attrattori per la fruizione dei servizi (scuole, centri commerciali, ospedali...);
- **Sicurezza stradale:** per entrambi i campioni la chiave risolutiva è individuabile nella messa in sicurezza degli assi viari critici e la tutela della mobilità lenta (messa in sicurezza dei percorsi pedonali e delle piste ciclabili), più sentita dal cittadino medio l'esigenza di intensificare le azioni di controllo e sanzionamento sul territorio, per disincentivare i comportamenti a rischio;
- **Emissioni inquinanti:** nella sostanza i due campioni convergono verso soluzioni che favoriscono la diffusione e l'utilizzo di veicoli *low emission*, la chiusura del Centro Storico ai veicoli più inquinanti e lo sviluppo di soluzioni di mobilità condivisa, soprattutto per gli spostamenti sistematici casa-lavoro-scuola, mentre un orientamento verso la *congestion charge* è considerato per tutti residuale;
- **Accessibilità per tutti:** concordi nell'indicare che l'abbattimento progressivo delle barriere architettoniche esistenti sia la soluzione da perseguire;
- **Mobilità sostenibile e pedonale:** univocità di opinioni, per tutti vanno intraprese la riqualificazione e messa in sicurezza degli spazi pedonali e dei marciapiedi (anche a scapito della sosta veicolare) nonché la realizzazione di isole ambientali, di zone 30km e di aree ciclo-pedonali, per promuovere una mobilità più sostenibile che migliori la qualità e la fruibilità dello spazio urbano;
- **Accessibilità al TPL e Intermodalità:** qui il campione Online punta soprattutto sul potenziamento dei nodi di scambio, mentre il cittadino medio evidenzia nuovamente l'esigenza di accessibilità in sicurezza come primo punto di attenzione;
- **Razionale utilizzo dell'auto privata:** entrambi i campioni confermano l'importanza di una maggiore diffusione dei parcheggi di scambio e la designazione di un numero maggiore di aree ZTL, zone ad ingresso limitato a veicoli *low emission* aree e pedonali;

Dichiarazione di Sintesi

- **Infomobilità:** convergente la scelta di potenziale le tecnologie esistenti per la diffusione capillare e tempestiva delle informazioni utili all'utilizzo del TPL e quelle sulla mobilità urbana;
- **Logistica delle merci:** i campioni sono allineati sulla necessità di una regolamentazione forte per la riduzione della circolazione delle merci in centro, introducendo criteri di controllo e razionalizzazione anche per le aree periferiche, l'accentramento delle aree di carico/scarico merci per una minore circolazione dei veicoli di carico, incentivi economici per gli operatori in caso di utilizzo di mezzi di trasporto a bassa se non nulla emissione di inquinanti;
- **Ciclabilità:** il campione Online, fortemente sensibile al tema della ciclabilità, auspica la realizzazione di una rete ciclabile che colleghi le piste esistenti e preveda la realizzazione di nuove piste su tutto il territorio, a questo aggiunge l'evidente esigenza di sviluppare un adeguato e funzionale sistema di intermodalità bici TPL, per consentire spostamenti ecosostenibili anche su lunghi tragitti. Il campione CATI è allineato, sebbene abbia meno chiara l'esigenza infrastrutturale per l'intermodalità e sia più sensibile alle questioni di tipo culturale per *l'educazione e promozione all'utilizzo in sicurezza della bicicletta*".

A valle del processo partecipato preliminare è stata redatta la proposta di Piano, approvata con Deliberazione di Giunta Capitolina n° 46 del 18 Marzo 2019 (DGC 46/19).

2.2. Fase preliminare di consultazione/scoping

- a) Con Deliberazione Giunta Capitolina n. 46 del 18 marzo 2019 è stata approvata la Proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS di Roma Capitale, dando incarico al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica di assumere il ruolo di Autorità Procedente per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS). Successivamente, il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, allo scopo di avviare il procedimento di VAS, ha chiesto a Risorse per Roma di rendersi disponibile a redigere i documenti di VAS.

Ai fini procedurali sono stati individuati i seguenti Soggetti:

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

Dichiarazione di Sintesi

Roma Capitale in qualità di Autorità Procedente, con istanza prot. 48205 del 19/03/2019, ha trasmesso all'Autorità Competente in materia di VAS il Rapporto preliminare Ambientale redatto ai sensi dell'art. 13 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i e l'ulteriore documentazione prevista al fine **dell'avvio della procedura di VAS**.

b) Ciò ha determinato l'avvio della fase di consultazioni preliminari, ex art. 13 comma 1 del citato Decreto, e sono stati individuati congiuntamente i seguenti Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCmA), comunicati formalmente all'Autorità Procedente con la nota prot. n.262546 del 3/4/2019:

1. Regione Lazio, Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti:

- Area Qualità dell'Ambiente;
- Area Valutazione di Impatto Ambientale;
- Area Valutazione di incidenza e Risorse Forestali;

2. Regione Lazio, Direzione Regionale Agricoltura e Sviluppo Rurale, Caccia e Pesca;

3. Regione Lazio, Direzione per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica:

- Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale;
- Area Pianificazione Paesistica e Territoriale;

4. Regione Lazio, Direzione Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo;

5. Regione Lazio, Direzione Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette;

6. Regione Lazio, Direzione Sviluppo Economico, Attività Produttive e Lazio Creativo;

7. Regione Lazio, Direzione Salute e integrazione Sociosanitaria;

8. Regione Lazio, Direzione Infrastrutture e Mobilità;

9. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare:

- Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali;

10. Ministero per i Beni e le Attività Culturali:

- Segretariato Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio;
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale;
- Soprintendenza Speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Roma;
- Soprintendenza Speciale per il Colosseo, il Museo Nazionale Romano e l'area archeologica

Dichiarazione di Sintesi

di Roma;

- 11. Città Metropolitana di Roma Capitale;**
- 12. ARPA Lazio;**
- 13. Agenzia Regionale di Protezione Civile;**
- 14. Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale;**
- 15. Autorità di Bacino del Fiume Tevere;**
- 16. ASL Roma 1 - Servizio di Igiene e Sanità Pubblica (S.I.S.P.);**
- 17. ASL Roma 2 - Servizio di Igiene e Sanità Pubblica (S.I.S.P.);**
- 18. ASL Roma 3 - Servizio di Igiene e Sanità Pubblica (S.I.S.P.);**
- 19. ASL Roma 4 - Servizio di Igiene e Sanità Pubblica (S.I.S.P.);**
- 20. ASL Roma 5 - Servizio di Igiene e Sanità Pubblica (S.I.S.P.);**
- 21. ASL Roma 6 - Servizio di Igiene e Sanità Pubblica (S.I.S.P.);**
- 22. Autorità A.T.O. 2 Lazio Centrale, Roma;**
- 23. ACEA ATO2 S.p.A.;**
- 24. Riserva Naturale Litorale Romano;**
- 25. Riserva Naturale Statale Tenuta di Castelporziano;**
- 26. Parco Naturale Regionale dell'Appia Antica;**
- 27. Ente Roma Natura;**
- 28. Parco Naturale Regionale di Veio;**
- 29. Parco Naturale Regionale Inviolata;**
- 30. RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Territoriale di Roma;**
- 31. Anas S.p.A. - Direzione Generale:**
 - Area Compartimentale Lazio;
 - Autostrade del Lazio S.p.A.;
- 32. ASTRAL - Azienda Strade Lazio S.p.A.;**
- 33. Roma Metropolitane;**
- 34. ATAC S.p.A.;**
- 35. Roma Capitale:**
 - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica;
 - Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana;
 - Dipartimento Mobilità e Trasporti;
 - Dipartimento Tutela Ambientale;

Dichiarazione di Sintesi

- Dipartimento Patrimonio e Politiche Abitative;

- 36. Municipio Roma I;**
- 37. Municipio Roma II;**
- 38. Municipio Roma III;**
- 39. Municipio Roma IV;**
- 40. Municipio Roma V;**
- 41. Municipio Roma VI;**
- 42. Municipio Roma VII;**
- 43. Municipio Roma VIII;**
- 44. Municipio Roma IX;**
- 45. Municipio Roma X;**
- 46. Municipio Roma XI;**
- 47. Municipio Roma XII;**
- 48. Municipio Roma XIII;**
- 49. Municipio Roma XIV;**
- 50. Municipio Roma XV;**
- 51. Comune di Guidonia Montecelio;**
- 52. Comune di Fiumicino;**
- 53. Comune di Pomezia;**
- 54. Comune di Tivoli;**
- 55. Comune di Ardea;**
- 56. Comune di Marino;**
- 57. Comune di Albano Laziale;**
- 58. Comune di Monterotondo;**
- 59. Comune di Ciampino;**
- 60. Comune di Fonte Nuova;**
- 61. Comune di Mentana;**
- 62. Comune di Frascati;**
- 63. Comune di Palestrina;**
- 64. Comune di Grottaferrata;**
- 65. Comune di Anguillara Sabazia;**
- 66. Comune di Zagarolo;**

Dichiarazione di Sintesi

- 67. Comune di Formello;
- 68. Comune di Monte Compatri;
- 69. Comune di Campagnano di Roma;
- 70. Comune di Riano;
- 71. Comune di Castel Gandolfo;
- 72. Comune di Monte Porzio Catone;
- 73. Comune di Sacrofano;
- 74. Comune di Galliciano nel Lazio;
- 75. Comune di Trevignano Romano;
- 76. Comune di Colonna;
- 77. Comune di Poli;
- 78. Comune di San Gregorio da Sassola;
- 79. Comune di Castel San Pietro Romano.

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

Il giorno 15.05.2019 si è tenuta la prima seduta della Conferenza di Consultazione, presenti l'Autorità Competente, l'Autorità Procedente e i Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCA), durante la quale sono stati presentati il PUMS e il Rapporto Preliminare di VAS.

L'Autorità Competente con nota prot. n. 398317 del 24/05/2019 ha trasmesso all'Autorità Procedente e ai Soggetti Competenti in materia Ambientale individuati, gli esiti della suddetta Conferenza, rispetto alla quale i Soggetti hanno avuto a disposizione trenta giorni per far pervenire i propri contributi all'autorità procedente e all'autorità competente finalizzati a definire i contenuti da inserire nel Rapporto Ambientale. A seguito dell'avvio della procedura, da parte degli SCA sono pervenuti i seguenti contributi con gli esiti della suddetta Conferenza:

1. **ATO n.2 Lazio Centrale – Roma**: nota prot. n.454 del 29/4/2019, acquisita al prot. n.326354 del 29/4/2019;

Dichiarazione di Sintesi

2. **Regione Lazio - Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette:** nota prot. n.341978 del 6/5/2019;
3. **ASTRAL S.p.A.:** nota prot. n.11840 dell'8/5/2019, acquisita al prot. n.353318 del 9/5/2019;
4. **Regione Lazio - Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti – Area Valutazione di Impatto Ambientale:** nota prot. n.380748 del 20/5/2019;
5. **Autostrade del Lazio S.p.A.:** nota prot. n.112 del 29/5/2019, acquisita in pari data al prot. n.408639;
6. **Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VI - “Pianificazione territoriale generale”:** nota prot. n.96560 del 19/6/2019, acquisita in pari data al prot. n.471935;
7. **Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità – Area Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi:** nota prot. n.475837 del 20/6/2019;
8. **Parco di Veio:** nota prot. n.1449 del 20/6/2019, acquisita in pari data al prot. n.476238;
9. **Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali:** nota prot. n.15924 del 21/6/2019, acquisita in pari data al prot. n.479099;
10. **Regione Lazio - Direzione Regionale Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica – Area Piani Territoriali dei Consorzi Industriali, Sub-regionali e di Settore:** nota prot. n.486020 del 25/6/2019;
11. **ARPA Lazio:** nota prot. n.40813 del 26/6/2019, acquisita in pari data al prot. n.492175;
12. **Comune di Fiumicino - Area Strategia del Territorio, Servizio Demanio:** nota prot. n.105949 del 27/6/2019, acquisita al prot. n.496756 del 28/6/2019;
13. **Parco Regionale dell’Appia Antica:** nota prot. n.2966 del 27/6/2019, acquisita al prot. n.497565 del 28/6/2019;
14. **Roma Capitale - Dipartimento Tutela Ambientale:** nota prot. n.50683 dell’1/7/2019, acquisita in pari data al prot. n.504985.
15. **Ministero per i Beni Culturali e le Attività Culturali, Soprintendenza Speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma:** nota prot. n.63023 del 29/3/2019, trasmesso a mezzo e-mail ed acquisita al prot. n.524509 del 5/7/2019;

Dichiarazione di Sintesi

2.3. Parere di Scoping

L'Autorità Competente ha trasmesso il *Documento di Scoping* con prot. n.571047 del 18-07-2019 contenente indicazioni di carattere generale (dalla lettera a) alla lettera j)) e di carattere specifico (dalla lettera k) alla lettera u)) alla luce delle quali il Rapporto Ambientale deve essere verificato e organizzato anche sulla base dei contributi dei Soggetti Competenti in materia Ambientale pervenuti; l'esito della Conferenza di consultazione (quale allegato "0") e tutti i contributi pervenuti (quali allegati da "1" a "15") costituiscono parte sostanziale ed integrante del documento di *scoping*.

Secondo quanto previsto dall'art.14, comma 4, del D.Lgs. n.152/2006, l'Autorità Procedente ha provveduto a fornire riscontro in uno specifico allegato al Rapporto Ambientale - *ALLEGATO 1 Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping*, alle richieste di recepimento dei contributi dell'Autorità Competente e dei Soggetti Competenti in materia Ambientale acquisiti in fase di consultazione, con una disamina di tali contributi riportando, per ciascuno di essi, le controdeduzioni e i riferimenti alle eventuali modifiche apportate al Rapporto Ambientale, che si riportano nei paragrafi seguenti. All'interno dell'*Allegato 1* inoltre si riportano integralmente il documento di Scoping e le osservazioni ricevute dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale nonché elaborati grafici con la *Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione*.

2.3.1 Indicazioni di carattere generale – contributi degli SCA

a. [...] il RA dovrà sviluppare l'analisi degli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente (caratteristiche ambientali, culturali, paesaggistiche e delle produzioni agricole tipiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate) e la sua probabile evoluzione senza l'attuazione del Piano;	Il Capitolo 7 contiene la definizione dello stato attuale dell'ambiente. In particolare, nel Par. 7.1 è stata effettuata una disamina dei fattori ambientali così come individuati nell'Allegato VI del D.lgs 152/2006 e smi, con esplicitazione delle correlazioni individuate con il PUMS e, conseguentemente, della loro trattazione nel RA.
b. Nel RA dovranno essere indicati gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti [...] esplicitando il modo in cui, durante la sua elaborazione, se ne è tenuto conto;	Nel RA gli obiettivi di protezione ambientale di cui alla lettera e) Allegato VI del D.lgs 152/2006 e smi sono individuati nel Capitolo 3 Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. e valutati nel Paragrafo 5.1.1.
c. Nel RA è necessario specificare la correlazione tra obiettivi generali, obiettivi specifici e singole azioni previste dal Piano in riferimento agli obiettivi di protezione ambientale. Tale sistema di correlazione sarà posto alla base dei successivi punti di approfondimento del Piano (coerenza esterna, impatti, monitoraggio)	Nel Paragrafo 5.1.1 è riportata la correlazione (attraverso la verifica di coerenza) tra obiettivi generali e specifici del PUMS e gli obiettivi di sostenibilità ambientale. La verifica di coerenza delle singole azioni del Piano è stata effettuata al Capitolo 6 analisi di coerenza interna, rispetto agli obiettivi del Piano, in quanto gli obiettivi del Piano sono stati

Dichiarazione di Sintesi

	precedentemente verificati con gli obiettivi di altri piani/programmi e gli obiettivi di sostenibilità ambientale, nell'analisi di coerenza esterna svolta al Capitolo 5.
d. La suddetta analisi di coerenza esterna dovrà essere descritta sulla base di una matrice di correlazione in cui per ogni azione di Piano sia verificata la coerenza con ognuno degli obiettivi di sostenibilità [...]	Nel Paragrafo 5.1.1 è riportata la correlazione (attraverso la verifica di coerenza) tra obiettivi generali e specifici del PUMS e gli obiettivi di sostenibilità ambientale attraverso la <i>MATRICE DI VERIFICA DELLA COERENZA ESTERNA DEGLI OBIETTIVI DEL PUMS CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE</i> La verifica di coerenza delle singole azioni del Piano è stata effettuata al Capitolo 6 - analisi di coerenza interna, rispetto agli obiettivi del Piano, in quanto gli obiettivi del Piano sono stati precedentemente verificati con gli obiettivi di altri piani/programmi e gli obiettivi di sostenibilità ambientale, nell'analisi di coerenza esterna al Capitolo 5.
e. Nel RA dovrà essere verificata l'analisi di coerenza interna [...]	Nel Capitolo 6 è riportata la correlazione (attraverso la verifica di coerenza) tra le azioni e gli obiettivi generali e specifici del PUMS, suddivisa per schede, dalla A alla G, evidenziandone la piena coerenza, la coerenza parziale e/o condizionata e la non coerenza.
f. Deve essere enunciata e successivamente applicata la metodologia di determinazione delle scelte di Piano, al fine della determinazione degli impatti, delle componenti ambientali su cui si evidenziano ricadute significative e delle misure di mitigazione. Qualora si evidenziassero [...] significativi impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale, dovranno dunque essere individuate le opportune misure di compensazione.	La determinazione degli impatti è stata svolta a valle dell'analisi per caratterizzare allo stato attuale le componenti ambientali potenzialmente interferite dal PUMS, sulla base delle caratteristiche delle scelte di Piano e del livello di approfondimento delle stesse. Infatti, la scala di definizione del PUMS (1: 50.000) non consente un elevato grado di approfondimento delle scelte progettuali che restano, in molti casi, meramente indicative rimandando necessariamente a successive fasi di approfondimento progettuale aspetti quali la localizzazione, i caratteri tipologici/ingegneristici/architettonici degli interventi. Ciononostante, rispondendo all'obiettivo essenziale dei procedimenti di VAS che consiste nell'evitare potenziali impatti significativi e negativi, prima ancora di doverli mitigare, nell'ambito delle valutazioni condotte sono state individuate e segnalate tutte le condizioni di potenziali rischi di effetti negativi derivanti da determinati interventi, fornendo indicazioni sulle modalità più opportune per proseguire nelle

Dichiarazione di Sintesi

	successive fasi di approfondimento progettuale. Tali indicazioni sono state definite a partire dalle schede di valutazione (Allegato n.4) evidenziate nel Cap. 8 e riepilogate nel Cap. 9 contenente le indicazioni per il rafforzamento della sostenibilità ambientale del PUMS.
g. L'analisi di significatività dell'impatto deve essere valutata anche in relazione al contesto territoriale ed ambientale di riferimento e alla sensibilità e criticità dello stesso	Vedasi la controdeduzione precedente
h. Per ognuna delle azioni di Piano va evidenziato il metodo e la procedura di valutazione che, tra le alternative considerate, consenta di arrivare alla scelta di maggior sostenibilità [...]	Il tema delle alternative è stato affrontato nel Paragrafo 4.1 in cui è stato evidenziato come, durante il lungo processo di definizione del PUMS, le alternative sia state considerate, discusse e valutate, e infine accantonate anzitutto in un quadro motivazionale di carattere trasportistico. D'altra parte, va ricordato che il PUMS si fonda su obiettivi strettamente attinenti al miglioramento della qualità ambientale del contesto in cui interviene. Infatti, le azioni sono tutte volte a ridurre l'uso dell'auto privata a favore del trasporto pubblico (possibilmente su ferro) e delle modalità dolci di spostamento (pedonale e ciclabile). Ciò significa che in un quadro coerente di obiettivi di PUMS-Azioni, gli eventuali effetti negativi di talune azioni su determinate componenti ambientali, comunque mitigabili, sono "giustificati" dai benefici apportati dalle stesse in termini trasportistici (minore congestione) e, di conseguenza, su aria e rumore (e quindi salute pubblica), paesaggio e quindi, in generale, sulla qualità insediativa.
i. Il programma di monitoraggio dovrà assicurare il controllo sugli impatti significativi [...] con la scelta di indicatori che dovranno scaturire dal sistema valutativo individuato nel RA e dovrà garantire la verifica degli obiettivi di sostenibilità prefissati così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive. Nel programma dovranno essere identificati gli Enti preposti all'effettuazione delle azioni di monitoraggio, le risorse finanziarie [...], i tempi e le modalità, i metadati degli indicatori e i responsabili dell'attuazione	Gli indicatori sono stati individuati, al Paragrafo 3.2.2 <i>IL QUADRO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE</i>, in tabelle suddivise per obiettivi di sostenibilità ambientale. Gli indicatori sono inoltre riportati nell'Allegato 6. Il monitoraggio è trattato al Capitolo 10.

Dichiarazione di Sintesi

j. Il RA dovrà dare atto degli esiti relativi alla fase di partecipazione pubblica con le parti sociali ed istituzionali ed evidenziare in quale modo si è tenuto conto di quanto emerso	Il Paragrafo 1.5 descrive le attività finalizzate alla partecipazione pubblica, condotte negli anni 2017-2018- 2019. Nel Paragrafo 1.6.2 sono riportati i contributi pervenuti dalle istituzioni individuate come SCA nella fase di consultazioni preliminari di VAS.
--	--

2.3.2 Indicazioni di carattere specifico - contributi dell'Autorità Competente

k. Il RA [...] dovrà essere redatto quale documento unico, parte integrante del Piano e dovrà riportare un apposito capitolo con indicazioni delle risposte a quanto riportato nel presente documento e nei singoli contributi pervenuti dagli SCA riportando oltre alla sintesi delle osservazioni anche la descrizione delle modalità con cui sono state prese in considerazione	L'indicazione è pienamente soddisfatta, nel Paragrafo 1.6.1 e nel successivo Paragrafo 1.6.2 sono sintetizzate le osservazioni pervenute e si dà atto di come sono state accolte nel RA. Le osservazioni sono state inoltre riportate integralmente nel presente Allegato 1
l. In merito allo Scenario di Piano, il RA dovrà approfondire il tema della scelta dell'individuazione dello stesso rispetto agli scenari alternativi possibili con particolare riferimento agli ambiti di approfondimento riportati nel punto 6 dell'Allegato 2 al DM 04/08/2017 [...]. Dovranno essere quindi riportate le ragionevoli alternative adottabili in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del Piano [...] e valutati gli scenari proposti tenendo conto di alcune criticità [...] già evidenziate nei contributi degli SCA (6,7,10,14)	Il tema della scelta degli scenari alternativi è affrontato nel cap. 4 par. 4.1.e 4.2 del Rapporto Ambientale
m. Nel RA dovrà essere approfondito il Piano economico finanziario dello scenario di Piano effettuando per ciascuna azione prevista una stima sommaria dei costi di investimento e della relativa temporizzazione, dei tempi di realizzazione delle opere e dei costi di gestione ordinaria e straordinaria connessi all'azione durante il suo funzionamento e confrontandoli/analizzandoli con i benefici attesi (contributi 6, 7, 15)	Il Piano economico finanziario è riportato nell'Allegato 7

Dichiarazione di Sintesi

n. Il RA dovrà confrontare le strategie proposte con quelle già previste nei Piani Territoriali Urbanistici vigenti (PRG, PTPG) [...] evidenziando quali sono le opere previste nel PUMS che si pongono in continuità con essi ovvero che se ne discostano. In particolare andrà approfondita la compatibilità e connettività del PUMS proposto e il suo impatto con il sistema di trasporto dei Comuni limitrofi della prima corona (contributi 6, 7, 9, 11, 13, 15)	La tematica è trattata nel cap. 5 – Analisi di coerenza esterna. Si evidenzia che la Città Metropolitana di Roma con decreto n. 175 del 27.12.2018 ha approvato uno schema di Accordo Quadro con Roma Capitale ed i relativi Documenti Tecnici che disciplinano le attività di collaborazione per la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana condiviso e per l'attuazione del progetto MODOCIMER (Mobilità Dolce per la Città Metropolitana). Si vedano anche le elaborazioni grafiche di sovrapposizione del PUMS con gli strumenti di pianificazione sovraordinata al cap 4 del presente allegato.
o. In merito al cronoprogramma degli interventi, nel RA indicare le modalità di definizione delle priorità di intervento e quindi gli step di realizzazione delle opere nell'orizzonte decennale del PUMS e come queste vengano messe in relazione con il Piano di Monitoraggio che deve individuare tempi, risorse e metodologie di rettifica laddove gli interventi risultassero non efficaci (contributi 6, 7)	La tematica è affrontata nel par. 4.4
p. L'analisi di coerenza con la pianificazione sovraordinata nel RA dovrà essere oggetto di rianalisi, aggiornamento e/o integrazione estendendola agli strumenti di programmazione e pianificazione indicati dagli SCA nei contributi pervenuti e approfondendo la correlazione tra le strategie e le azioni del PUMS con le direttive presenti nelle Pianificazioni sovraordinate in particolare quelle territoriali (contributi 1, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15)	La tematica è trattata nel cap. 5 – Analisi di coerenza esterna.
q. Il RA dovrà indicare descrivere e valutare gli aspetti ambientali e paesaggistici nel loro complesso in relazione ai possibili impatti che il Piano potrebbe generare sulle matrici ambientali (aria, suolo e sottosuolo, rumore etc) con riferimento alle diverse normative di settore vigenti [...] anche al fine di valutare gli effetti cumulativi, nonché facendo riferimento ai diversi scenari possibili, alle mitigazioni indotte e alla scelta di quello proposto in funzione della maggiore sostenibilità ambientale. [...] Per ogni componente ambientale valutata dovranno essere identificati gli obiettivi di sostenibilità pertinenti [...]	Gli aspetti ambientali e paesaggistici sono stati esaminati nel Paragrafo 7.9 e i possibili impatti generati dalle scelte del PUMS sono stati stimati e valutati nelle schede di Valutazione (Allegato 4) e sintetizzati nel Capitolo 8, Paragrafo 8.3.4 Si evidenzia che in relazione a talune componenti quali aria, rumore, clima e, in generale, a mobilità e trasporto, salute umana e sicurezza stradale, gli effetti determinati sono cumulativi e sinergici in quanto frutto di tutto il complesso di azioni previste per ciascun scenario. Invece, per quanto riguarda uso del suolo e su paesaggio, gli effetti sono riferiti ai singoli interventi. Ciò è principalmente dovuto al fatto che si tratta di "ricadute" che si verificano puntualmente nel luogo

Dichiarazione di Sintesi

	dell'intervento.
r. Il RA dovrà approfondire obiettivi/azioni/misure indicati come prioritari e riportare considerazioni su obiettivi/azioni/misure aggiuntive proposti dagli SCA [...] (contributi 4, 6, 7, 9, 14, 15)	Vedi par. 1.6.2 Osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale
s. Il RA dovrà riportare un apposito paragrafo contenente gli elementi necessari alla Valutazione di Incidenza [...]. Nel RA sarà approfondita la correlazione tra le Aree naturali Protette e la rete sistemica del PUMS, obiettivo che contribuisce a individuare percorsi alternativi con maggiore garanzia di sicurezza stradale e di fruibilità con il patrimonio culturale e paesaggistico (contributi 2, 4, 10, 12)	La valutazione di incidenza sui siti Natura 2000 è stata condotta e l'elaborato è presentato come Allegato 5 al Rapporto Ambientale. Il RA riporta al Par. 7.9.3 quanto è emerso dalla VINCA anche in termini prescrittivi (Par. 8.4). Per quanto riguarda le correlazioni tra azioni del PUMS e Aree Naturali Protette, il tema è stato affrontato a livello ricognitivo nel Par. 7.9.3 e come stima degli impatti nelle schede di valutazione (Allegato 4) e nella sintesi riportata al Par.8.3.5. Eventuali indicazioni migliorative della sostenibilità del PUMS sono riepilogate al Par. 9.3.
t. Verificare e valutare le ulteriori proposte/osservazioni/ indicazioni presentate dagli SCA, già riportate in pianificazioni di settore (contributi 5, 8, 13, 14)	Vedi par. 1.6.2 Osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale
u. Il programma di monitoraggio deve tenere conto dell'All. VI del Dlgs 152/2006 e s.m.i assicurando il controllo sugli impatti significativi derivanti dall'attuazione del Piano con indicatori che devono scaturire dal sistema valutativo individuato nel RA. Il monitoraggio dovrà garantire la verifica degli obiettivi di sostenibilità [...] per individuare tempestivamente impatti negativi imprevisti e adottare opportune misure correttive. La lista di indicatori sarà oggetto di rianalisi e aggiornamento sulla base delle ulteriori proposte pervenute dagli SCA	Il programma di monitoraggio del PUMS è stato trattato al capitolo 10 – Indicazioni per il sistema di monitoraggio

2.3.3 Osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale

Le osservazioni presentate dai Soggetti Competenti in materia Ambientale sono state valutate dall'autorità Procedente secondo le tabelle seguenti.

1_osservazioni pertinenti:	Si può valutare se accogliere o meno tali osservazioni ma sono da considerare pertinenti in quanto relative alla portata e al livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.
-----------------------------------	---

Dichiarazione di Sintesi

2_osservazioni sul piano (PUMS)	Si può valutare se considerarle o meno in quanto riferite al documento di Piano
3_ indicazioni metodologiche	Non hanno valore di osservazioni
4_osservazioni non pertinenti	Non considerate in quanto non pertinenti con il tema di mobilità e con i possibili impatti

Contributo 01 - ATO 2 – Lazio Centrale – Roma

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

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

OSS.1_ Aggiungere tra le componenti considerate per la definizione “degli obiettivi di sostenibilità ambientale” la voce Natura e Biodiversità al quadro sinottico di riferimento Cap.3.1.5 del Rapporto Preliminare	Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 3.2.2
OSS.2_relativamente al sistema di Aree Naturali Protette e a quello afferente alla Rete Natura 2000, si suggerisce di implementare il Cap. 3.1 con apposito paragrafo dedicato alla Normativa Ambientale, rispetto alla quale dovrà essere verificata la coerenza della proposta di piano.	Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 2.1, Cap 5 Analisi di coerenza esterna e nell'Allegato 2 al Rapporto Ambientale

Dichiarazione di Sintesi

OSS.3_ relativamente alla proposta di indice del Rapporto Ambientale (Cap. 4) si suggerisce di completarlo con apposito paragrafo che contenga gli elementi necessari alla valutazione di Incidenza	Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale: Par. 7.7.3 e documento di Valutazione di incidenza condotta a livello preliminare allegata al RA. (allegato 5)
---	--

Contributo 03 – ASTRAL -Azienda strade Lazio

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

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

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

Dichiarazione di Sintesi

	<i>patrimonio culturale e paesaggio</i>, al cap. 3 del R.A. Per quanto riguarda gli impianti di verde lineare di pertinenza ai percorsi ciclabili e pedonali, il tema implica un grado di approfondimento delle azioni superiore a quello contenuto nell'ambito del PUMS, e sicuramente verrà affrontato nelle successive fasi progettuali.
Nella tabella "Sicurezza ed equità sociale" si suggerisce la possibilità di prevedere una messa a sistema delle cosiddette isole ambientali e zone 30.	Il PUMS prevede tra i suoi obiettivi la messa a sistema delle isole ambientali, come si evince dall'elaborato di Piano Tav.6.6.2 che sovrappone gli interventi previsti nei vari piani direttori. L'osservazione è accolta <i>nell'Obiettivo Generale di Sostenibilità Ambientale n.7 – Aumentare la sicurezza e l'equità sociale</i>, al cap. 3 del R.A.
Nella tabella sicurezza ed equità sociale inserire riferimento alla pianificazione comunale (piani e programmi attuativi di settore).	Osservazione accolta nel Rapporto Ambientale. Nel Par. 3.2.2 OGS7. <i>Aumentare la sicurezza e l'equità sociale</i>, sono stati inseriti i seguenti piani: -2008 - "Programma Triennale della Sicurezza Stradale" - approvato con Delibera G.C. n. 130 del 25 giugno 2008. -2010 - "Piano Strategico della Mobilità Sostenibile" - approvato con Delibera C.C. n. 36 del 16 marzo 2010. -2011 - "Piano Comunale della Sicurezza Stradale 2012-2020", approvato con Delibera G.C. n. 397 del 14 dicembre 2011, - 2015 - "Piano Generale del Traffico Urbano" - approvato con Delibera A.C. n. 21 del 16 aprile 2015. Aggiorna il PGTU del 1999.
In riferimento a quanto indicato nel Rapporto preliminare, pag. 45, "Il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti che saranno oggetto di aggiornamento secondo le procedure di legge." Si chiede di approfondire in merito alle modalità di attuazione di tali previsioni nonché le destinazioni d'uso consentite e previste dal PUMS, in particolare per quanto riguarda le cosiddette "isole ambientali" e delle "zone 30".	Per quanto riguarda i nuovi interventi previsti dal PUMS e non contenuti nel PRG come "Infrastrutture per la Mobilità", verranno attuati mediante procedura di variante urbanistica. Le isole ambientali e le zone 30 non costituiscono variante urbanistica, bensì individuano un perimetro all'interno del quale vengono individuate le azioni per promuovere la mobilità lenta e riduzione drastica del traffico motorizzato.
Per una maggiore e agevole lettura del testo, si chiede di valutare un nuovo inserimento delle tabelle demografiche di pag.68 e dei grafici macroobiettivo/indicatori/scenari di pagg. 104-105	Si prende atto del problema e si sostituiscono le tabelle richieste con una definizione appropriata.

Dichiarazione di Sintesi

In merito al §3.5 "Identificazione delle possibili ricadute ambientali delle linee di azione del PUMS" e del "Raggiungimento degli obiettivi", si chiede di dare maggior risalto ai sensibili miglioramenti che lo Scenario di Piano prevede di raggiungere rispetto agli Scenari attuale e di riferimento, ciò per evidenziare i "punti di forza" del PUMS vista l'opportunità di una pianificazione di maggior dettaglio.	L'osservazione viene accolta nel RA nel cap. 4 IL PUMS e nel cap. 9. ESITI DELLE VALUTAZIONI E RAFFORZAMENTO DELLA SOSTENIBILITÀ DEL PIANO
Si potrebbe far emergere nel Rapporto Ambientale le correlazioni tra aree naturali protette e rete sistemica prevista nel PUMS stesso.	Osservazione accolta. Si veda l'elaborato grafico" Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: Aree Naturali Protette - al cap. 4 dell'<i>ALLEGATO 1</i> al RA.

Contributo 05 - ANAS – Autostrade del Lazio

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

Contributo 06 - Città metropolitana di Roma Capitale

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

Dichiarazione di Sintesi

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

Dichiarazione di Sintesi

.... per quanto riguarda aspetti più strettamente legati alla costruzione del PUMS, secondo le linee guida di cui al DM 4 agosto 2017, nella successiva fase di redazione del RA dovrà essere approfondito il Piano economico finanziario dello scenario di piano, effettuando per ciascuna azione prevista una stima sommaria dei costi di investimento e della relativa temporizzazione, dei tempi di realizzazione delle opere e dei costi di gestione ordinaria e straordinaria connessi all'azione durante il suo funzionamento, tenendo conto della valutazione dei benefici di una eventuale realizzazione per lotti funzionali.	Il piano economico finanziario, di cui al DM 4 agosto 2017, costituisce un allegato al PUMS di riferimento per la valutazione degli scenari nel RA. (Allegato 6)
In riferimento al piano di monitoraggio del PUMS dovranno essere compiutamente definite la tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse dedicate al monitoraggio stesso, gli step intermedi di verifica, nonché le modalità di intervento correttivo nel caso non si raggiungano gli obiettivi prefissati.	Il PUMS secondo quanto richiesto dal al DM 4 agosto 2017 sviluppa al suo interno un proprio sistema di monitoraggio. Il Rapporto Ambientale oltre a riferirsi al sistema di monitoraggio del PUMS, lo integrerà per meglio monitorare e valutare la performance ambientale. Vedasi capitolo 10 INDICAZIONI PER IL SISTEMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE del RA. Si precisa che il RA, in questa fase, individua e indirizza il sistema di monitoraggio; il piano verrà elaborato in una fase successiva².

²Nella fase di valutazione l'Autorità Competente allo scopo di valutare le controdeduzioni alle osservazioni al Piano e al Rapporto Ambientale 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, nel corso della quale è stato richiesto all'Autorità Procedente di integrare la proposta di Piano di Monitoraggio allegata al Rapporto Ambientale.

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 e in data 17/12/2020, l'Autorità Procedente ha trasmesso l'integrazione al Piano di Monitoraggio del P.U.M.S. come richiesto.

Dichiarazione di Sintesi

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

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

Dichiarazione di Sintesi

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

Dichiarazione di Sintesi

Considerate le osservazioni presentate, si ritiene che ulteriori valutazioni in materia trasportistica potranno svolgersi nelle successive fasi procedurali, in presenza dei seguenti elementi: 1. definizione degli interventi infrastrutturali previsti alla scala adeguata e misurazione del loro impatto sulla ripartizione modale, la riduzione della congestione stradale e degli inquinanti atmosferici; 2. definizione delle procedure di monitoraggio degli impatti, in relazione alla distribuzione temporale delle nuove opere, anche in considerazione del reperimento e della reale disponibilità delle necessarie risorse economiche per la loro costruzione; 3. indicazione di misure alternative nel caso in cui le risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dei nuovi interventi infrastrutturali non siano disponibili, alla luce della stima dei costi di circa 6-7 miliardi di euro, indicata nella documentazione di Piano	Come già precedentemente evidenziato, gli interventi seguiranno il proprio iter procedurale e progettuale di dettaglio che sicuramente comprenderà studi e approfondimenti come richiesto.
4. valutazione della coerenza esterna del PUMS e dell'impatto sul territorio della prima fascia intorno a Roma, da espletare nell'ambito della procedura di redazione del PUMS metropolitano.	Per quanto riguarda l'analisi di coerenza esterna del PUMS, è stata trattata nel cap.5 ANALISI DI COERENZA ESTERNA del RA. Invece per quanto riguarda le relazioni tra il PUMS di Roma Capitale e il PUMS della Città Metropolitana, sono in atto specifici accordi e deliberazioni di reciproca collaborazione.
Ai fini del documento di scoping, si allega per Vostra utilità una tabella sinottica indicativa e non esaustiva relativa ad obiettivi, azioni ed indicatori in materia di mobilità	Le informazioni contenute in tabella sono state prese in considerazione nel Rapporto Ambientale nel cap.3 e nel cap.10.

Dichiarazione di Sintesi

Contributo 08 - Parco di Veio

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

Dichiarazione di Sintesi

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

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

³ Nella fase di valutazione l'Autorità Competente allo scopo di valutare le controdeduzioni alle osservazioni al Piano e al Rapporto Ambientale 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, nel corso della quale è stato richiesto all'Autorità Procedente di integrare la proposta di Piano di Monitoraggio allegata al Rapporto Ambientale.

Dichiarazione di Sintesi

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

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 e in data 17/12/2020, l'Autorità Procedente ha trasmesso l'integrazione al Piano di Monitoraggio del P.U.M.S. come richiesto.

Dichiarazione di Sintesi

OSS.7 Riferimento a Strategia di Resilienza di Roma Capitale e riduzione delle emissioni atmosferiche più inquinanti. I dati sulle emissioni del Comune di Roma presenti nella XIV edizione del “Rapporto sullo stato dell’ambiente urbano” mostrano come le emissioni di PM10 primario da trasporto su strada (circa 1000 tonnellate) rappresentano il 23% del totale mentre la quota percentuale dovuta al riscaldamento raggiunge il 71%. Saranno necessarie azioni combinate con altri strumenti pianificatori su altre sorgenti emissive come il riscaldamento.	Per quanto le emissioni in atmosfera rappresentino una delle principali problematiche dei centri urbani, è noto che una drastica diminuzione necessita di importanti sinergie tra i diversi strumenti di governo del territorio; tuttavia il PUMS per quanto di competenza diminuisce le emissioni da trasporto in maniera significativa. Si sottolinea che il PUMS oltre a ridurre l’inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici persegue anche i seguenti obiettivi: • garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; • migliorare le condizioni di sicurezza; • migliorare l’efficienza e l’economicità dei trasporti di persone e merci; • contribuire a migliorare l’attrattività del territorio e la qualità dell’ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell’economia e della società nel suo insieme.
OSS. 8 Riferimento a obiettivo <i>riduzione dell’incidentalità stradale</i> e misure da introdurre nel PUMS in merito a manutenzione strade, realizzazione di rotatorie, barriere guardrail in polimeri ecc.	Il tema dell’incidentalità stradale è ampiamente trattato sia nel PUMS che nel RA; ulteriori misure contenitive se non indicate nel PUMS, sono sicuramente attuabili da politiche di gestione proprie dell’AC.
OSS.9 Sviluppo della pedonalità e “isole ambientali” (p. 43 R.P.) prevedere strutturazione di percorsi di collegamento fra le varie “isole” con specifici accorgimenti per la cura del verde, sicurezza, punti di accesso a trasporto pubblico alla fruibilità	Il PUMS prevede tra i suoi obiettivi la messa a sistema delle isole ambientali, come si evince dall’elaborato di Piano Tav.6.6.2, che sovrappone gli interventi previsti nei vari piani direttori. Nelle successive fasi di definizione degli interventi si potrà tenere conto dell’osservazione che, comunque, implica un grado di approfondimento delle azioni superiore a quello contenuto nell’ambito del PUMS.

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

Si richiede la redazione di uno studio paesaggistico complessivo finalizzato: • alla valutazione dell'impatto delle opere sui sistemi paesaggistici esistenti • alla compatibilità e sostenibilità dei progetti rispetto agli ecosistemi ed ambienti attraversati dalle infrastrutture • alla valutazione del potenziale miglioramento della fruizione e valorizzazione dei beni paesaggistici, archeologici architettonici interessati dalle nuove infrastrutture. • Recupero delle periferie e la messa a sistema del Patrimonio Culturale in chiave sociale ed economica. La rete delle infrastrutture, infatti, può divenire in questo senso occasione per riconnettere luoghi della memoria e opere d'arte oggi disconnesse • Utilizzo complementare di piste ciclabili e pedonali integrate, laddove possibile, nelle infrastrutture previste, allo scopo di favorire una fruizione slow idonea alla percezione e alla scoperta dei territori. • Nell'elaborazione dello studio suddetto si dovrà tenere conto sia dell'impatto di dettaglio delle singole opere sul contesto esistente, sia dell'impatto cumulativo.	Nell'ambito delle schede di valutazione dell'Allegato 4, sintetizzate nel Cap. 8, il Rapporto Ambientale affronta l'analisi degli effetti sul paesaggio e sulla biodiversità determinati dal PUMS ad un livello coerente con la scala di pianificazione (1: 50.000). Ciò significa che non è possibile individuare con precisione le eventuali ricadute di ciascun intervento. È invece possibile individuare i potenziali rischi connessi a determinate caratteristiche degli interventi, quali ad esempio la localizzazione, qualora non opportunamente definite. Di conseguenza, pur rimandando alle successive fasi di definizione progettuale per la corretta individuazione degli effetti di ogni singola azione, il RA del PUMS individua potenziali condizioni di problematicità connesse a specifici interventi che saranno da affrontare nelle successive fasi progettuali.
Per quanto concerne invece il dettaglio dei progetti si segnalano le seguenti criticità rilevate: • Corridoio Colombo tratto Acilia Malafede: si prescrive in fase di progettazione uno studio dettagliato con eventuali alternative e/o interventi di mitigazione o compensazione. • Tutti i tratti di tramvia che attraversano la città storica, si richiedono specifiche progettuali sull'inserimento del tessuto urbano • Il percorso tranvia tangenziale sud criticità nell'attraversamento delle aree di pertinenza del Parco Archeologico dell'Appia Antica	Osservazioni relative a interventi di Piano. Per quanto riguarda le prime due opere (corridoio Colombo Acilia-Malafede e tramvia nella città storica), si rimanda alle successive fasi di progettazione. Analoga considerazione si può fare anche per la tramvia tangenziale sud per la quale, già in ambito di valutazione (Allegato 4) sono specificate condizioni di criticità da evitare con un corretto approccio progettuale nelle successive fasi.

Dichiarazione di Sintesi

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

- Si rileva che il PUMS non costituisce/comporta variante al vigente PRG - recepisce previsioni di intervento in atti già approvati da altri enti /amministrazioni gli interventi previsti rimangono assoggettati alle normali procedure/verifiche di fattibilità compatibilità dalle norme vigenti	Notazione su iter procedurale
Il RA darà conto della coerenza esterna del PUMS rispetto agli strumenti sovraordinati e di settore vigenti già individuati nel RP	Nel Rapporto Ambientale al cap. 5 <i>Analisi di coerenza esterna</i> , gli obiettivi del PUMS sono relazionati con gli obiettivi degli strumenti sovraordinati e di settore.
Richiama l'attenzione dell'amministrazione proponente sulla <u>successiva necessità</u> di messa a sistema/implementazione delle azioni e interventi previsti nel PUMS in esame con le azioni /interventi che verranno previsti nell'analogo piano in formazione da parte della Città Metropolitana soprattutto per quanto attiene alle previsioni insediative e alle reti di servizi per la mobilità dei Comuni contermini, e ai nodi di attestamento e di scambio del trasporto pubblico e di natura commerciale proveniente da altre Province/Regioni	La Città Metropolitana già con il decreto n° 175 del 27.12.2018 afferma <i>"che il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile di Città Metropolitana terrà conto di quanto già elaborato da Roma Capitale al fine di garantire il coordinamento e la continuità tra i due livelli di pianificazione, ai sensi dell'Addendum di cui in premessa, e di contemperare le esigenze di Roma Capitale con le esigenze dei Comuni di pertinenza dell'area vasta;"</i>
si segnala che la scala ridotta (1:50000) non consente alcuna valutazione di merito circa interventi che riguardano aree di elevato pregio ambientale/paesaggistico.	Nonostante la scala di rappresentazione del PUMS non permetta valutazioni di dettaglio sui singoli interventi, tra gli elaborati grafici contenuti nel presente allegato sono presenti alcune sovrapposizioni del PUMS con strumenti di pianificazione ambientale paesistica, che permettono di individuare preliminarmente delle aree di attenzione.

Contributo 12 - ARPA Lazio

È pregiudizievole evidenziare che il R.P. non contiene informazioni e/o dati di dettaglio, se non quelli relativi alle stazioni di misura della rete di monitoraggio ARPA della qualità dell'aria (R.P. pag. 85ess.) riferiti all'anno 2017, necessari alla verifica, già in questa fase, dei possibili impatti significativi sull'ambiente che l'attuazione del piano potrebbe avere sulle varie matrici ambientali.	Il PUMS in questa fase non correla i dati reali della qualità dell'aria della rete di monitoraggio ARPA con i dati alla fonte ricavati dall'utilizzo della metodologia COPERT IV; si può stimare però la diminuzione teorica parametrica delle emissioni inquinanti per quanto riguarda la matrice traffico. In fase avanzata di progettazione tali dati invece saranno integrati da rilevazioni in situ e correlazioni sui singoli interventi. Approfondimenti metodologici saranno riportati nel RA al paragrafo 7.5 <i>Qualità dell'aria</i>; mentre gli esiti di tali valutazioni sono riportati al par. 8.3.1.
1. Il R.A. dovrà individuare, descrivere e valutare gli aspetti ambientali nel loro complesso in relazione ai possibili impatti che il piano potrebbe generare sulle matrici ambientali (aria, suolo e sottosuolo, rumore etc.), con riferimento alle diverse normative di settore vigenti.	Tali argomenti sono trattati nel Rapporto Ambientale: Cap. 5 e Cap. 7
2. Nel R.A. si dovranno esplicitare le seguenti informazioni: a) Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano e con l'attuazione dello stesso; b) Caratteristiche ambientali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate; c) Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano; d) Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma; e) Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano, definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare.	I principi ispiratori del PUMS orientano la mobilità verso scelte sostenibili con un evidente miglioramento generale di tutte le componenti ambientali nello scenario progettuale; indicazioni progettuali di dettaglio e rispetto delle normative di settore saranno approfondite nelle successive fasi progettuali degli interventi. Tali dati saranno naturalmente approfonditi nel piano di monitoraggio. Più nel dettaglio: • gli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente sono trattati al cap. 7 del RA; • l'evoluzione probabile, senza l'attuazione del PUMS, è quanto previsto dallo Scenario di Riferimento; • l'evoluzione, con l'attuazione del PUMS, è quanto valutato nelle due versioni di Piano (proposta e definitiva). Indicazioni su quanto richiesto nei punti successivi sono trattati nel RA come di seguito specificato: • Punto b) al cap. 7; • Punto c) al cap. 3; • Punto d) al cap. 9; • Punto e) al cap. 10.

Dichiarazione di Sintesi

3. In relazione agli obiettivi previsti dal piano e riportati in sintesi nel R.P. a pag. 103 e ss., si valuta in maniera positiva l'approccio utilizzato dall'Amministrazione Procedente nella definizione degli stessi, risultando evidente che il raggiungimento degli stessi porterà dei benefici in termini di emissioni in atmosfera e di sostenibilità energetica.	
4. Per quanto concerne l'analisi di coerenza esterna, si ritiene necessario considerare anche il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), attualmente sottoposto a procedimento di VAS, in quanto le politiche implementate dal PNIEC possono incidere in maniera diretta ed indiretta sul piano in oggetto.	Nel Rapporto Ambientale al cap 5 Analisi di coerenza esterna e nell' Allegato 2 Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna sono correlati tutti gli strumenti sovraordinati e di settore tra cui il PNIEC.
5. Vista la presenza, nel territorio comunale, di Siti di Importanza Comunitari (SIC), di Zone di Protezione Speciale (ZPS) di cui alla Direttiva 92/437CEE "Habitat" che fanno parte di Aree Protette (R.P. pag. 106 e ss.) Si rileva di conseguenza la necessità della Valutazione d'Incidenza per tali aree (art. 6, comma 3, del D.P.R. 12 marzo 2003, n.120 che modifica il D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357), che dovrà essere oggetto di verifica con le strutture regionali competenti.	Nel Rapporto Ambientale al Par. 7.10.3 <i>Aree di interesse naturalistico</i> e nell' Allegato n. 5 al RA <i>Valutazione di Incidenza</i>, viene riportato quanto richiesto.
6. ARIA (ATMOSFERA) - in riferimento alla matrice aria il R.A. dovrebbe contenere le caratteristiche fisiche del territorio e l'urbanizzazione, le condizioni meteo-climatiche e la qualità dell'aria (con riferimento ai dati più aggiornati – 2018), le emissioni inquinanti in atmosfera presenti nel territorio attraverso ad es. la produzione di informazioni quantitative sulle emissioni dei diversi tipi di sorgenti (stime derivanti da Inventari delle Emissioni o strumenti similari – cfr. Delibera del Consiglio Federale, n. 14/16, Manuale SNPA n. 148/2017). Infatti il piano, se da un lato tende a ridurre le emissioni in atmosfera all'interno del Grande Raccordo Anulare (GRA), dall'altro con la previsione di nuovi "parcheggi di scambio sugli assi viari principali in corrispondenza dello stesso GRA per ridurre i veicoli in entrata nella città", potrebbe determinare impatti negativi sulla qualità dell'aria, al di fuori del raccordo, in termini di emissioni legate alla mobilità da/verso tali aree. Il R.A. dovrà esplicitare le azioni che concorrono al	I modelli matematici (COPERT IV) utilizzati nel PUMS per il calcolo delle emissioni in atmosfera, forniscono i dati teorici di inquinanti emessi alla fonte dal parco auto circolante nei diversi scenari di Piano (si veda l'allegato 6 Metodologia delle Analisi Ambientali). Pertanto in questa fase di programmazione del PUMS non vengono considerate quelle caratteristiche territoriali che contribuiscono alla definizione del quadro emissivo; nelle fasi successive di progettazione e per ciascun intervento saranno elaborate delle microsimulazioni con rilievi in situ per una giusta valutazione dei dati. Si evidenzia comunque che nell'allegato 4 sono riportate le stime emissive suddivise per scenari di piano e per zone di analisi. Per quanto riguarda eventuali variazioni negative sulla qualità dell'aria in corrispondenza del GRA, (parcheggi di scambio) nella taratura del modello di calcolo sono presenti i dati emissivi alla fonte per ciascun arco (tratto viario) per ogni scenario di

Dichiarazione di Sintesi

miglioramento della qualità dell'aria in coerenza con le norme previste dal Piano di Risanamento. Le informazioni utili alla descrizione del quadro ambientale sono disponibili sul sito del Centro regionale della qualità dell'aria.	piano. Naturalmente nel RA vengono riportati i dati di sintesi e non per singolo arco. Nel Rapporto Ambientale al cap. 6 sono descritte le azioni del PUMS che concorrono al miglioramento della qualità dell'aria nell'analisi di coerenza interna rispetto agli obiettivi generali e specifici del PUMS. La coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di sostenibilità ambientale (nello specifico: OGS1. MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA) e con gli obiettivi della pianificazione sovraordinata, tra cui il Piano di Risanamento, sono esplicitati nel cap. 5 Analisi di coerenza esterna, par. 5.1
7. SUOLO Nel R.A. sarebbe opportuno effettuare le verifiche inerenti agli interventi che possono incidere sulla matrice suolo, sul suo consumo e sull'impermeabilizzazione.	Nel Rapporto Ambientale, in via preliminare, tali verifiche sono state condotte nell'ambito delle valutazioni svolte. In particolare, sono contenute nelle schede di valutazione (Allegato 4 – Schede di valutazione) sotto la voce "uso del suolo e paesaggio" e in seguito riepilogate nel Cap. 8. Ciononostante, il basso grado di approfondimento degli interventi spesso non consente una compiuta individuazione e stima degli impatti. Pertanto, nei casi in cui l'incertezza su possibili impatti significativi e negativi è oggettiva e inevitabile, vengono fornite indicazioni per il proseguimento dello sviluppo degli interventi, volte a evitare i potenziali impatti. Tali indicazioni possono essere intese come prescrizioni fornite dalla valutazione e sono riepilogate nel Cap. 9.
7. SUOLO Si ritiene opportuno approfondire nel R.A. anche le questioni legate anche alle principali forme di degradazione del suolo quali ad es. la diminuzione di sostanza organica, l'erosione, la vulnerabilità degli acquiferi, la contaminazione diffusa e/o locale, la compattazione, la perdita di biodiversità, gli smottamenti e inondazioni etc	Nella stesura del Rapporto Ambientale tali tematiche non vengono trattate in quanto la verifica richiede un approfondimento non adeguato alla scala del PUMS. Tali tematiche verranno affrontate in fase di progettazione definitiva (Valutazione di Impatto Ambientale) dei singoli interventi, qualora richiesto dalle normative vigenti.
8. RUMORE Far riferimento al Piano di Zonizzazione Acustica del Comune	Nel Rapporto Ambientale all' Allegato 2 – Strumenti per la Verifica di Coerenza Esterna e Cap.5 (Analisi di coerenza esterna) sono stati considerati i seguenti Piani ai fini della verifica di coerenza esterna: - Piano di zonizzazione acustica - Piano di classificazione acustica delle infrastrutture stradali - Piano comunale di risanamento acustico
8. RUMORE Nel R.A. è necessario esplicitare gli interventi che	Il PUMS, mediante modelli matematici, calcola l'inquinamento acustico prodotto dal parco auto

Dichiarazione di Sintesi

ridurranno l'inquinamento acustico, considerando la tipologia di sorgente e la sensibilità acustica del contesto in cui gli interventi proposti si inseriscono. È necessario effettuare delle analisi che consentano un confronto tra lo scenario acustico prima della realizzazione (ante operam) e a seguito della realizzazione degli interventi (post operam), anche attraverso la produzione di cartografia specifica, che definisca le porzioni di territorio in cui la realizzazione degli interventi potrebbe comportare una variazione significativa dei livelli di rumore ambientale.	circolante nei diversi scenari (di riferimento e progettuali). Tali valutazioni sono riportate nell'Allegato 4 – Schede di Valutazione. Per quanto riguarda una definizione del clima acustico più puntuale, anche riferita ai singoli interventi, si rimanda alle successive fasi progettuali.
8. RUMORE La compatibilità delle opere previste dal piano deve prevedere il rispetto dei valori limite indicati dalla norma su tutti i ricettori individuati nell'area di influenza ed in particolare, per le infrastrutture di trasporto, devono essere individuate le fasce di pertinenza e quindi i valori limite da rispettare all'interno delle fasce stesse e delle fasce di sovrapposizione tra sorgenti concorsuali e, all'esterno delle fasce di pertinenza, i valori limite stabiliti dalla zonizzazione acustica.	Nel par. 7.7 <i>Rumore</i> vengono trattate le tematiche relative al Clima acustico nelle aree urbane, mentre nel par. 8.3.3 vengono riportate le variazioni al clima acustico calcolate dalla modellazione del traffico stradale come dalle raccomandazioni 2003/613/CE. Per quanto riguarda una definizione del clima acustico più puntuale, anche riferita ai singoli interventi, si rimanda alle successive fasi progettuali.
9 MONITORAGGIO Il R.A. dovrà contenere un adeguato sistema di monitoraggio del piano, Il monitoraggio deve prevedere: • La descrizione dell'evoluzione del contesto ambientale con riferimento agli obiettivi di sostenibilità generali, mediante la definizione di indicatori di contesto. • Il controllo dell'attuazione delle azioni, che hanno impatti positivi o negativi sugli obiettivi di sostenibilità specifici del Piano, e delle misure di mitigazione/compensazione, mediante la definizione di indicatori di processo. • Il controllo degli impatti significativi sull'ambiente mediante la definizione di indicatori di contributo che misurano la variazione del contesto imputabile alle azioni del Piano.	Nel Cap. 10 (Indicazioni per il sistema di monitoraggio) si tiene conto di quanto richiesto.
Al fine di supportare la definizione del sistema di monitoraggio si segnalano due documenti tecnici redatti nell'ambito del Sistema Nazionale di Protezione dell'Ambiente: “Linee Guida per l'analisi e la caratterizzazione	Il PUMS secondo quanto richiesto dal al DM 4 agosto 2017 sviluppa al suo interno un proprio sistema di monitoraggio Il Rapporto Ambientale oltre a riferirsi al sistema di

Dichiarazione di Sintesi

delle componenti ambientali a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS” (Manuali e Linee Guida 148/2017); “Verso un core set comune di indicatori del Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale - Metodologia, analisi e risultati della ricognizione di tutti gli indicatori ambientali utilizzati nel SNPA per descrivere lo stato dell'ambiente” (Manuali e linee guida 147/2017).	monitoraggio del PUMS, lo integra per meglio monitorare e valutare la performance ambientale. Si vedano: l’Allegato 6 e il capitolo 10 del RA, per la redazione dei quali sono stati consultati i due documenti tecnici segnalati. <i>Si precisa che il RA, in questa fase, individua e indirizza il sistema di monitoraggio; il piano verrà elaborato in una fase successiva. [cfr. nota 2]</i>
--	--

Contributo 13 - Comune di Fiumicino

Il comune di Fiumicino richiede di essere coinvolto nelle successive fasi di pianificazione e progettazione. Al fine di valutare gli impatti dello strumento di pianificazione strategica promosso dal Comune di Roma con obiettivi di medio - lungo termine, sull'ambito territoriale della scrivente Amministrazione in relazione in particolare ai seguenti aspetti: 1. Potenziamento dell'intermodalità per gli utenti del servizio di trasporto pubblico extra urbano; 2. Potenziamento infrastrutturale dei servizi ferroviari regionali FL1 (stazione di Parco Leonardo) e FL5 (stazione di Maccarese) nodi policentrici del territorio, 3. Integrazione gomma - ferro e potenziamento dei nodi di scambio sia con il sistema delle ferrovie, sia con quello del trasporto Cotral, rete portante principale a servizio degli utenti da e per la Capitale e potenziamento dei parcheggi di scambio; 4. Potenziamento 'intermodalità per gli utenti del servizio di trasporto pubblico extra urbano; 5. Potenziamento infrastrutturale dei servizi ferroviari regionali FL1 (stazione di Parco Leonardo) e FL5 (stazione di Maccarese) nodi policentrici del territorio, 6. Integrazione gomma - ferro e potenziamento dei nodi di scambio sia con il sistema delle ferrovie, sia con quello del trasporto Cotral, rete portante principale a servizio degli utenti da e per la Capitale e potenziamento dei parcheggi di scambio; 7. Scenario di riferimento della rete infrastrutturale, nella quale sono individuati lo svincolo A12 Roma - Civitavecchia ed il nuovo ponte della Scafa e della relativa viabilità di collegamento; 8. HUB Multimodali con i Bike Parking	L'AC nella redazione del PUMS tiene conto delle relazioni con i territori limitrofi, soprattutto con i comuni di prima corona quale è il comune di Fiumicino. Si evidenzia che tali richieste di coinvolgimento nella pianificazione strategica, saranno disposte e coordinate dalla Città Metropolitana di Roma nell'ambito della redazione del PUMS di città metropolitana, come meglio definito nel documento "Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Roma Capitale - Quadro conoscitivo - Obiettivi e strategie", approvato dal Consiglio Metropolitan con decreto n. 122 del 28/10/2019. Nello specifico con nota prot. n. CMRC-2019-0070244 del 06 maggio 2019 la Sindaca ha dato avvio al percorso di partecipazione rivolto ai Comuni metropolitani, in coerenza con il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017; successivamente è stata avviata la definizione partecipata delle Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale, contestualmente alla costruzione del quadro conoscitivo finalizzato a far emergere una prima rappresentazione delle peculiarità e delle criticità rilevanti del sistema ambiente-territorio-trasporti della Città metropolitana di Roma Capitale. Il percorso di costruzione partecipata delle linee guida del PUMS si è articolato in diverse fasi, nelle quali sono stati coinvolti gli Enti locali del territorio provinciale come interlocutori privilegiati degli indirizzi politico-programmatici e responsabili del governo del territorio a livello più prossimo ai cittadini.
---	---

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

Il Piano del Parco Regionale dell'Appia Antica di cui all'art. 26 della legge regionale 6 ottobre 1997, n. 29 (Norme in materia di aree naturali protette regionali) e ss.mm.ii., è stato approvato con D.C.R. 18 luglio 2018, n. 9 (pubbl. B.U.R.L. n. 85 del 18/10/2018 suppl. n. 1-2-3). l'art. 3, co. 1, NTA di Piano del Parco, recita: "Fermo restando quanto previsto per quanto attiene alla tutela del paesaggio dall'articolo 145 del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., il piano del Parco è strumento urbanistico e sostituisce i piani territoriali o urbanistici di qualsiasi livello. Il Piano ha effetto di dichiarazione di pubblica utilità per gli interventi in esso previsti". Pertanto il quadro di riferimento normativo del PUMS, deve essere aggiornato al Piano del Parco, approvato D.C.R. 9/2018 (cfr. p. 15, p.to 1.1.4., Vol. 1, Rapporto Preliminare PUMS)	Nel Rapporto Ambientale i principali strumenti normativi e pianificatori che sono stati considerati per la definizione dell'ambito di influenza del PUMS rispetto al quadro pianificatorio e programmatico di riferimento vigente o in fase di aggiornamento, tra cui le Aree Naturali Protette, sono elencati al cap. 2 e trattati nell'apposito Allegato 2. Nel cap. 4 del presente Allegato 1 è riportata la tavola di sovrapposizione degli interventi del PUMS con le Aree Naturali Protette. Si fa presente che i Piani di assetto delle ANP sono sovraordinati, pertanto le opere di mobilità che interessano tali territori, nelle successive fasi progettuali, verranno definite e sottoposte agli iter approvativi con i relativi enti gestori. Per quanto riguarda i tracciati delle infrastrutture previsti dal PRG e recepiti nel PUMS che interessano i territori delle aree naturali protette, si riporta quanto enunciato nella Relazione del PRG: <i>Rapporti fra reti della mobilità e Piani di assetto delle aree naturali protette:</i> <i>Il PRG ha disegnato i tracciati delle grandi infrastrutture della mobilità anche all'interno delle aree naturali protette al fine di dare continuità al sistema delle reti della mobilità nella consapevolezza che tali tracciati assumono valore di proposta da verificare e coordinare con la pianificazione dei parchi che a norma di legge è sostitutiva rispetto ad ogni altra previsione pianificatoria.</i>
---	---

Dichiarazione di Sintesi

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

Dichiarazione di Sintesi

Il problema della viabilità e dei flussi di traffico che transitano sulla Via Appia Antica e zone limitrofe è ben noto all'Amministrazione Capitolina ed è già stato al centro dell'attenzione da diversi anni, tanto che è già stata avanzata da parte del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma una proposta progettuale (prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti- Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità n. 14347 del 14.04.2017) per la riqualificazione del tratto di Via Appia Antica compreso tra Porta San Sebastiano e Via Appia Pignatelli. Obiettivo prioritario di tale proposta è eliminare il traffico di attraversamento e regolare la circolazione veicolare per la tutela dei visitatori, dei ciclisti e dei pedoni, attraverso un'opportuna segnaletica e l'uso di varchi di controllo elettronici per il rispetto della disciplina del traffico, che prevedono il solo transito del traffico locale, del TPL e dei bus turistici che raggiungono le catacombe dove esistono già parcheggi dedicati. In tale ipotesi la piena accessibilità resta garantita oltre che per i residenti, per gli operatori, per le attività commerciali locali e per i turisti. Detto intervento non sembra essere stato recepito dagli elaborati del PUMS, in cui la Via Appia Antica risulta come strada di scorrimento interquartiere e nell'elaborato "scenario di riferimento" non appare chiaramente definita l'indicazione della cosiddetta "isola ambientale".

Lo Scenario di Riferimento è stato costruito considerando le sole opere, riferibili alla realizzazione di nuove "isole ambientali", già finanziate o in corso di realizzazione; tale scenario include la zona di via Appia Antica e il progetto di interdizione al transito dei veicoli in attraversamento lungo il tratto via Appia Pignatelli-via delle Mura Ardeatine-porta S. Sebastiano, giustamente rappresentata negli elaborati grafici di riferimento e di progetto con un retino trasversale lungo il tratto interessato.

Dichiarazione di Sintesi

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

Dichiarazione di Sintesi

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

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

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

• Direzione Promozione Tutela Ambientale e Benessere degli Animali-Aziende Agricole - Servizio valutazioni ambientali In merito ai contenuti del Rapporto Preliminare si ritiene che, per gli aspetti di inserimento paesaggistico ambientale, per quanto riguarda la verifica di coerenza esterna, si dovrà tener conto, oltre che della pianificazione riportata a vasta scala nel suddetto Rapporto anche degli specifici elaborati riportati nel PRG vigente di Roma Capitale quali: Rete Ecologica che ha come obiettivo quello di "preservare, valorizzare, ripristinare, in modo coordinato, i valori e i livelli di naturalità delle aree, nonché assicurarne l'integrazione secondo criteri e obiettivi di continuità geografica e di funzionalità ecologica quale la Rete ecologica; Carta per la Qualità nel quale sono individuati gli elementi che presentano particolare valore urbanistico, architettonico, archeologico e monumentale, culturale, da conservare e valorizzare; Gli elaborati denominati G6 Sistema Paesaggistico al fine di avere un valido riferimento, nelle fasi successive all'adozione del piano, per un corretto inserimento paesaggistico degli interventi da inserire all'interno delle aree con le caratteristiche della Campagna romana e di quelle aree in cui siano ancora presente le peculiarità paesaggistiche e naturalistiche. Tale confronto sarà necessario per far emergere come vi sia rispondenza tra gli obiettivi di sviluppo sostenibili posti prioritariamente nel PUMS e la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico-culturale e dei beni paesaggistici presenti nel territorio di Roma Capitale.	La scala ridotta (1:50.000) di rappresentazione del PUMS non consente alcuna valutazione di dettaglio circa i singoli interventi. Il corretto inserimento paesaggistico ambientale degli interventi sarà tenuto in considerazione nelle successive fasi progettuali e autorizzative. L'analisi di coerenza esterna è stata svolta nel RA al cap. 5, verificando la coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi degli altri Strumenti di Pianificazione, comunali e sovraordinati, tra cui gli il PRG di Roma capitale e il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR). inoltre si fa presente che sono stati redatti gli elaborati grafici (contenuti nel presente Allegato al cap.4), che rappresentano la sovrapposizione di tutti gli interventi del PUMS con la pianificazione comunale e sovraordinata.
---	--

Dichiarazione di Sintesi

• Servizio gestione Riserva Naturale Statale Litorale Romano ed aree fluviali In vista della prossima approvazione del Piano di Gestione che (contrariamente ai Piani per il Parco che come stabilito dall'art. 12 comma 7 della L. 394/91 sostituiscono ad ogni livello i piani territoriali o urbanistici) non si sostituisce agli strumenti di pianificazione vigenti ma è comunque un atto regolamentare riferibile esclusivamente alla materia della tutela ambientale (art. 17 legge 394/1991), si ritiene necessario, per gli eventuali interventi ricadenti in ambito di Riserva, di osservare, per quanto possibile, gli indirizzi e le indicazioni del Piano di gestione (attualmente in procedura di VAS).	Gli eventuali interventi ricadenti nella Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, saranno progettati in ottemperanza agli indirizzi e alle indicazioni contenute nel Piano di gestione. Nel Rapporto Ambientale i principali strumenti normativi e pianificatori che sono stati considerati per la definizione dell'ambito di influenza del PUMS rispetto al quadro pianificatorio e programmatico di riferimento vigente o in fase di aggiornamento, tra cui le Aree Naturali Protette, sono elencati al cap. 2 e trattati nell'apposito Allegato 2. Per quanto riguarda i tracciati delle infrastrutture previsti dal PRG e recepiti nel PUMS che interessano i territori delle aree naturali protette, si riporta quanto enunciato nella Relazione del PRG: <i>Rapporti fra reti della mobilità e Piani di assetto delle aree naturali protette - Il PRG ha disegnato i tracciati delle grandi infrastrutture della mobilità anche all'interno delle aree naturali protette al fine di dare continuità al sistema delle reti della mobilità nella consapevolezza che tali tracciati assumono valore di proposta da verificare e coordinare con la pianificazione dei parchi che a norma di legge è sostitutiva rispetto ad ogni altra previsione pianificatoria.</i> Si sottolinea inoltre che l'approvazione del PUMS non comporta una variante generale al PRG vigente, ovvero ciascun intervento seguirà il proprio iter autorizzativo. Nel cap. 4 del presente Allegato è riportata la tavola di sovrapposizione degli interventi del PUMS con le Aree Naturali Protette
• Ufficio coordinamento attività finalizzate alla redazione del PAESC - (Piano di Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima) Considerato che molte delle azioni del PAESC partono dalle indicazioni strategiche provenienti dai singoli Piani settoriali tra cui, per il settore della mobilità, il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, il PUMS, in sinergia con il PAESC, contribuirà all'abbattimento del 40% di CO₂ entro il 2030. Tali indicatori ambientali vengono calcolati con il modello di simulazione delle emissioni inquinanti COPERT utilizzando una metodologia top-down;	Come si evince dall'analisi di coerenza esterna svolta nel RA al cap. 5, gli obiettivi del PUMS sono coerenti con gli obiettivi del PAESC; I modelli matematici (COPERT IV) utilizzati nel PUMS per il calcolo delle emissioni in atmosfera, forniscono i dati teorici di CO₂ emessi alla fonte dal parco auto circolante nei diversi scenari di piano. Quando saranno elaborati i dati delle emissioni alteranti nel PAESC, sarà necessario trovare dei parametri di conversione per un giusto confronto dei dati.

Dichiarazione di Sintesi

essa differisce dalla metodologia utilizzata per l'inventario delle emissioni climalteranti del PAESC che è quella bottom- up poiché utilizza dati di base dettagliati per arrivare alla stima dell'ammontare totale dei consumi e delle emissioni. In particolare per i trasporti nel PAESC i dati di attività principali sono costituiti dai consumi di benzina, gasolio e GPL sul venduto. I due metodi possono essere comparabili attraverso il confronto tra la situazione attuale (baseline) e la riduzione che si verificherà durante l'attuazione del piano. Si richiede che nella fase di confronto nell'individuazione e nel raggiungimento degli obiettivi comuni tra PAESC e PUMS debbano essere confrontati i dati di abbattimento CO₂, avvalendosi di un possibile studio su un parametro di conversione per le due metodologie differenti utilizzate nella redazione dei due Piani.	
• Direzione Rifiuti, Risanamenti ed Inquinamenti Preliminarmente a qualsiasi valutazione tecnica, si richiede necessario che la Regione Lazio verifichi e attesti la coerenza del progetto presentato con il Piano di Gestione dei Rifiuti approvato con DCR n. 14 del 18.01.2010 nonché con gli indirizzi approvati per la nuova pianificazione in corso di sviluppo.	Nel RA non sono stati confrontati gli Obiettivi del PUMS con gli Obiettivi del Piano Gestione Rifiuti poiché ritenuti non comparabili.
• Componente ATMOSFERICA – Ufficio prevenzione inquinamento atmosferico e olfattivo L'Ufficio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo premette che le osservazioni di competenza, relative alle valutazioni ambientali connesse al PUMS, non possono prescindere da quello che è lo stato attuale della qualità dell'aria e delle relative criticità esistenti. E' noto, infatti, che ancora oggi sussistono superamenti per la media annuale del NO₂ e il rischio di oltrepassare il numero consentito di superamenti annui del valore limite giornaliero per il PM₁₀; è utile ricordare che il rispetto dei valori limite doveva essere osservato entro l'anno 2010. Il mancato rispetto di tale termine ha contribuito, unitamente ad altre realtà nazionali, a determinare la costituzione in mora da parte della Commissione europea nei confronti dell'Italia sia per i superamenti dei valori limite del	I dati sulle emissioni del Comune di Roma presenti nella XIV edizione del "Rapporto sullo stato dell'ambiente urbano" mostrano come le emissioni di PM₁₀ primario da trasporto su strada (circa 1000 tonnellate) rappresentano il 23% del totale mentre la quota percentuale dovuta al riscaldamento raggiunge il 71%. Sicuramente le azioni proposte nel PUMS per la riduzione delle emissioni sono condivisibili, ma il miglioramento atteso per la qualità dell'aria in attuazione delle misure del presente Piano richiederà ulteriori azioni combinate con altri strumenti pianificatori su altre sorgenti emissive come, appunto, il riscaldamento domestico. Si evidenzia comunque che i modelli matematici (COPERT IV) utilizzati nel PUMS per il calcolo delle emissioni in atmosfera, forniscono i dati teorici di inquinanti emessi alla fonte dal parco auto circolante nei diversi scenari di piano (si veda

Dichiarazione di Sintesi

N02 registrati in 15 zone e agglomerati del territorio italiano (Procedura di infrazione 2015/2043), tra cui l'agglomerato di ROMA (IT1215), sia per il mancato rispetto del valore limite giornaliero delle concentrazioni di PM10 (infrazione n. 2014/2147). Tale condizione di inadempienza della normativa, ma soprattutto il potenziale impatto sulla salute derivante dalla esposizione della cittadinanza a valori di concentrazioni che eccedono i limiti, costituiscono degli elementi prioritari da tenere in debita considerazione nelle valutazioni ambientali inerenti il Piano in oggetto. E' del tutto evidente che, avendo il PUMS tra i suoi obiettivi principali quello di ridurre l'inquinamento atmosferico, di cui uno dei principali fattori emissivi è costituito proprio dal traffico veicolare, gli interventi in esso previsti sono finalizzati a rendere sostenibile la mobilità e, quindi, a conseguire una significativa riduzione delle concentrazioni in aria degli inquinanti atmosferici. Risulta, pertanto, fondamentale che le valutazioni ambientali dimostrino, per i diversi interventi, la loro efficacia sia in termini di riduzione delle emissioni che delle corrispondenti riduzioni delle concentrazioni in aria degli inquinanti (prioritariamente N02 e PM10). La valutazione dei benefici nei soli termini emissivi risulta parziale se non vengono contemplate le condizioni diffusive dell'atmosfera. Risulta, inoltre, necessario determinare il profilo temporale entro cui l'attuazione degli interventi previsti nel Piano, secondo il cronoprogramma ivi riportato, determini i benefici attesi in termini di miglioramento della qualità dell'aria. Ciò è importante per comprendere l'entità nel tempo dei benefici e poter determinare la possibile previsione di rientro nei valori limite vigenti e, dunque, di ottemperanza alla norma. La valutazione in tal senso, a parere dello Scrivente, può costituire un elemento guida che, unitamente agli altri elementi già considerati nel Piano, può consentire, anche in fase esecutiva del Piano, di individuare in modo più mirato una eventuale rimodulazione delle priorità di attuazione degli interventi stessi, finalizzata a minimizzare i tempi per il conseguimento dei benefici ambientali di riduzione dell'inquinamento,	l'allegato 6 Metodologia delle Analisi Ambientali). Pertanto in questa fase di programmazione del PUMS non vengono considerate tutte quelle caratteristiche territoriali che contribuiscono alla definizione del quadro emissivo; nelle fasi successive di progettazione e per ciascun intervento saranno elaborate delle microsimulazioni con rilievi in situ per una giusta valutazione dei dati. Si evidenzia comunque che nell'allegato 4 sono riportate le stime emissive suddivise per scenari di piano di PUMS e per zone di analisi.
---	--

Dichiarazione di Sintesi

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

Dichiarazione di Sintesi

2.3.4 Elaborati grafici

Come richiesto puntualmente nelle osservazioni ricevute dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale, nei seguenti contributi:

- Contributo 06 - Città metropolitana di Roma Capitale,
- Contributo 15 - Dipartimento Tutela Ambientale 01/12/2019;

l'allegato al Rapporto Ambientale - *ALLEGATO 1 Elenco dei soggetti con competenze ambientali e osservazioni pervenute in fase di scoping* contiene i seguenti elaborati grafici:

- *1_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: sintesi di PRG - Sistemi e Regole*
- *2_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PRG -Rete Ecologica*
- *3_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPG Disegno programmatico di Struttura*
- *4_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPG -Rete Ecologica*
- *5_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPG – TP2.2 Sistema della Mobilità*
- *6_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPG – TP2.3 Sistema della Mobilità*
- *7_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPR – Tavola A sistemi ed ambiti del paesaggio*
- *8_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPR – Tavola B beni paesaggistici*
- *9_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: PTPR – Tavola C beni del patrimonio naturale e culturale*
- *10_Sovrapposizione degli interventi del PUMS con gli Strumenti di programmazione e Pianificazione: Aree naturali protette*

2.4. Fase di consultazione e partecipazione pubblica

In seguito alla approvazione della prima proposta di Piano con Deliberazione di Giunta Capitolina n° 46 del 18 Marzo 2019 (DGC 46/19), la cittadinanza ha di nuovo avuto un ruolo importante nell'ambito del processo partecipativo, esprimendo il proprio parere rispetto alle soluzioni indicate nella Proposta di Piano PUMS per Roma Capitale in una serie di incontri organizzati sia tramite i Municipi di Roma Capitale sia con incontri con portatori d'interesse.

Questa fase di partecipazione ha avuto lo scopo di raccogliere le proposte, le considerazioni e le idee per arricchire e perfezionare il PUMS prima della sua definizione finale. Si è articolata in due modalità. La prima ha previsto una serie di tre incontri con i cittadini, le Associazioni, i Comitati:

- Il primo incontro per illustrare il PUMS nel suo complesso;
- Il secondo incontro per illustrare il PUMS nei suoi dettagli e con riferimento ai territori municipali, raccogliere e discutere le opinioni dei partecipanti sul PUMS stesso;
- Il terzo incontro per illustrare gli esiti dei primi due.

Tutte le riunioni sono state organizzate con i Municipi e si sono svolte secondo il calendario pubblicato sul portale www.PUMSroma.it, su cui sono disponibili i relativi resoconti.

La figura successiva sintetizza i principali numeri del Percorso di Partecipazione.



Dichiarazione di Sintesi

ha incontrato anche alcune Associazioni di Imprese che hanno redatto documenti ad esito delle loro indicazioni.

Le principali istanze espresse dalla cittadinanza e dai portatori d'interesse sono state classificate in 5 tematismi relativi al trasporto pubblico, trasporto privato, ciclabilità, isole ambientali e logistica. I cittadini intervenuti agli incontri partecipativi, hanno dimostrato particolare interesse per le tematiche riferibili al trasporto pubblico e alla ciclabilità. In entrambi i casi, oltre ad un generale apprezzamento nei confronti delle proposte di Piano, sono state avanzate richieste di ampliamento delle reti infrastrutturali, secondo itinerari in alcuni casi assolutamente inediti, o anticipazioni nello Scenario di Piano, di opere previste in quello così detto Tendentiale.

In chiusura del processo sono state sviluppate le necessarie analisi di ordine tecnico e di carattere economico/finanziario allo scopo di stabilire:

- le priorità di intervento,
- di stimare i costi del piano,
- di verificarne la copertura economica.

L'iter seguito per la redazione dello strumento, oltre che la definizione normativa, indica quindi che intrinsecamente il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica.

Il piano sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana in un orizzonte temporale di medio/lungo periodo (dieci anni), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il PUMS di Roma Capitale mette a sistema le numerose opere e misure che si ritengono necessarie per il raggiungimento degli obiettivi, scandendole nel tempo in scenari di breve, medio e lungo periodo in funzione del livello di definizione progettuale, dello stato dei finanziamenti, delle indicazioni della cittadinanza.

Va rimarcato che la maggior parte delle opere previste nello scenario definitivo di Piano sono mutate dalla pianificazione vigente (PRG, PTPG, ecc.); tali opere sono integrate da interventi e misure complementari proposte dalla cittadinanza.

La scelta degli interventi che figurano nel Piano, così come la scansione della loro realizzazione nel tempo, sono il risultato di una procedura di valutazione che tiene conto della complessità di scenari caratterizzati dall'implementazione di interventi in un'ottica sistemica ed integrata. Già in fase di redazione della documentazione di questo primo PUMS di Roma Capitale la procedura di valutazione ha visto il modificarsi

Dichiarazione di Sintesi

del pianificato, con l'anticipazione di opere previste per l'orizzonte tendenziale, ovvero oltre l'orizzonte decennale del Piano stesso.

3. INTEGRAZIONI DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NEL PIANO

3.1. Revisione del piano in base alle osservazioni pervenute nella fase di consultazione

Come esposto precedentemente, in sede di presentazione del PUMS per l'avvio del procedimento di VAS, lo Scenario di Piano è stato oggetto di osservazioni da parte di associazioni e cittadini, fatte proprie dalla Giunta capitolina la quale ha chiesto che fossero incluse nello scenario di Piano alcune azioni prima previste nello Scenario Tendenziale⁴.

Si tratta di interventi particolarmente rilevanti nel quadro delle azioni per il trasporto pubblico, quali:

- la linea D della Metropolitana da Ogetti ad EUR Agricoltura
- MC, Realizzazione della tratta Fori Imperiali/Colosseo-Farnesina
- Chiusura della linea ferroviaria di cintura (Anello metropolitano);
- ME, potenziamento ed adeguamento della linea ferroviaria Roma Lido e trasformazione in Metro E
- MF, potenziamento ed adeguamento della linea ferroviaria Roma Nord e trasformazione in Metro F
- Prolungamento della linea B1 della metropolitana da Jonio a Colle Salario – GRA
- Prolungamento della linea A della metropolitana da Battistini a Monte Mario FS
- la connessione tramviaria da Largo Corrado Ricci a Piazza Venezia.
- Collegamento tramviario Anagnina - Campus Tor Vergata - Torre Angela
- Realizzazione nodo di scambio di Settebagni-GRA
- Realizzazione nodo di scambio Ogetti
- Realizzazione parcheggio di scambio Farnesina
- Adeguamento parcheggio di scambio Cornelia
- Realizzazione parcheggio di scambio Roma Aurelia
- Realizzazione parcheggio di scambio Banca d'Italia

La richiesta ha comportato la simulazione degli effetti dello scenario di piano nella versione integrata con gli interventi suddetti che ha evidenziato un significativo contributo al raggiungimento degli obiettivi del PUMS, migliorativo rispetto ai risultati ottenuti in relazione allo Scenario di Piano iniziale.

Durante lo svolgimento delle attività di VAS, si è quindi tenuto conto delle richieste avanzate da parte di associazioni e cittadini e fatte proprie dalla Giunta capitolina oltre che, ovviamente, delle osservazioni presentate dai SCA in fase di scoping.

⁴ Vale a dire quello scenario comprensivo di tutti gli interventi previsti nel PRG di Roma anche se non riferiti ad uno scenario temporale di attuazione definito.

Dichiarazione di Sintesi

Se, quindi, l'ipotesi di considerare uno Scenario di Piano "integrato" è apparsa, fin da subito, una opzione da perseguire, è stato però altrettanto chiaro che le valutazioni dovevano interessare anzitutto lo scenario di Piano nella sua forma originale (base) presentata agli SCA all'avvio del procedimento.

Pertanto il Rapporto Ambientale ha assunto come Scenario di Piano le seguenti due versioni:

A. Scenario di Piano "A" oppure "base" o "proposto" che corrisponde a quello presentato all'avvio di procedimento di VAS. Si tratta di uno scenario descritto nel Volume 2 del PUMS nella versione di Marzo 2019 approvato con Deliberazione n. 46 del 18.03.2019 di Giunta Capitolina, definito *Proposta di Piano*.

B. Scenario di Piano "B" oppure "integrato" nel quale alcune azioni previste dal PRG e precedentemente incluse nello Scenario Tendenziale (e quindi non valutate perché sostanzialmente prive di una tempistica certa di realizzazione) sono state inserite nello Scenario di Piano (a 10 anni) in seguito alla specifica richiesta della Giunta e alle conseguenti modellazioni che ne hanno dimostrato il contributo al raggiungimento degli obiettivi del PUMS. Lo scenario così modificato è stato descritto nel Volume 2 di PUMS versione di Giugno 2019, documento di PUMS adottato con Delibera di Assemblea Capitolina n.60 del 2 agosto 2019, ovvero il Piano oggetto della presente procedura di VAS, pubblicato sul sito:

<https://www.pumsroma.it/partecipa/delibere-di-giunta/>.

Successivamente, in fase progettuale, le singole opere saranno sottoposte a procedura di valutazione di maggior dettaglio dal punto di vista tecnico ed economico/finanziario, prendendo ove possibile in considerazione alternative in merito agli aspetti di percorso e tecnologici, e comunque nei limiti di quanto necessario a conseguire gli obiettivi di Piano.

Il valore delle proposte pervenute nel percorso partecipato, anche di quelle non strettamente pertinenti al PUMS, si è rivelata ad alto valore aggiunto per la verifica delle esigenze del territorio. Esse hanno rappresentato dei veri e propri alert provenienti direttamente da coloro che si spostano nell'ambiente urbano e hanno consentito di mettere a fuoco quelle che sono le aree critiche sia per tematica (attraversamenti pedonali, congestione veicolare, assenza di infrastrutture per la pedonalità, accessibilità delle infrastrutture viarie e del TPL, qualità dell'ambiente urbano, criticità legate ai poli attrattori, etc.), che per localizzazione (aree di recente urbanizzazione, centro storico, quartieri ad alta densità residenziale o ad alto indice di motorizzazione, nodi TPL, etc.). In sostanza il processo che ha portato alla redazione del Documento di PUMS, vede come attori principali i cittadini, i quali, nella fase di consultazione, hanno avuto la possibilità di conoscere e di suggerire, per i diversi piani di settore, le opere che reputano più efficaci per la città.

Nell'ottica di rendere facilmente comprensibili le variazioni apportate allo scenario di piano, è stata redatta una tabella, riportata nell'Allegato 3 del Rapporto Ambientale, nella quale compaiono tutte le azioni

Dichiarazione di Sintesi

che costituiscono lo Scenario di Riferimento e lo Scenario di Piano nelle due versioni (proposta e integrata). Con il colore rosso sono state evidenziate le azioni presenti nella prima versione e non in quella integrata mentre, viceversa, con il colore verde sono state evidenziate le azioni aggiunte nello scenario di piano integrato che in precedenza erano in quello tendenziale.

Nelle schede di valutazione contenute nell'Allegato 4 del Rapporto Ambientale sono valutati tutti i tre Scenari descritti (SR, Spa, SPb).

Le valutazioni sono articolate in base alle 24 zone in cui è stato suddiviso l'intero territorio interessato dal PUMS.

Tali zone sono state ricavate articolando in settori il territorio, partendo dalle 6 zone del PGTU, modificandole secondo logiche di omogeneità insediativa e in relazione ai principali assi di traffico e infrastrutturali. Alle zone così ottenute sono state aggiunte cinque ulteriori zone dell'area metropolitana, esterne al PGTU.

Roma Capitale ha provveduto a pubblicare l'avviso di deposito della proposta di Piano, Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica della VAS del P.U.M.S. sul BURL n.93 del 23/7/2020.

Entro il termine (60 gg dalla pubblicazione) della consultazione pubblica sono pervenute ulteriori osservazioni relative alla Piano e con nota prot. n.826990 del 25/9/2020 e la Regione Lazio ha indetto per il giorno 21/10/2020 una Conferenza di valutazione ai fini di assicurare la massima partecipazione dei Soggetti Competenti in materia Ambientale alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica in oggetto, di valutare le controdeduzioni alle osservazioni pervenute e di verificare l'individuazione di eventuali contributi aggiuntivi.

La Regione Lazio con nota n.974395 del 13/11/2020 ha concluso l'iter della procedura con la trasmissione a Roma Capitale degli esiti della Conferenza di Valutazione, ai sensi dell'art.15 del D.Lgs. n.152/2006, con l'emissione del Parere Motivato di VAS emesso con Det G00846 del 30-01-21, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Lazio (BURL) n.13-2021, suppl.n.2);

3.2. Adeguamento agli esiti della valutazione ambientale

Nel PUMS si è tenuto conto di quanto riportato nel **Parere motivato** espresso dall'autorità competente per la VAS (Parere Motivato di VAS emesso con Det G00846 del 30-01-21, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Lazio (BURL) n.13-2021, suppl.n.2) ai sensi dell'art.15 del D.Lgs n.152/2006.

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: *Roma – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato*, al quale si rimanda; tali modifiche sono anche riportate nel documento *Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato* allegato al presente documento di sintesi.

In merito alla prescrizione n.2: *nel Rapporto Ambientale si dovrà fornire evidenza delle modalità di recepimento di quanto riportato nei contributi pervenuti da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale durante le fasi di consultazione preliminare di scoping e di valutazione, esplicitando le motivazioni e dando atto di come sono stati presi in considerazione i vari contributi pervenuti*; per quanto riguarda la fase di scoping cfr. paragrafo 2.3. *Parere di Scoping* del presente Documento di sintesi e *l'Allegato 1* al Rapporto Ambientale; per i contributi dei SCA pervenuti nella fase di valutazione cfr. *l'Allegato 1 bis - osservazioni pervenute in fase di valutazione*.

In merito alla prescrizione n.3: *il Piano ed il Rapporto Ambientale dovranno tener conto delle osservazioni mosse dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile Atto n. G00846 del 30/01/2021 e la Qualità dello Sviluppo con nota prot. n.77739 del 5/10/2020, trasmessa dall'Autorità Procedente con nota n.112415 del 13/10/2020*; oltre a rimandare ai documenti integrativi citati precedentemente, si riporta quanto segue.

Documento di Piano/ Rapporto Ambientale:

Osservazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Osservazioni di carattere generale

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	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

Dichiarazione di Sintesi

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.	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).
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.	La raccomandazione risulta ottemperata in larga parte a seguito del processo che ha portato all'elaborazione del Piano di monitoraggio 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.
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	Si dà conto della raccomandazione: il capitolo del RA sulla coerenza esterna è stato integrato con chiarimenti più dettagliati nel <i>paragrafo 5.1.3 - "Conclusioni dell'analisi di coerenza esterna degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di sostenibilità ambientale"</i> contenuto nel documento <i>"Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato"</i>.

Dichiarazione di Sintesi

l'informazione e favorire la partecipazione".	
Osservazione n. 4: Coerenza interna	
A pag. 120 e seguenti del RA si legge: <i>“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”</i>. 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: <i>“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.”</i> 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).	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.
Osservazione n. 5: Fonte dei dati e scenari	

Dichiarazione di Sintesi

temporali	
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 Inoltre, in considerazione del fatto che nel RA (Introduzione, pag. 7) si riporta che: <i>"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"</i>, sarebbe auspicabile che per le proiezioni fossero considerati più scenari temporali	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. 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).
Osservazione n. 6: Inquadramento normativo	
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)". 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	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).

Dichiarazione di Sintesi

effetto vincolante.	
Osservazione n. 7: Adattabilità ai cambiamenti climatici	
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 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" ed è quindi "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". 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: • 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. 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	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); tali indicazioni sono riportate nel documento <i>Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato</i> Si dà comunque conto della raccomandazione nel documento <i>"Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato"</i> nel capitolo <i>7.5.1 Adattabilità ai cambiamenti climatici</i>. Inoltre tale osservazione, seppur relativa ai successivi specifici piani di dettaglio, verrà adottata ove possibile e tale indicazione è riportata nel documento <i>Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato VAS</i>.

Dichiarazione di Sintesi

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.	
Osservazione n. 8: Indicatori di monitoraggio	
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	La raccomandazione risulta superata 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;”
Osservazione n. 9: DM 397/2017	
• 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.	pag. 267 del Doc PUMS Vol 1 Le Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS fanno riferimento al Decreto MIT del 4 agosto 2017, n. 397 successivamente modificato e integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396. 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. Il Documento integrativo PUMS “Piano di Monitoraggio - Integrazione a seguito Parere Motivato VAS” fa riferimento ora al Decreto emendato con la tabella che riporta i riferimenti corretti.

Osservazioni sulla mobilità sostenibile

Dichiarazione di Sintesi

Osservazione n. 10: Ciclabilità urbana e bike to school	
Il paragrafo 6.4.1 del RA (pag. 148), “<i>Conclusioni - Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica</i>”, il punto 11 riporta “<i>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</i>”. Nell’ambito della promozione della ciclabilità urbana, si suggerisce di valutare la possibilità di inserire, tra le azioni del Piano, anche <u>le uscite didattiche in bicicletta</u> per le scuole, che devono essere organizzate e supportate dalle reti dei mobility manager scolastici	Osservazione sui contenuti del PUMS Tale osservazione, seppur relativa ai successivi specifici piani di dettaglio, verrà adottata ove possibile e tale indicazione è riportata nel documento <i>Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato VAS.</i>
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.	
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	Osservazione sui contenuti del PUMS Tale osservazione, seppur relativa ai successivi specifici piani di dettaglio, verrà adottata ove possibile e tale indicazione è riportata nel documento <i>Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato VAS.</i>

Dichiarazione di Sintesi

nel PUMS corsi di formazione ed aggiornamento per i mobility manager.	
Osservazione n. 13: Monitoraggio: patrimonio culturale e paesaggio	
Al paragrafo 10.4.4 del RA (pag. 233), “ <i>Tabelle di sintesi obiettivi, strategie/azioni, indicatori</i> ”, nella tabella relativa all’obiettivo generale di sostenibilità “ <i>OGS6. RIDURRE L’IMPATTO SU PATRIMONIO CULTURALE E PAESAGGIO</i> ” (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 “ <i>OGS9. RIDURRE L’IMPATTO SULLA SALUTE UMANA</i> ” (pag. 242).	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 ”
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	Tale osservazione, seppur relativa ai successivi specifici piani di dettaglio, viene recepita con specifica indicazione riportata nel documento Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato VAS.
Osservazione n. 15: Sharing mobility	
Al paragrafo 10.4.4 del RA (pag. 233), “ <i>Tabelle di sintesi obiettivi, strategie/azioni, indicatori</i> ”, nella tabella relativa all’obiettivo generale di sostenibilità “ <i>OGS9. RIDURRE L’IMPATTO SULLA SALUTE UMANA</i> ” (pag. 242) si suggerisce di inserire fra gli indicatori anche il numero di linee pedibus e bicibus attivate annualmente.	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 VAS ” 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 e integrato dal Decreto MIT del 28 agosto 2019, n. 396. 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

Dichiarazione di Sintesi

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.	L'impostazione metodologica proposta, seppur condivisibile, non risulta recepibile in quanto cambierebbe l'impostazione del Rapporto Ambientale. La raccomandazione risulta superata 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 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;"
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: - 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" COM(2020) 380 final - Piano Parco Regionale Appia Antica e eventuali altri Piani di Aree protette ricadenti nel territorio del	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 "Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato" Invece per quanto riguarda i PdA delle Aree Naturali protette, si rimanda alla fase attuativa dei singoli interventi.

Dichiarazione di Sintesi

PUMS Misure di conservazione e Piani di gestione per i Siti Natura 2000 interessati dal PUMS. 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 ciclopeditonale e il TPL, per valorizzare e promuovere la mobilità lenta”</i>. La coerenza tra i succitati obiettivi sarà effettivamente positiva solo laddove la rete ciclopeditonale 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 inerbiti e sottopassi per la fauna, etc.). Con riferimento al paragrafo 5.1.2 <i>“Matrice di verifica della coerenza esterna degli obiettivi del PUMS con gli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale”</i> gli Obiettivi di Piano e Obiettivi di sostenibilità ambientale sono dichiarati <i>“non comparabili”</i> con l'obiettivo di riferimento ambientale <i>“OGS4. RIDURRE L'IMPATTO SU SUOLO E SOTTOSUOLO”</i>. Parimenti sono dichiarati <i>“non comparabili”</i> 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	Si dà conto della raccomandazione, paragrafo 3.2.2 Il quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale del RA contenuto nel documento <i>“Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato”</i> Tale osservazione, relativa alla fase attuativa 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 VAS</i>
---	---

Dichiarazione di Sintesi

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 dicembre 1923 n. 3267, illustrandone le finalità. Nella relazione ambientale viene dichiarato che *“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”*. Nella tabella che individua i fattori ambientali interessati dal PUMS è dichiarato che *“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”*. 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 programmatoria, ad eliminare, modificare e/o trovare alternative alle singole proposte non realizzabili già definite dal

Dichiarazione di Sintesi

<i>PUMS.</i>	
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.	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"
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>	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" .
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,</i>	<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> <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.</i> 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 VAS

Dichiarazione di Sintesi

<i>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>	
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 "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". 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. 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 necessario inoltre valutare gli effetti delle azioni di Piano anche sulla componente faunistica e non solo sugli habitat.	<i>da parere motivato: [...n. 12) 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> 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 VAS
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	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.

Dichiarazione di Sintesi

- 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.	
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	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 VAS
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. Poiché si ritiene che la perdita di habitat di interesse comunitario sia un evento grave, si raccomanda innanzitutto di cercare	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

Dichiarazione di Sintesi

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.	
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 “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”. 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 “Una delle poche stazioni laziali di Osmoderma eremita, specie legata ad alberi vetusti”. 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.	Tale osservazione, seppur relativa alla fase attuativa 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
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	Tale osservazione, seppur relativa alla fase attuativa 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 VAS

Dichiarazione di Sintesi

considerazione sistemi di illuminazione con sensori di movimento (che attivano i punti luce al passaggio dei ciclisti per poi spegnerli) e corpi illuminanti con particolari spettri di luce studiati per avere il minore impatto verso particolari specie (ad esempio pipistrelli, vedasi successivi riferimenti bibliografici (in particolare Stone, 2013 e Patriarca e Debernardi, 2010): - 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 Chiropteri. 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

Osservazione n. 27: Qualità dell'aria	
<i>Per gli aspetti riguardanti la qualità dell'aria si suggerisce al par. 2 del RA, aggiornare il quadro normativo, pianificatorio e vincolistico:</i> - <i>inserendo il riferimento alla direttiva 2004/107/CE concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio e gli idrocarburi policiclici aromatici;</i> - <i>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;</i> - <i>specificando che il D.lgs. 155/2010 è il decreto che recepisce le disposizioni delle citate direttive;</i> - <i>aggiornando i riferimenti al Piano di qualità dell'aria: risulta infatti un recente aggiornamento del Piano QA adottato nel 2020;</i> - <i>mancono i riferimenti al Piano della Ciclabilità di Roma.</i> <i>Si suggerisce, altresì:</i> - <i>nel par. 5, di aggiornare i riferimenti normativi/pianificatori per gli aspetti relativi alla qualità dell'aria;</i>	<i>RpR – 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 “Integrazione al RA a seguito del Parere Motivato”.</i> <i>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.</i> <i>Per quanto riguarda il Piano quadro della ciclabilità di Roma Capitale, si evidenzia che il piano stesso è stato recepito dal PUMS.</i>

Dichiarazione di Sintesi

- 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; Inoltre, si rileva e suggerisce quanto segue:

- 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 "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"; a tal proposito si chiede di evidenziare quali siano i modelli utilizzati per la stima e la fonte dei dati di input ai modelli;

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 QUALITA' DELL'ARIA si ritiene opportuno:

- specificare il significato dell'indicatore "estensione della rete di trasporto pubblico connessa ai parcheggi di scambio";
- 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 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";
- 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

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:

- prevedere l'assetto socio-economico 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.

La stima dei livelli di qualità dell'aria non è attinente al PUMS che, quale piano di settore, simula i soli livelli di 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

Dichiarazione di Sintesi

<i>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.</i> <i>Si formulano, inoltre, le seguenti osservazioni:</i> - <i>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”;</i> - <i>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 sfornamento limiti europei (SA: Giornate sfornamento NO2 - Max centralina città di Roma nel 2017) con i due indicatori seguenti: o “Massimo numero di ore di sfornamento del valore limite dell’NO2 registrato nelle stazioni della città di Roma” oppure “Massimo numero di giorni di sfornamento del valore limite del PM10 registrato nelle stazioni della città di Roma”.</i>	<i>emissioni di CO2, come riportate nel Volume 2, par. 6.3.3 del Documento PUMS.</i> <i>Per quanto riguarda gli indicatori, il Piano di Monitoraggio 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 quindi ottemperata in larga parte a seguito del processo che ha portato all’elaborazione del Documento PUMS “Piano di Monitoraggio - Integrazione a seguito Parere Motivato” ed ora integra i documenti PUMS.</i>
--	---

3.3. Ragioni delle scelte alla luce delle possibili alternative

Nel Rapporto Ambientale, al cap.8 “Valutazione degli Effetti Ambientali e Della Sostenibilità Del PUMS” sono state riportate le analisi delle componenti ambientali necessarie a definire l’ambito di influenza del PUMS, le interrelazioni, le sensibilità, gli elementi critici, i rischi e le opportunità, vale a dire tutti gli

Dichiarazione di Sintesi

elementi fondamentali della base di conoscenza necessari per conseguire gli obiettivi generali del Piano. La valutazione degli effetti derivanti dalle azioni previste nello Scenario finale del PUMS è stata effettuata, integrando le valutazioni trasportistiche, ambientali ed economiche (PEF), e considerando che tutte le azioni fossero attuate all'orizzonte temporale di 10 anni.

Attraverso l'uso di modelli di simulazione trasportistica sono stati valutati gli effetti delle azioni di piano stimati sulle diverse componenti ambientali considerate (strettamente correlate al trasporto), riportando risultati di tipo qualitativo o quantitativo; le altre azioni, benché contribuiscano al conseguimento degli obiettivi di piano, saranno valutate nelle successive fasi di definizione progettuale.

Le analisi sono state inoltre integrate sulla base degli esiti del processo di consultazione con soggetti ed enti interessati che si è svolto nella fase di Scoping.

La valutazione degli effetti ambientali (Effetti sulla mobilità; Effetti sulla qualità ambientale) del PUMS è stata condotta in base alle 7 zone PGU in cui è stato suddiviso il territorio interessato. La sintesi delle valutazioni effettuate è stata articolata nel modo seguente:

- a) componenti
- b) zone di PGU (sei zone più una settima zona comprendente il territorio esterno).
- c) Scenari (Attuale, Riferimento, Piano proposto, Piano Integrato).

L'Allegato 4 al Rapporto Ambientale contiene le schede di valutazione relative a ciascuna delle 24 zone VAS comprese nelle 7 macro-zone del PGU. Le schede di valutazione sono state elaborate sulla base delle relative azioni articolate per categoria d'intervento e dei seguenti scenari:

Scenario di Riferimento (SR) è lo scenario di naturale evoluzione demografica ed urbanistica del sistema che comprende le azioni comunque previste, in corso di realizzazione o già finanziati, indipendentemente dall'attuazione degli interventi PUMS, lo scenario di riferimento prevede un orizzonte temporale con proiezione decennale.

Scenario di Piano PUMS (SP) è costituito dalle azioni ed interventi individuati, da attuare nei 10 anni dall'approvazione del Piano stesso. Lo Scenario di Piano SP è stato costruito attraverso una valutazione comparata di scenari alternativi, definiti anche a seguito del primo percorso partecipato e sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione.

Scenario Tendenziale (ST) è infine quello oltre l'orizzonte PUMS e d'attuazione del PRG che comprende interventi con differenti alternative di realizzazione.

Di seguito per ciascuno degli scenari sono stati inseriti, anche gli indicatori segnalati dal Decreto (indicatori di risultato e di realizzazione) per valutare l'effettivo perseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel piano.

Dichiarazione di Sintesi

A conclusione della descrizione degli scenari nel PUMS viene effettuata una comparazione sulla base di tutti gli elementi di valutazione espressamente citati nel Decreto MIT 4 agosto 2019, e si evidenzia, in un breve commento, la capacità dello scenario di soddisfare i criteri attesi: la fattibilità tecnica; l'impatto sul cambio modale verso modalità più sostenibili; la riduzione della congestione; la riduzione dei consumi e delle emissioni (inquinanti locali, effetti climateranti, rumore); il miglioramento della sicurezza; il miglioramento della qualità della vita dei cittadini; l'attrattività commerciale; la percezione degli utenti; il costo ed impatto finanziario in generale. Tutti gli scenari di piano del PUMS di Roma concentrano la proposta sul miglioramento del trasporto pubblico, conformemente ai contenuti del D.M. 4/8/2017 ("Decreto Delrio"). L'impostazione generale del Piano ne rispecchia le linee essenziali, in particolare in merito agli interventi realizzati per il, e a supporto del, trasporto rapido di massa.

Il Parere Motivato di VAS emesso con Det G00846 del 30-01-21, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Lazio (BURL) n.13-2021, suppl.n.2. ha indicato, nelle prescrizioni da ottemperare nel prosieguo dell'iter, l'obbligo di tener conto delle osservazioni mosse dal *Ministero dell'ambiente e della tutela del mare – direzione generale per la crescita sostenibile*, al punto: 3) *il Piano ed il Rapporto Ambientale dovranno tener conto delle osservazioni mosse dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo con nota prot. n.77739 del 5/10/2020, trasmessa dall'Autorità Procedente con nota n.112415 del 13/10/2020.*

In merito alla osservazione n.5: *Fonte dei dati e scenari temporali* si è dato riscontro nell'*allegato 1 bis Osservazioni in fase di valutazione.*

3.4. Considerazioni circa le misure di mitigazione e compensazione previste

Nel Rapporto Ambientale, al cap. 9 *Esiti delle valutazioni e rafforzamento della sostenibilità del piano* sono state sintetizzate le valutazioni rispetto al *Consumo di suolo, paesaggio, biodiversità e beni materiali*, nonché *Mobilità, aria e rumore*, e le *Ulteriori indicazioni migliorative* individuate per gli interventi previsti dal PUMS.

In generale, molti degli interventi analizzati non sono definiti ad un grado di approfondimento sufficiente per individuare con un ragionevole margine di certezza gli effetti che determineranno.

Perciò, l'approccio seguito è stato quello di ribaltare il grado di indeterminatezza insito nella valutazione e cogliere il momento valutativo per fornire indicazioni su come proseguire l'approfondimento progettuale nella maniera meno impattante possibile.

In merito alle misure da attuare nelle fasi successive dell'iter progettuale e autorizzativo delle singole opere il Parere Motivato di VAS emesso con Det G00846 del 30-01-21, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della

Dichiarazione di Sintesi

Regione Lazio (BURL) n.13-2021, suppl.n.2. ha individuato numerose prescrizioni cui ottemperare nel prosieguo degli iter attuativi, tali prescrizioni sono state recepite nel documento integrativo del PUMS: *Roma – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Ulteriori integrazioni ai Documenti PUMS Vol. 1 e Vol. 2 a seguito del Parere Motivato*, al quale si rimanda.

Laddove il recepimento di quanto indicato ha comportato delle modifiche al quadro di riferimento su cui il Piano ha posto le proprie determinazioni, il Rapporto Ambientale, anch'esso modificato e integrato a seguito di tali prescrizioni, fornisce ora evidenza delle eventuali ulteriori valutazioni effettuate e/o delle eventuali modifiche apportate al Piano stesso.

*Tali prescrizioni 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.*

3.5. Misure correttive da adottare in caso di impatti negativi

Il percorso valutativo del PUMS proseguirà sia in fase di attuazione che in fase di gestione; pertanto tramite il monitoraggio verranno individuati e verificati gli impatti significativi sull'ambiente e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati nel Rapporto Ambientale, così da individuare tempestivamente gli impatti imprevisti ed adottare le opportune misure correttive.

Pertanto sulla base dei risultati conseguiti, l'Amministrazione potrà decidere se e come intervenire sul Piano stesso; qualora gli scostamenti tra i valori previsti e quelli effettivamente registrati fossero significativi, sarebbe corretto procedere ad una revisione del Piano. Tuttavia è consigliabile continuare il monitoraggio senza apportare cambiamenti, per un tempo congruo e necessario a stabilire se gli scostamenti registrati possano essere dovuti a particolari situazioni contingenti.

Elenco e sottoscrizione dei firmatari che hanno redatto il documento

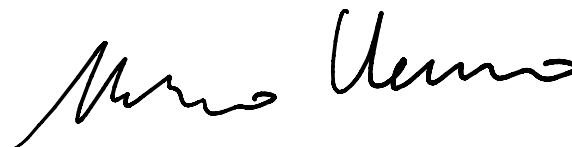
Per Risorse per Roma

Arch. M. Mengoni



Per Roma Servizi per la Mobilità

Ing. A. Fuschiotto



Per il Dipartimento M.&T

Direttore ing. F.S. Pellegrini



PO arch. V. Riccobono



Per il Dipartimento P.A.U.

P.O. Arch. Laura Forgione

