



OGGETTO: VAS-2014_13. Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità. Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ex art.13 del D.Lgs. n.152/2006 relativo al "*Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica - PRMTL*".

RELAZIONE ISTRUTTORIA

PREMESSO CHE:

- con nota n.451457 del 5/8/2014 l'Area Pianificazione e Logistica della ex Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti, in qualità di *Autorità Procedente*, ha presentato l'istanza di avvio della procedura di VAS e trasmesso il Rapporto Preliminare ai sensi dell'art.13, comma 1, del D.Lgs. n.152/2006 relativo al "*Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica - PRMTL*";
- il Piano proposto deve essere sottoposto alla procedura di VAS di cui agli artt.13-18 del D.Lgs. n.152/2006 in quanto rientra nei casi previsti dal combinato disposto degli articoli art.5, comma 1, lett. e) e art.2, comma 2 del D.Lgs. n.152/2006;
- la trasmissione del Rapporto Preliminare ha determinato l'avvio della fase di consultazione preliminare (*scoping*) di cui all'art.13, comma 1, del D.Lgs. n.152/2006;

DATO ATTO che sono stati individuati i seguenti Soggetti Competenti in materia Ambientale comunicati formalmente all'Autorità Procedente con nota prot. n.494110 dell'8/9/2014 integrata con nota prot. n.582729 del 21/10/2014:

- **Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative:**
 - Area Qualità dell'Ambiente e Valutazione Impatto Ambientale;
 - Area Difesa del Suolo e Bonifiche;
 - Area Sistemi Naturali;
 - Area Programmi e Progetti per lo Sviluppo Sostenibile;
 - Area Reti Infrastrutturali;
- **Regione Lazio - Direzione Regionale Territorio, Urbanistica Mobilità e Rifiuti:**
 - Area Urbanistica e Copianificazione Comunale (Province di Frosinone e Latina);
 - Area Urbanistica e Copianificazione Comunale (Province di Roma, Rieti e Viterbo);
 - Area Urbanistica e Copianificazione Comunale (Roma Capitale e Progetti Speciali);
 - Area Pianificazione Paesistica e Territoriale;
 - Area Piani Territoriali dei Consorzi Industriali, Subregionali e Piani di Settore;
 - Area Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi;
 - Area Trasporto su Gomma;
 - Area Porti e Trasporto Marittimo;
 - Area Aeroporti e Infrastrutture Strategiche;
- **Regione Lazio - Direzione per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive;**
- **Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo:**



REGIONE LAZIO

- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio;
- Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale;
- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio;
- Soprintendenza per i Beni Archeologici di Roma;
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Comune di Roma;
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo;

- **Provincia di Roma:**
 - Dipartimento VI - Governo del Territorio;
 - Dipartimento IV - Servizi di Tutela Ambientale;

- **Provincia di Frosinone:**
 - Settore Ambiente;
 - Settore Urbanistica;

- **Provincia di Rieti:**
 - VI Settore;
 - IV Settore;

- **Provincia di Latina:**
 - Settore Urbanistica e Pianificazione Territoriale;
 - Settore Ambiente, energia, difesa del suolo;

- **Provincia di Viterbo:**
 - Settore Pianificazione Territoriale e Urbanistica;
 - Settore Ambiente, Tutela suolo, Aria e Acqua;

- **Autorità di Bacino del Fiume Tevere;**
- **Autorità dei Bacini Regionali del Lazio;**
- **Autorità di Bacino Liri Garigliano e Volturno;**
- **Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fiora;**
- **Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Tronto;**
- **Agenzia Regionale Parchi - ARP;**
- **Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio - ARPA Lazio;**
- **Autorità ATO n.1 Lazio Nord;**
- **Autorità ATO n.2 Lazio Centrale;**
- **Autorità ATO n.3 Lazio Centrale - Rieti;**
- **Autorità ATO n.4 Lazio Meridionale - Latina;**
- **Autorità ATO n.5 Lazio Meridionale;**

- **Regione Toscana;**
- **Regione Molise;**
- **Regione Umbria;**
- **Regione Campania;**
- **Regione Marche;**
- **Regione Abruzzo.**



PRESO ATTO che l'Autorità Procedente ha trasmesso, con nota prot. n.551899 del 6/10/2014, acquisita al prot. n.559947 del 9/10/2014, l'attestazione di ricezione del Rapporto Preliminare integrato da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale;

DATO ATTO che:

- con nota prot. n.582729 del 21/10/2014 è stata convocata dall'Autorità Competente, per il giorno 19/11/2014, la Conferenza di consultazione con i Soggetti Competenti in materia Ambientale, ai sensi dell'art.13, comma 1 del D.Lgs. n.152/2006;
- con nota prot. n.31909 del 21/1/2015 è stato trasmesso, all'Autorità Procedente ed ai Soggetti Competenti in materia Ambientale, l'esito della Conferenza di consultazione;

PRESO ATTO che da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale sono pervenuti alla scrivente, ai sensi dell'art.13, comma 1, del D.Lgs. n.152/2006, i seguenti contributi, utili alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale:

- 1. Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative - Area Aeroporti e Infrastrutture Strategiche:** nota depositata in sede di Conferenza di consultazione del 19/11/2014;
- 2. Autorità ATO n.2 Lazio Centrale - Roma:** nota prot. n.376 del 13/10/2014, acquisita con prot. n.573454 del 16/10/2014;
- 3. Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio:** nota prot. n.128890 del 13/11/2014, acquisita con prot. n.635623 del 17/11/2014;
- 4. Agenzia Regionale per i Parchi - ARP:** nota prot. n.580919 del 20/10/2014;
- 5. Regione Marche - Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia:** nota prot. n.733564 del 14/10/2014, acquisita con prot. n.579275 del 20/10/2014;
- 6. Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fiora:** nota prot. n.10020 del 20/10/2014, acquisita con prot. n.601309 del 30/10/2014;
- 7. Regione Lazio - Direzione Regionale Territorio, Urbanistica Mobilità e Rifiuti - Area Piani Territoriali dei Consorzi Industriali, Subregionali e Piani di Settore:** nota prot. n.652054 del 24/11/2014, acquisita in pari data con prot. n.652077;
- 8. Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative - Area Sistemi Naturali:** nota prot. n.657280 del 26/11/2014, acquisita con prot. n.663596 del 28/11/2014;
- 9. Provincia di Roma - Dipartimento VI - Governo del Territorio, della mobilità e della sicurezza stradale:** nota prot. n.171287 del 19/12/2014, acquisita con prot. n.712099 del 22/12/2014;
- 10. Autorità ATO n.4 Lazio Meridionale - Latina:** nota prot. n.154 del 28/1/2015, acquisita con prot. n.49442 del 29/1/2015;
- 11. Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio:** nota prot. n.18143 del 19/11/2014, acquisita con prot. n.647800 del 21/11/2014, con allegati i seguenti pareri:
 - Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale: prot. n.8985 del 10/11/2014;
 - Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio: prot. n.12890 del 13/11/2014;
 - Soprintendenza per i Beni Archeologici del Comune di Roma: prot. n. 35721 del 22/10/2014;



- Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo: prot. n.31838 del 13/11/2014;

12.Ministero dei Beni e delle Attività Culturali o del Turismo - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio: nota prot. n.19683 dell'11/12/2014, acquisita con prot. n.700655 del 17/12/2014, con allegati i seguenti pareri:

- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Comune di Roma: prot. n.35721 del 22/10/2014;
- Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale: prot. n.8985 del 10/11/2014;
- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio: prot. n.12890 del 13/11/2014;
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo: prot. n.31838 del 13/11/2014;
- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio: prot. n.18560 del 25/11/2014;
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per il Comune di Roma: prot. n.17766 del 19/11/2014;

13.Autorità di Bacino del Fiume Tevere: nota prot. n.676 del 18/2/2015, acquisita con prot. n.91465 del 19/2/2015;

14.Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio - ARPA Lazio: nota prot. n.11460 dell'11/2/2015, acquisita in pari data al prot. n.75930;

15.Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative - Area Difesa del Suolo e Bonifiche: nota prot. n.154506 del 20/3/2015, acquisita con prot. n.161445 del 24/3/2015;

16.Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative - Area Qualità dell'Ambiente e Valutazione Impatto Ambientale: nota prot. n.216190 del 20/4/2015;

DATO ATTO che con nota prot. n.307034 dell'8/6/2015 l'Autorità Competente ha formalizzato la conclusione della 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*, fornendo 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;

CONSIDERATO che gli esiti della Conferenza di consultazione e tutti i contributi pervenuti costituiscono parte sostanziale ed integrante del documento di *scoping*;

DATO ATTO che:

- l'Autorità Procedente ha provveduto a redigere il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica secondo quanto riportato nel documento di *scoping* emesso con nota prot. n.307034 dell'8/6/2015;
- l'Autorità Procedente ha adottato la proposta di Piano con D.G.R. n.1050/2020 e D.G.R. n.5/2021;
- l'Autorità Procedente ha inserito, in uno specifico capitolo del Rapporto Ambientale - *ESITO DELLA CONSULTAZIONE PRELIMINARE* - le informazioni relative ai contributi dei Soggetti Competenti in materia Ambientale e dell'Autorità Competente acquisiti in fase di consultazione, indicando le modalità di recepimento nel PRMTL e/o nel Rapporto Ambientale:

	Sintesi del contenuto di ciascun contributo	Modalità di recepimento nel PRMTL e/o nel rapporto ambientale
--	---	---



<p>1</p> <p>Nota depositata in sede di C.D.S. del 19.11.2014 Regione Lazio Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti Area Aeroporti e Infrastrutture Strategiche</p>	<p>1. Richiesta di inserimento nel Piano dell'elenco degli impianti di risalita, anche sciistici, in esercizio nella Regione Lazio.</p> <p>2. Aeroporti: il Piano prende in considerazione tre studi (Proposta di Piano Nazionale Aeroporti 2012 Enac; Atto di indirizzo per la definizione del Piano... c.d. Piano Passera; Programma di sviluppo Infrastrutturale Fiumicino ADR) non coincidenti con l'attuale posizione espressa dalla Regione Lazio. La Regione L., in sede di Conferenza Stato Regioni ha condiviso il depotenziamento di Ciampino a city airport e il potenziamento di Fiumicino attraverso la massimizzazione della fruibilità dell'aeroporto (Fiumicino sud) mentre non si è espressa sull'ampliamento (Fiumicino nord). Dare maggiore attenzione all'impatto che l'aumento dei passeggeri (da 36 a 80/100 milioni) avrà sulla mobilità (ferro e gomma) sulla direttrice Roma-Fiumicino.</p>	<p>1. Il trasporto a fune della Regione Lazio è disciplinato dalla legge regionale n. 59/83. Nel 2012 con Deliberazione di Giunta n. 3137, la Regione ha proposto una nuova legge in base alla quale l'Assessorato alle Politiche della Mobilità e del Trasporto Pubblico Locale intende dettare una nuova e più puntuale disciplina per i sistemi di trasporto a mezzo di impianti a fune e altri mezzi di risalita, di piste da sci e di norme in materia di sicurezza della pratica degli sport invernali, in cui la stessa Regione si riserva in via esclusiva l'attività pianificatoria e di autorizzazione dei singoli impianti. Gli impianti a fune nella Regione Lazio sono, in generale, relativi ad impianti turistici già realizzati. Allo stato attuale non sono previsti nuovi interventi.</p> <p>2. Cap. 2.1.9 Sistema aeroportuale L'ampliamento di Fiumicino nord non è previsto dal Piano.</p> <p>Par. 2.1.6.2 Interventi per l'Aeroporto di Fiumicino Gli interventi di breve-medio termine sono rivolti al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto (trasporto pubblico, sistema stradale, ferroviario e ciclabile)</p>
<p>2</p> <p>Nota prot. 376 del 13.10.2014 acquisita con prot. 573454 del 16.10.2014 Segreteria Tecnico Operativa Ato 2 Lazio centrale - Roma</p>	<p>Non ha osservazioni sul Rapporto P. ma segnala la necessità di interpellare il Gestore del SII ACEA ATO 2 S.p.A. per verifiche sulla disponibilità idrica e la capacità depurativa nelle zone interessate dai progetti.</p>	<p>Il PRMTL non è un piano attuativo. In fase di progettazione degli interventi saranno verificate le disponibilità idriche e la capacità depurativa nelle zone interessate dai progetti.</p>
<p>3</p> <p>Nota prot. 128890 del 13.11.2014</p>		<p>Vedi contributo n. 11B e 12C</p>
<p>4</p> <p>Prot. n. 580919 del 20.10.2014 ARP agenzia regionale per i parchi area pianificazione rappresentazione del territorio.</p>	<p>1. Nel par. 7.6.1. —Consumo di suolo dovuto alla rete viaria vengono presi in considerazione esclusivamente gli impatti derivanti dal rilascio di inquinanti mentre è opportuna ogni possibile considerazione sulle interferenze anche solo probabili derivanti dalle trasformazioni d'uso dei suoli naturali e o agricoli a seguito della previsione di realizzare o ampliare la rete viaria. 2. Nel par. 7.7. —Ecosistemi e aree naturali si ritiene opportuno inserire tra i sistemi di riferimento le aree di elevata valenza naturalistica secondo criteri della Rete Ecologica Regionale. 3. Manca un quadro di riferimento normativo specifico per il campo ambientale in particolare per le componenti —Flora, Fauna e Biodiversità : Direttiva 92/43/CE —Conservazione degli habitat naturali e semi naturali e della flora e della fauna selvatiche . DM 17.10.2007 —Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative A Zone Speciali di Conservazione ZSC e Zone di Protezione Speciale ZPS. DGR 651 del 19.07.2005 —Adozione delle delimitazioni di proposti SIC e delle ZPS nel Lazio ai fini dell'inserimento nella rete ecologica europea —Natura 2000 ai sensi della Direttiva Habitat. DGR 612 del 16.12.2011 —Rete Europea Natura 2000 L.R. 29/1997 —Norme in materia di aree naturali protette regionali </p>	<p>Gli interventi sul sistema stradale sono in gran parte relativi infrastrutture esistenti, per le quali sono previsti adeguamenti o messa in sicurezza. Le nuove realizzazioni, in particolare la Pedemontana dei Castelli Romani e il Sistema integrato Roma —Latina sono analizzate nel cap. 6 Valutazione della coerenza del Piano, par. 6.3 Valutazione degli effetti del Piano. La normativa di riferimento ed il quadro specifico nella Regione Lazio sono stati riportati nei seguenti paragrafi e capitoli: Par.1.3 Valutazione d'Incidenza; Cap. 4 Caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche; par. 4.8.2.1 Aree protette della Regione Lazio e Rete Natura 2000; par. 4.8.2.2 Fascia costiera regionale. Cap. 5 Obiettivi di protezione ambientale Le analisi condotte relative agli effetti degli interventi proposti dal Piano sulle componenti Natura e biodiversità sono stati valutati nei capitoli: Cap. 6 Valutazione della coerenza del Piano Cap. 7 Valutazione degli effetti negli scenari alternativi del Piano</p>
<p>5</p> <p>Prot. 734350 del 14.10.2014 Regione Marche Giunta Regionale Servizio infrastrutture, trasporti ed energia</p>	<p>Le due regioni, pur avendo l'area di confine estremamente limitata, appartengono alla stessa Piattaforma Logistica dell'Area Centrale (Piano Nazionale della Logistica 2011-2020) che comprende l'interconnessione trasversale lungo la direttrice Adriatico- Tirrenica che mette in comunicazione il porto di Ancona con quello di Civitavecchia.</p> <p>Richiesta di approfondimento, nel capitolo 8 del Rapporto Ambientale, dei possibili effetti ambientali derivanti dalle ripercussioni delle scelte di piano sulle aree esterne al territorio della regione Lazio. In particolare quelli che possono agire sulla connessione Adriatico-Tirrenica.</p>	<p>Cfr Parag 2.1.4.1 Interventi a breve termine: Porto di Civitavecchia. Il Piano intende avvicinare il Porto i Civitavecchia ai principali assi di comunicazione nazionali (Corridoio 1 Berlino-Palermo e Corridoio 23 Baltico-Adriatico), consentendo una connessione di tipo landbridge con il canale adriatico (Ancona, Ravenna), per tale ragione è previsto il completamento della SS 675 Umbro-Laziale, Orte-Civitavecchia</p>
<p>6</p> <p>Prot. 10020 del 20.10.2014 acquisita con prot. 601309 del 30.10.2014 Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fiora</p>	<p>L'Autorità di Bacino del Fiume Fiora fa presente che nelle aree a pericolosità idraulica e da frana molto elevata ed elevata individuate dal PAI, la realizzazione di nuove infrastrutture e gli interventi su quelle esistenti risultano consentiti alle condizioni di cui agli art. 5 commi 5, 6 e 7 e art. 12 commi 2, 7 e 8 delle Norme del Piano stesso.</p>	<p>Il PRMTL non è un piano attuativo</p>
<p>7</p> <p>Prot. 652054 del 24.11.2014 acquisita con prot. 652077 del 24.11.2015 Regione Lazio Direzione Regionale Territorio,</p>	<p>1. coordinare la fase IV con i riferimenti alle procedure di approvazione previste dall'art. 12 della L.R. 38/99. 2. considerare tra gli strumenti di pianificazione sovraordinati anche i Piani Regolatori delle Aree dei Nuclei di Sviluppo Industriale aventi valenza di piani territoriali di coordinamento. 3. aggiornare i riferimenti relativi alla materia dei rifiuti ai criteri e alle indicazioni</p>	<p>Par. 2.2.3.1. Normativa e strumenti di programmazione regionali. 3 Il Piano di gestione dei rifiuti del Lazio si occupa delle fasi della gestione dei rifiuti che riguardano la produzione e la raccolta dei rifiuti urbani, il trattamento meccanico biologico dei rifiuti urbani indifferenziati nonché lo smaltimento dei rifiuti urbani non pericolosi e dei rifiuti del</p>



<p>Urbanistica, Mobilità e Rifiuti Area piani territoriali dei consorzi industriali, sub regionali e di settore</p>	<p>contenute nel vigente piano di settore approvato con DGR 14/2012. 4. si sottolinea la significativa presenza nei diversi Piani/strumenti di alcuni interventi strategici: trasversale Orte-Civitavecchia-Terni, trasversale sud Atina-Cassino-Formia-Gaeta, potenziamento dell'aeroporto di Fiumicino per i servizi cargo e potenziamento dell'accessibilità, potenziamento del porto commerciale di Civitavecchia e di Gaeta, sviluppo del porto commerciale di Fiumicino, ecc. 5. Si suggerisce la predisposizione di un quadro sinottico finale che dia conto della rispondenza degli effetti del Piano agli Obiettivi generali e specifici dello Schema di PTRG</p>	<p>loro trattamento per i quali vige un principio di autosufficienza di ambito territoriale ottimale. 4 gli interventi sono stati analizzati e ricompresi sia nel Piano che nella VAS nei rispettivi paragrafi 5 Il PTRG è stato sintetizzato all'interno del paragrafo 2.2.3.2. Gli obiettivi di sostenibilità sono stati analizzati nel paragrafo 5.1 e sintetizzati/ricompresi all'interno del paragrafo 5.1.2 Selezione degli obiettivi specifici di sostenibilità ambientale</p>
<p>8 Prot. 657280 del 26.11.2014 Direzione Regionale Infrastrutture Ambiente e Politiche Abitative Area Sistemi Naturali</p>	<p>1. porre attenzione alle misure e alle azioni che il Piano stesso dovrà prevedere in rapporto alla presenza delle aree protette (parchi e riserve ai monumenti naturali) delle aree comprese nella Rete Natura 2000 (ZSC ZPS) e delle aree boscate/ assimilate. 2. nel Rapporto Preliminare non è esplicito il quadro di riferimento normativo a livello comunitario, nazionale e regionale relativamente al sistema delle aree protette, della Rete Natura 2000 e della procedura di Valutazione di Incidenza, nonché quello di materia forestale. La suddetta ricognizione deve essere rapportata alle varie tipologie di intervento utile per aggiustamento degli obiettivi generali specifici tenendo presente la possibilità che queste possano rappresentare delle criticità in rapporto alla normativa specifica vigente e inerente ai territori di cui sopra e agli strumenti di pianificazione di settore. 3. inserire nel cap. 8 Valutazione degli effetti delle PRMTL specifici paragrafi aventi riferimento alle aree naturali protette, alla valutazione di incidenza e alle misure da azioni previste sui siti della Rete Natura 2000 con l'individuazione dei potenziali impatti su specie e habitat nei ZSC e ZPS e alle aree boscate ai sensi della L.R. 39/02.</p>	<p>1. Cap. 5 Obiettivi di protezione ambientale Cap. 6 Valutazione della coerenza del Piano 2. Normativa di riferimento: par.1.3 Valutazione d'Incidenza; Cap. 4 Caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche, par. 4.8.2.1 Aree protette della Regione Lazio e Rete Natura 2000 e 4.8.2.2 Fascia costiera regionale Cap. 5 Obiettivi di protezione ambientale 3. Cap.1.3 Valutazione d'Incidenza. Per i porti minori 2.1.5.1 Interventi nelle tre Macroaree Cap. 6 Valutazione della coerenza del Piano</p>
<p>9 Prot. 171287 del 19.12.2014 acquisita con prot. 712099 del 22.12.2014 Dipartimento VI —Governo del territorio della mobilità e della sicurezza stradale Servizio 2 —Urbanistica e attuazione del PTPG </p>	<p>Sistema Logistico 1. il Terminal Roma est-Tivoli incide sulla Riserva Naturale Monte Catillo</p> <p>Corridoi di trasporto pubblico 1. nel R.A. dovrà essere approfondito il corridoio FR2 Tivoli-Bagni di Tivoli che si aggiunge a quello previsto nel PTPG, in quanto lo stesso interferisce con il Territorio agricolo Tutelato componente secondaria della Rete Ecologica Provinciale. 2. non sono stati inseriti tutti i corridoi del trasporto pubblico del PTPG. Sistema Ferroviario 1. tracciato gronda merci cintura sud del PRMTL non corrisponde a quello del PTPG 2. linea Passo Corese-Rieti: valutare l'effettiva sostenibilità che interferisce con l'area protetta proposta Valle del Tevere, il Parco di Veio e con le componenti primarie della Rete Ecologica Provinciale. Sistema Stradale 1. Pedemontana dei Castelli Romani e —A12-SS7-SS148 Pontina Tor de' Cenci: valutare e approfondire nel R.A. soluzioni alternative visto le interferenze con le aree protette e la Rete Ecologica Provinciale. (per la Pedemontana la Provincia di Roma ha già espresso parere negativo in sede di C.d.S specifica) 2. non sono stati inseriti i nuovi tracciati previsti dal PTPG (tavola TP2.3) Sistema aeroportuale 1. Ampliamento di Fiumicino nord. L'intervento presenta forti criticità sul sistema ambientale: valutare la fattibilità dell'intervento.</p>	<p>Sistema Logistico 1. Il Terminal di Tivoli, è stato menzionato nel PRMTL, così come l'area di Tivoli è stata riconosciuta come una delle aree logistiche e produttive della Regione Lazio. Tuttavia, per l'infrastruttura in questione, non è stato possibile determinare l'eventuale scenario di realizzazione poiché l'iter realizzativo è ancora allo Studio di Fattibilità. Il Piano considera pertanto tale intervento, quale un'ipotesi da verificare qualora gli altri terminal del sistema logistico regionale raggiungessero la saturazione della capacità.</p> <p>Corridoi di trasporto pubblico 1. Il Piano propone un nuovo corridoio che intercetta alcuni tratti dei corridoi del PTPG. Sistema Ferroviario 1. La cintura sud, non più riportata nel Piano, è nell'elenco delle opere da espungere dal Programma Infrastrutture Strategiche riportato nella DGR 409 del 2014 con le relative motivazioni. 2. Linea Passo Corese Rieti, è nell'elenco delle opere da espungere dal Programma Infrastrutture Strategiche riportato nella DGR 409/14 con le relative motivazioni. Il Piano accoglie questo intervento nel lungo termine, con la riserva che l'effettiva utilità deve essere valutata con SdF e analisi costi-benefici. Sistema Stradale 1. Il tratto A12 -Tor de' Cenci è stato stralciato nell'ultima versione del Piano. La Pedemontana dei Castelli Romani e il Corridoio Roma -Latina sono analizzate nel Cap. 6 Valutazione della coerenza del Piano, par. 6.3 Valutazione degli effetti del Piano. Sistema aeroportuale 1. Cap. 2.1.9 Sistema aeroportuale 2. Visto l'esito del Masterplan, l'ampliamento di Fiumicino nord non è un intervento previsto dal Piano.</p>
<p>10 Prot. 154 del 28.01.2015 Ente d'Ambito Territorio Ottimale 4 —Lazio Meridionale – Latina </p>	<p>Esprime parere favorevole in quanto gli Obiettivi e Azioni del PRMTL sono compatibili con il Piano d'Ambito. Eventuali futuri interventi derivanti dalle strategie del PRMTL, se non compresi nel Piano d'Ambito, ne dovranno essere conformi.</p>	
<p>11A e 12B Prot. 8985 del 10.11.2014 MBAC Sovrintendenza per i beni archeologici dell'Etruria Meridionale</p>	<p>Il Rapporto Preliminare non tratta dell'impatto dei progetti del Piano sul paesaggio storico in genere e sul patrimonio culturale in particolare. Richiesta di inserire nel R.A. il punto c e d dell'allegato VI alla parte seconda del Dlgs 152/2006</p>	<p>Cfr paragrafo 4.8 Caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche. La valutazione degli effetti generati dagli interventi è riportata nel paragrafo 6.3.4 Valutazione degli effetti su biodiversità e paesaggio.</p>
<p>11B e 12C Prot.12890 del 13.11.2014 MBAC - Soprintendenza per i beni archeologici del Lazio</p>	<p>I contenuti del Piano non consentono in questa fase propedeutica di rilevare problemi specifici in inerenti la tutela del patrimonio archeologico. La vastità del Piano è tale da abbracciare l'intera tipologia di siti archeologici della Regione. Ai fini della salvaguardia dei beni archeologici è opportuno limitare al massimo il consumo</p>	<p>Il Piano riduce, per quanto possibile, la realizzazione di nuove infrastrutture concentrandosi prevalentemente sull'adeguamento e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti.</p>



	del territorio e lo stravolgimento dei luoghi privilegiando... la ristrutturazione e miglioramento dei percorsi di mobilità esistenti.	
11C e 12A Prot. 35721 del 22.10.2014 MBAC Soprintendenza Speciale per i beni archeologici del Comune di Roma	Pur condividendo il contenuto del Piano, visto il carattere generale del medesimo, ritiene opportuno procedere all'esame dei singoli interventi.	
11D e 12D Prot. 31838 del 13.11.2014 MBAC - Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Roma Frosinone Latina Rieti e Viterbo	Il R.A. dovrà destinare un autonomo spazio ai beni paesaggistici e culturali e dovranno essere evidenziate le possibili interferenze fra le previsioni del Piano e i beni paesaggistici e culturali del PTPR.	
12 Prot. 19683 del 11.12.2014 acquisita con prot.700655 del 17.12.2014 MBAC Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Lazio	Il R.A. oltre ad includere i contenuti dell'allegato VI del Dlgs 152/06, includa tutti gli approfondimenti richiesti dalle sovrintendenze, ed in particolare dalla Soprintendenza per i beni archeologici del Lazio, a livello di previsione di nuove infrastrutture: limitare al massimo il consumo di territorio e lo stravolgimento dei luoghi... privilegiando la ristrutturazione e il miglioramento dei percorsi esistenti. ... evitare la coincidenza o l'attraversamento con tracciati antichi, mantenendo o integrando le fasce di rispetto...]. Dal punto di vista archeologico —si rileva come le nuove direttrici... abbiano un forte impatto sul patrimonio archeologico e sul relativo contesto ambientale....]. Approfondire nel R.A. i seguenti argomenti: misure e azioni di valorizzazione dei beni archeologici e paesaggistici insistenti sul territorio; misure e azioni di recupero del paesaggio laddove i valori riconosciuti siano stati intaccati; misure degli impatti sul paesaggio sui beni culturali legati alla realizzazione del piano; misure degli impatti che si determinerebbero in relazione all'inserimento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria indispensabili al potenziamento delle infrastrutture. Sistema Portuale Per i porti di Civitavecchia Fiumicino a Gaeta dovranno essere esaminate le criticità in schede sul tipo di quelle contenute nelle Linee guida per la redazione del nuovo Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio. Tali linee guida rimandano oltre al sistema delle metropolitane del mare, anche a quello delle diportismo nautico, basato sulla distinzione tra porto turistico, approdo turistico e punto di ormeggio. Per tali infrastrutture si ritiene necessaria una programmazione dello sviluppo del settore portuale di un uso dei territori costieri compatibili con i valori paesaggistici di cui sono portatori e si rimanda alla ridefinizione del Piano di Coordinamento dei Porti del Lazio, già redatto nel 1998 ma mai sottoposto a Vas. Il nuovo piano dovrà prevedere un'opportuna schedatura delle strutture esistenti e di quelle che si intendono potenziare, nonché di eventuali nuove realizzazioni, escludendo quelle proposte di infrastrutture già esaminate con esito negativo.	Il Piano riduce, per quanto possibile, la realizzazione di nuove infrastrutture concentrandosi prevalentemente sull'adeguamento e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti. Per la valutazione degli effetti generati dagli interventi confronta il paragrafi: 6.3.3 Suolo, acque e ambiente marino 6.3.4 Biodiversità e paesaggio
12F Prot. 17766 del 19.11.2014 MBAC Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici del Comune di Roma	Non sussistono motivi ostativi all'elaborazione del Piano. Sarebbe opportuno comunque, in sede di redazione di Piano, tener conto dei territori, delle aree e degli immobili soggetti a tutela ai sensi del Dlgs 42/04 per poter esprimere in dettaglio, laddove necessario, le misure di salvaguardia dei predetti beni culturali archeologici, architettonici, etnoantropologici, paesaggistici e storico artistici.	Per la valutazione degli effetti generati dagli interventi confronta il paragrafi: 6.3.3 Suolo, acque e ambiente marino 6.3.4 Biodiversità e paesaggio
13 Prot. n. 696 del 18.02.2015 acquisita con prot. 91465 del 19.02.2015 Autorità di Bacino del Fiume Tevere	Dovrà essere verificata la coerenza degli interventi infrastrutturali con i seguenti strumenti di pianificazione: Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, Piano di bacino del fiume Tevere-V stralcio funzionale per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce, Piano di Gestione del Distretto Idrografico dell'Appennino Centrale. Il R.A. dovrà evidenziare eventuali impatti del Piano rispetto le componenti ambientali acqua e suolo.	Il Piano riduce, per quanto possibile, la realizzazione di nuove infrastrutture concentrandosi prevalentemente sull'adeguamento e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti. Per la valutazione degli effetti generati dagli interventi confronta il paragrafi: 6.3.3 Suolo, acque e ambiente marino
14 Nota prot. 11460 del 11.02.2015 acquisita con prot. 75930 del 11.02.2015 Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio ARPA LAZIO	Il R.A. dovrà contenere la descrizione di tutti gli obiettivi, delle misure e delle azioni previste nel PRMTL, e l'analisi e valutazione della significatività degli impatti ambientali generati dall'attuazione del piano. ANALISI DI COERENZA: dovrà essere verificata la coerenza tra le azioni previste dal piano gli strumenti di pianificazione. ARIA: aggiornare la struttura della rete di monitoraggio (par. 724) e l'analisi dei dati di qualità dell'aria. RUMORE: aggiornare le informazioni (infrastrutture di trasporto aereo portuali presenti nel sito Internet dell'arpa Lazio). RISORSE IDRICHE: verificare l'impatto delle azioni di piano sulla matrice acqua in particolare per le infrastrutture portuali. SUOLO: approfondire il tema del consumo di suolo sia per quanto riguarda lo stato attuale che l'impatto generato dall'attuazione del Piano.	confronta capitoli 5-6-7 e 8 di VAS



	<p>MONITORAGGIO: il sistema degli indicatori del Piano dovrà considerare sia gli aspetti ambientali che quelli economici e sociali. Individuare un numero ristretto di indicatori (massimo 10) in grado di rappresentare l'andamento delle azioni e degli effetti sull'ambiente del PRMTL</p>	
<p>15</p> <p>Prot. 154506 del 20.03.2015 acquisita con prot. 161445 del 24.03.2015 Direzione Regionale Infrastrutture Ambiente e Politiche Abitative Area difesa del suolo e bonifiche</p>	<p>1. Il R.A. dovrà riportare che prima della realizzazione degli interventi sulla rete stradale e ferroviaria qualora questi ricadano nell'ambito dell'art. 89 del d.p.r. 380/01, dovrà essere rilasciato il parere geomorfologico di competenza della scrivente area. 2. Nelle aree soggette a vincolo idrogeologico dovranno essere acquisiti i relativi nulla osta. Da preferire gli interventi possibilmente in aree non boscate. 3. Per qualunque progetto esecutivo dovrà essere prevista l'applicazione delle NTC 2008 in materia di costruzioni in zone sismiche. 4. Il R.A. dovrà riportare le misure che saranno previste nelle aree delimitate del piano di assetto idrogeologico, che dovranno essere coerenti con quanto previsto dal piano stesso. 5. Il R.A. dovrà riportare il massimo incremento percentuale di superficie di territorio impermeabilizzato e le misure volte a limitare l'impermeabilizzazione o limitarne gli effetti prevedendo nella progettazione anche in varianza idraulica. 6. Capitolo Sinkhole: deve essere aggiornato con quanto riportato nella determinazione N. A 02782 Del 08. 04. 2013, in cui è presente l'elenco dei Sinkhole noti. 7. Il R.A. dovrà considerare l'esclusione dei nuovi interventi in corrispondenza delle aree di salvaguardia, ed in particolare nelle zone di rispetto, per la captazione ad uso idropotabile</p>	<p>Per la realizzazione dei nuovi interventi e/o per l'ampliamento o adeguamento delle infrastrutture esistenti il Piano rimanda ai successivi livelli di studio e progettazione, nonché al Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 ed alle NTC 2008 in materia di costruzioni in zone sismiche</p>
<p>16</p> <p>Prot.216190 del 20.04.2015 Direzione Regionale Infrastrutture Ambiente e Politiche Abitative Area Qualità Dell'ambiente e Valutazione Impatto Ambientale</p>	<p>1. L'illustrazione dei contenuti, dovrà esplicitare le determinazioni di piano e in quale misura le stesse concorrono a raggiungimento degli obiettivi evidenziati tenuto conto delle specificità territoriali e delle previsioni normative vigenti 2. L'illustrazione degli obiettivi principali del piano ovvero: a. Assicurare la mobilità attraverso l'incentivazione e il miglioramento della mobilità urbana, con particolare riguardo alle aree con elevati livelli di congestione inquinamento; b. Assicurare l'integrazione tra i vari modi di trasporto, con l'obiettivo di decongestionare il traffico, ridurre i tempi di percorrenza e disinquinare l'ambiente; nella loro formulazione in obiettivi specifici, dovrà essere effettuata mediante una correlazione univoca con obiettivi di protezione ambientale derivanti dalle normative sovraordinate strategie di sviluppo sostenibile. 3. Evidenziare come gli obiettivi specifici di piano concorrono al raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria di cui al Piano di risanamento regionale. 4. I determinanti di piano dovranno essere individuati ed univocamente correlati con gli obiettivi specifici dello stesso tenuto conto della zonizzazione del piano di risanamento della qualità dell'aria e quello della tutela delle acque regionali. 5. I determinanti dovranno essere sottoposti ad analisi di alternative in modo tale da evidenziare le ragioni della scelta effettuata e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione nell'ottica di raggiungimento degli obiettivi. 6. nella determinazione degli obiettivi perseguiti dal Piano e nella correlata individuazione dei determinanti, il RA dovrà fornire il riscontro di eventuali assunzioni effettuate in ordine al Libro Bianco —Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti... 7. L'analisi descrizione dello stato attuale dell'ambiente, per la componente aria, dovrà essere effettuata tenendo in considerazione la zonizzazione del PRQA al fine di evidenziare le correlazioni tra sistema della mobilità e stato degli inquinanti nonché le criticità 8. L'analisi descrizione dello stato attuale dell'ambiente, per la componente acqua, dovrà essere effettuata tenendo in considerazione la zonizzazione il Piano di Tutela delle Acque Regionale al fine di evidenziare le correlazioni tra sistema della mobilità e stato degli inquinanti nonché le criticità 9. il piano di monitoraggio dovrà essere strutturato in modo tale da: individuare indicatori capaci di tenere sotto controllo gli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del Piano; individuare tempestivamente gli impatti imprevisti, le misure correttive; evidenziare le modalità con cui opera al fine di adottare le misure correttive. 10. Quanto al punto precedente con riferimento alla componente aria ed in particolare agli inquinanti di cui alla DIR 2008/50 ed agli indicatori da essa individuati</p>	<p>Per i punti 1-2-3-6-7-8 Cap.5 Obiettivi di protezione ambientale Dal vaglio dei Piani e dei Programmi di riferimento (mondiali, europei, nazionali, regionali, ecc.) si sono individuati gli obiettivi generali di sostenibilità ambientale e selezionati quelli specifici. Gli obiettivi specifici, elencati nel par.5.1.2, sono stati posti a base della verifica di coerenza esterna del Piano. Nel par. 5.2 sono descritti gli obiettivi generali di sostenibilità assunti dal PRMTL Dai macro obiettivi di sistema sono stati selezionati gli obiettivi specifici di sostenibilità assunti dal Piano e utilizzati nelle matrici del cap. 6, par.6.2, per la verifica della coerenza interna del Piano. Punto 4 Par. 6.1 Valutazione della coerenza esterna del Piano Par. 4.5 Acque superficiali e sotterranee Punto 5 Cap. 7 Valutazione degli effetti Punti 7-8 Par. 4.2 Qualità dell'aria</p>

- l'Autorità Procedente ha provveduto a pubblicare l'avviso di deposito del Rapporto Ambientale (RA) e Sintesi non Tecnica (SnT) della VAS del Piano sul BURL n.29 del 23/3/2021, come comunicato con nota prot. n.258534 del 23/3/2021 inviata all'Autorità Competente;



REGIONE LAZIO

- l'Autorità Procedente ha altresì provveduto a pubblicare sul proprio sito *web* tutta la documentazione del Piano e del Rapporto Ambientale, ai fini delle osservazioni;
- dalla sopra citata pubblicazione è decorso il periodo utile di 60 giorni di cui all'art.14 del D.Lgs. n.152/2006 per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico;
- entro il termine della consultazione pubblica sono pervenute osservazioni da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale relative alla Piano, al Rapporto Ambientale ed alla Sintesi non Tecnica, ai sensi del D.Lgs. n.152/2006, di seguito elencate:
 - o **Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica - Area Pianificazione Paesaggistica e di Area Vasta:** nota prot. n.269605 del 26/3/2021;
 - o **Regione Lazio - Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette:** nota prot. n.336519 del 14/4/2021;
 - o **ARPA Lazio:** nota prot. n.32786 del 19/5/2021, acquisita in pari data al prot. n.446084;
 - o **Unindustria:** nota prot. n.5/2021 MG/lil del 20/5/2021, acquisita al prot. n.456999 del 21/5/2021.
- con nota prot. n.286429 del 22/3/2022, l'Autorità Competente ha convocato per il giorno 1/4/2022 una Riunione di valutazione al fine di valutare la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi dell'articolo 14 e di verificare l'individuazione di eventuali contributi aggiuntivi;
- con nota prot. n.286429 del 12/4/2022, l'Autorità Procedente ha trasmesso un aggiornamento del Rapporto Ambientale, della Sintesi non Tecnica coerentemente a quanto richiesto nel corso della riunione di valutazione del giorno 1/4/2022;
- con nota prot. n.424905 del 2/5/2022 sono stati trasmessi all'Autorità Procedente gli esiti della suddetta Riunione di valutazione;

TENUTO CONTO che il Rapporto Ambientale e la proposta di Piano hanno evidenziato i seguenti elementi utili ai fini della valutazione:

Il Piano ha come macro-obiettivi quelli di adeguare le infrastrutture e i servizi di trasporto alle esigenze territoriali e, in secondo luogo, di ristabilire un equilibrio sostenibile fra domanda e offerta di trasporto individuale e collettiva.

Lo Schema di Piano è organizzato

- *Il sistema ferroviario*
- *Il sistema stradale*
- *La mobilità ciclabile*
- *Il sistema dell'Autorità portuale*
- *I porti di interesse regionale*
- *Il sistema aeroportuale*
- *Il trasporto pubblico locale*
- *Il sistema della logistica*
- *I sistemi urbani*
- *Il piano di monitoraggio*
- *Relazione di sintesi*

In riferimento sia alla mobilità passeggeri che a quella merci, il PRMTL stabilisce i termini temporali delle strategie ed azioni previste, che possono essere sintetizzate:

- *medio periodo (2025-2030): relativo a un assetto infrastrutturale "prevedibile" in cui sono inclusi gli interventi programmati per ogni sistema con copertura finanziaria.*



REGIONE LAZIO

- *lungo periodo 2040: è la visione del Piano relativa al “desiderabile” in cui sono inseriti interventi solo proposti o ancora da consolidare per i quali, nella maggior parte dei casi, non è ancora stato allocato un finanziamento.*

Per ogni “Sistema” considerato dal Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica sono previsti interventi negli orizzonti temporali sopra riportati al fine di perseguire gli obiettivi specifici per ciascun sistema considerato.

1. Sistema ferroviario

Gli obiettivi di Piano relativi all’infrastruttura ferroviaria del Lazio, definiti sulla base delle criticità attuali della rete, delle caratteristiche della visione al 2040, delle strategie di sviluppo dei sistemi TPL, logistico, portuale e aeroportuale, sono:

- *Aumentare la capacità della rete in modo da poter migliorare il livello di servizio in termini di frequenze e di gestione dei flussi eterotachici;*
- *Migliorare l’accessibilità alla rete con nuove fermate;*
- *Migliorare l’integrazione della rete ferroviaria con le altre modalità di trasporto;*
- *Eliminare le interferenze tra flussi del traffico passeggeri e merci;*
- *Eliminare gradualmente i passaggi a livello, che hanno un impatto negativo sulla regolarità dell’esercizio del trasporto ferroviario.*

Interventi breve/medio periodo:

Linea	Intervento
	<i>Adeguamento stazioni di attestamento dei servizi</i>
	<i>Adeguamento del modulo di banchina delle stazioni in cui si effettuano servizi</i>
	<i>Interventi tecnologici: banalizzazione; riduzione distanza sezioni di blocco; sistemi di telecomando con Posto Centrale a Termini</i>
	<i>Eliminazione dei passaggi a livello</i>
	<i>Riqualificazione stazioni/fermate esistenti</i>
<i>FL1/FL3</i>	<i>Nodo del Pigneto: interscambio tra Metro C e Servizi FL1/FL3 (I fase)</i>
<i>FL2</i>	<i>Raddoppio Lunghezza-Guidonia con le nuove stazioni di Bagni di Tivoli e Guidonia Collefiorito</i>
<i>FL2</i>	<i>PRG Tiburtina: collegamento binari “est” con la linea Mercè</i>
<i>FL2/RM-PE</i>	<i>Potenziamento tecnologico tratta Guidonia-Sulmona</i>
<i>FL4</i>	<i>Realizzazione stazione a servizio delle linee FL4 (PRG Ciampino)</i>
<i>FL4</i>	<i>Quadruplicamento Ciampino - Capannelle</i>
<i>FL4 F</i>	<i>Realizzazione della stazione di Villa Senni sulla FL4 per Frascati per aumentare la frequenza dei servizi</i>
<i>FL4</i>	<i>Eliminazione Passaggi a Livello</i>
<i>FL5</i>	<i>Adeguamento della FL5 Roma-Civitavecchia a linea suburbana ad alta frequenza e potenziamento del nodo di scambio della Stazione San Pietro</i>
<i>FL5</i>	<i>Nuova fermata Massimina (in relazione al servizio viaggiatori a Roma Aurelia)</i>
<i>FL7</i>	<i>Nuova Fermata Statuario</i>
<i>FL7</i>	<i>Nuova Fermata Divino Amore</i>
<i>FL7</i>	<i>Ripristino della linea ferroviaria Priverno-Fossanova-Terracina</i>
<i>FL8</i>	<i>Raddoppio Campoleone-Aprilia</i>
<i>FL8</i>	<i>Raddoppio Aprilia - Nettuno</i>
<i>FL8</i>	<i>Adeguamento della FL8 Roma-Nettuno a linea suburbana ad alta frequenza e adeguamento dei nodi di scambio</i>
<i>FL8</i>	<i>Eliminazione Passaggi a Livello</i>



REGIONE LAZIO

Roma-Lido	Diramazione Madonnetta - Fiera di Roma - Fiumicino aeroporto - Fiumicino città
Roma-Lido	Ammodernamento della linea, delle stazioni e degli impianti
Roma-Lido	Realizzazione di un nuovo deposito/officina nell'area dell'ex scalo merci di Lido Centro
Roma-Lido	Ammodernamento deposito Magliana vecchia e stazioni
Roma-Viterbo	Ammodernamento e potenziamento tratta P. le Flaminio-Montebello
Roma-Viterbo	Raddoppio tratta Montebello-Riano
Roma-Viterbo	Raddoppio tratta Riano - Morlupo
Roma-Viterbo	Raddoppio e rettifica di tracciato Magliano-Morlupo-Pian Paradiso
Roma-Viterbo	Raddoppio e rettifica tracciato Piano Paradiso – Civita Castellana – Fabbrica di Roma
Roma-Viterbo	Interventi per la sicurezza ferroviaria
Roma-Viterbo	Nuova fermata Valle Giulia
Roma-Viterbo	Interventi sulle stazioni, depositi e per la sicurezza ferroviaria
Roma-Lido e Roma-Viterbo	Manutenzione straordinaria del materiale rotabile esistente e degli impianti di sistema
Roma-Lido e Roma-Viterbo	Acquisto nuovi treni
Anello ferroviario	Chiusura
Altre linee	Completamento della ferrovia Formia-Gaeta (Littorina)
Altre linee	Ripristino Orte-Civitavecchia
Altre linee	Nuova stazione AV Ferentino
Altre linee	Corridoio Roma - Pescara
Metro A	Prolungamento fino a Tor Vergata
Collegamenti	Riattivazione del collegamento tra Smistamento e San Lorenzo per il trasporto merci

Interventi lungo periodo:

Linea	Intervento
	Acquisto e manutenzione materiale rotabile treni ferrovie regionali
	Interventi di riorganizzazione del Sistema ferro
Anello Ferroviario	Stazione Tuscolana: Quadruplicamento collegamento con Tiburtina e scavalco di collegamento con Casilina
FL1	Nuova fermata Zama
FL1	Nuova fermata Newton
FL1	Nuova fermata Portuense/Meucci
FL1	Nuova fermata Ponte Lanciani
FL1/FL5	Potenziamento collegamento FL1 – FL5 (Ponte Galeria-Maccarese)
FL1/FL3/FL4/FL6	Nodo del Pigneto: Completamento con interscambio con servizi FL4/FL6 (II fase)
FL2	Nuova fermata Casal Bertone/Portonaccio
FL3	Raddoppio Cesano-Bracciano
FL3	Raddoppio Bracciano-Viterbo
FL4	Quadruplicamento Capannelle - Roma Casilina
FL4A	Realizzazione di punti di incrocio sulla FL4 per Albano per migliorare la regolarità dei servizi
FL4A	Raddoppio Ciampino-Albano



FL4V	Realizzazione di punti di incrocio o raddoppi parziali sulla FL4 per Velletri per migliorare la regolarità dei servizi
FL4V	Raddoppio Ciampino-Velletri
FL4V	Nuova Fermata Mazzamagna
FL4/FL6	Nuova fermata Ciampino 2/Gregna
FL5	Nuova stazione Porta Tarquinia
FL6	Nuova fermata Centroni
FL6	Nuova fermata Valmontone Parco
FL7	Nuova fermata Paglian Casale
Nuove linee	Nuova gronda Mercè (collegam. Roma-Pisa e Roma-Napoli via Formia)
Nuove linee	Collegamento Gaeta-Cassino: nuova linea Minturno-Rocca D'Evandro
Nuove linee	Nuova linea tra Passo Corese e Rieti
Nodi e Connessioni	Nodi e connessioni ferroviarie porti di Civitavecchia e Gaeta
Adeguamenti	Elettrificazione dell'intera linea Ferrovia Terni - Rieti

2. Sistema stradale

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

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

Interventi breve/medio periodo:

- *Interventi di governance*
 - A. *Gestione del patrimonio stradale (Asset Management) per contrastare le criticità legate alla programmazione della manutenzione delle infrastrutture;*
 - B. *Approccio "Safe System" e procedure di Gestione della Sicurezza delle Infrastrutture Stradali (Valutazione di Impatto sulla sicurezza stradale, Road Safety Audit e Inspection, Network-wide Road Assessment) per assicurare l'integrazione della sicurezza in tutte le fasi della pianificazione, della progettazione e del funzionamento delle infrastrutture stradali regionali;*
 - C. *Misure di mitigazione ambientale per contrastare le criticità riguardanti l'inquinamento acustico ed atmosferico;*
 - D. *Trasformazione digitale della rete stradale e diffusione dei sistemi C-ITS tra cui: Sistemi di controllo delle rampe autostradali per la riduzione della congestione da traffico sugli svincoli del GRA, Sistemi di controllo dinamico delle velocità e corsie dinamiche per l'incremento della sicurezza dell'infrastruttura e per la fluidificazione del traffico e Smart Roads;*
 - E. *Creazione di Corridoi regionali per il TPL;*
 - F. *Interventi a favore della diffusione della Mobilità elettrica (installazione punti di ricarica veloce sulla rete extraurbana).*
- *Interventi infrastrutturali*
 - A. *Messa in sicurezza dell'autostrada A24 Strada dei Parchi;*
 - B. *Completamento del Corridoio Tirrenico Livorno – Civitavecchia;*
 - C. *Completamento della SS 675 Orte-Civitavecchia nel tratto tra Monteromano e Tarquinia;*
 - D. *Completamento a due corsie della SS 578 Salto - Cicolana nel tratto Rieti-Grotti di Cittaducale;*
 - E. *Adeguamento della SR 630 Ausonia;*
 - F. *Nuovo Corridoio Roma – Latina (tratta Tor de Cenci – Borgo Piave), che rappresenta il nuovo asse Dorsale Tirrenico sud;*
 - G. *Nuova bretella Cisterna-Valmontone, con cui le aree produttive pontine avranno un migliore*



REGIONE LAZIO

accesso all'A1, e l'adeguamento della SS 156 dei Monti Lepini nei tratti Sezze - SS 7 Appia SS 148 Pontina e SS 214 Sora- Frosinone- Ferentino che collegherà in modo efficiente i due capoluoghi di Latina e Frosinone;

- H. Potenziamento della SS4 Salaria (interventi di adeguamento, riqualificazione e messa in sicurezza);
- I. Una serie di adeguamenti locali, allo scopo di migliorare l'accessibilità dei principali sistemi urbani e produttivi;
- J. Opere di potenziamento del GRA;

Interventi lungo periodo:

- *Interventi di governance*
 - A. *Mobilità elettrica: estendere la rete di ricarica veloce a tutta la rete extraurbana, garantendo che fra un punto di ricarica veloce e l'altro intercorrano al massimo 50 Km; garantire la presenza di un punto di ricarica di potenza standard pubblico in tutti i Comuni della regione;*
- *Interventi infrastrutturali*
 - A. *Pedemontana dei Castelli Romani;*
 - B. *Nuovo tracciato della SS 156 – SS 214 dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia;*
 - C. *Completamento a 4 corsie della SS2 Cassia nel tratto Roma-Viterbo;*
 - D. *Una serie di adeguamenti locali tra cui:*
 - o *la realizzazione di un collegamento viario diretto tra l'Ospedale Belcolle di Viterbo e la SP1 Cimina;*
 - o *completamento dell'attuale Tangenziale dei Castelli;*
 - o *la Variante in Comune di Formia della SS 7 Appia.*

3. Mobilità ciclabile

La visione del Piano è di consentire alle persone di tutte le età e abilità l'uso della bicicletta per gli spostamenti brevi di tutti i giorni e per gli spostamenti lunghi, ma saltuari, per gli spostamenti di turismo e svago. Gli spostamenti in bicicletta devono essere piacevoli, più sicuri e più veloci.

Linee di azione

Il Piano adotta come riferimenti sovra regionali il progetto europeo EuroVelo e quello italiano Bicalia.

EuroVelo, promosso dalla ECF1, prevede una rete ciclabile transnazionale attraverso l'intero continente europeo, che si articola in 12 grandi itinerari per collegare Dublino a Mosca, Capo Nord a Malta, lo stretto di Gibilterra a Cipro. Due dei tre percorsi che passano in Italia, la Romea Francigena (EV5) e la ciclovia del Sole (EV7), attraversano Roma e il Lazio, da Nord-Ovest a Sud-Est, sono interamente integrati nel Piano regionale e ne rappresentano l'ossatura.

Bicalia (BI) è il progetto di rete ciclabile nazionale proposto dalla FIAB nel 2000, ad integrazione nazionale di EuroVelo (EV). Complessivamente prevede 14 grandi itinerari che attraversano tutta l'Italia da nord a sud e da est ad ovest.

La Regione Lazio è attraversata da 5 itinerari Bicalia, naturalmente compresi nel disegno del SdC.

- *BI 5 Ciclovia Romea Tiberina. (km 800), da Tarvisio a Roma*
- *BI 7 Ciclovia Tibur Valeria (km 300), da Roma a Pescara*
- *BI 9 Ciclovia Salaria. (km 400), da Roma a San Benedetto del Tronto*
- *BI 13 Ciclovia dei Tratturi (km 300), da Vasto a Gaeta*
- *BI 19 Ciclovia Tirrenica (km 814), da Ventimiglia a Latina*

Il Piano considera anche le ferrovie abbandonate, che vengono distinte in 3 gruppi: ferrovie chiuse al traffico; varianti di tracciato; ferrovie incompiute. Sono individuate 16 linee, quasi tutte suscettibili di recupero.



REGIONE LAZIO

Oltre ai percorsi principali il SdC prevede reti di percorsi secondari, a minore intensità di traffico, in alcuni casi parte delle direttrici prevalenti:

- reti per sistemi o sottosistemi urbano territoriali, di adduzione ai nodi di scambio (stazioni ferrovie regionali) e ai centri di sistema locale, destinate alla mobilità quotidiana per lavoro e accesso ai servizi
- circuiti cicloturistici locali, a partire dai nodi di scambio o dalle direttrici longitudinali e trasversali.

Il SdC segnala anche le stazioni della rete ferroviaria regionale che svolgono un ruolo di nodi intermodali bici/ferro. In questi il PRMC prevedrà la realizzazione di servizi per le biciclette, come gli stalli per il parcheggio bici.

Nel dettaglio, gli interventi proposti riguarderanno:

- la realizzazione integrale dei percorsi Eurovelo e Bicalia e delle direttrici trasversali, coerentemente con i protocolli d'intesa interregionali sottoscritti dalla Regione Lazio con la Toscana e la Liguria per la Ciclovía Tirrenica (Bicalia 19) e con la Toscana e l'Umbria per la Ciclovía del Sole e la Ciclovía Romea (Eurovelo 7 e Bicalia 5), così come quanto recepito dallo schema strategico nazionale definito dal MIT relativamente al territorio della Regione Lazio;
- l'integrazione di cicloservizi (ciclostazioni e area di sosta) e di segnaletica specializzata su tutto il territorio (segnaletica di direzione e informativa).

4. Sistema Autorità Portuale

Gli obiettivi generali, condivisi a livello nazionale (Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, 2015) ed Europeo, che interessano anche il sistema portuale e marittimo del Lazio sono riconducibili a:

- Semplificazione delle formalità amministrative per le navi che viaggiano tra porti dell'UE ma che effettuano scali in un paese terzo o in una zona franca.
- Potenziamento della trasmissione elettronica dei dati.
- Realizzazione dello sportello amministrativo unico.
- Semplificazione delle norme sul trasporto di merci pericolose per mare.
- Coordinamento delle ispezioni amministrative allo scopo di ridurre i tempi di rotazione delle navi nei porti.
- Semplificazione nella comunicazione tra le amministrazioni.
- Razionalizzazione dei flussi e degli spazi nei porti.
- Riduzione delle emissioni inquinanti dei porti.

La visione si articola in tre poli portuali, ciascuno dei quali è integrato in un sistema porto-hinterland con una propria specializzazione:

- Nord: Porto di Civitavecchia con sistema logistico di riferimento negli interporti di Civitavecchia, Fiumicino ed Orte, e sistema turistico-crociéristico orientato a Roma.
- Centro: Porto di Fiumicino e sistema aeroportuale e logistico di Fiumicino.
- Sud: Porto di Gaeta con sistema logistico collegato ai comparti produttivi del sud del Lazio, sistema turistico locale e sistema della nautica.

Gli obiettivi generali del sistema portuale così definito sono:

- Rendere il Lazio il principale scalo crociéristico del Mediterraneo, accrescendo la produttività del comparto turistico e del relativo indotto;
- Recuperare i container destinati al Lazio che scelgono di arrivare in altri porti italiani o destinati altrove ma che potrebbero avere nel Lazio il naturale riferimento logistico. Il raggiungimento di questo obiettivo dipende anche dall'efficienza della retroportualità e dei servizi logistici e ferroviari dell'hinterland;
- Rappresentare la porta di accesso per nuovi traffici dai paesi del Maghreb e dell'Africa settentrionale in generale, attraverso servizi di Short Sea Shipping e linee di Autostrade del Mare, soprattutto per merci deperibili i cui consistenti traffici seguono oggi altre vie (Spagna, Francia, regioni del Nord Italia) per giungere nel territorio laziale;



REGIONE LAZIO

- *Potenziare il settore della nautica e dello yachting accrescendone il mercato.*

Interventi di breve/medio termine

Porto di Civitavecchia

- *Realizzazione del pontile della darsena traghetti, il banchinamento della darsena servizi e le relative opere di urbanizzazione e ottemperanze ambientali*
- *Prolungamento della banchina 13 e prima fase esecutiva della DEGM – Darsena Energetica Grandi Masse, per quanto al molo petrolifero.*
- *Interventi ferroviari: riqualificazione del fascio binari interno al porto e nella realizzazione del collegamento ferroviario al terminal contenitori, oltre che una stazione in porto per i treni passeggeri, per migliorare il servizio al traffico crocieristico.*
- *Interventi stradali: un nuovo accesso nord al porto (Fiumaretta), un nuovo accesso Vespucci e nuove rampe di accesso all'area ENEL.*

Porto di Gaeta

- *Miglioramento dell'accessibilità al porto, incluso nei relativi sistemi del PRMTL, opere di completamento del porto commerciale (completamento dei nuovi piazzali e un nuovo pontile della darsena traghetti);*
- *Polo per la posa in mare di cavi speciali da utilizzare nei settori dell'energia, delle telecomunicazioni e fibre ottiche*

Porto di Fiumicino

- *Realizzazione del I lotto del nuovo porto, considerato opera prioritaria per lo sviluppo del Paese (DEF 2020): create banchine e piazzali per il ricovero pescherecci e il mercato ittico, creazione di opere infrastrutturali per ospitare la cantieristica navale e i servizi tecnici-nautici e delle Forze dell'ordine; realizzazione di una darsena per l'attracco delle navi crociera e dei battelli destinati al traffico fluviale passeggeri che giungerà nel cuore di Roma.*

Interventi di lungo termine

Porto di Civitavecchia

- *Ampliamento della banchina 13 e la riqualificazione di altre banchine. Si prevede inoltre il completamento della DEGM, della realizzazione del collegamento con l'antemurale;*
- *Prolungamento dell'antemurale Colombo del porto. Questo consentirà l'aumento della sicurezza della navigazione all'imboccatura portuale e all'ingresso della darsena servizi;*
- *Realizzazione del nuovo accesso al Bacino Storico del porto, con separazione dei traffici, e il nuovo Varco Nord.*

Porto di Fiumicino

- *Realizzazione del II lotto funzionale, incluso l'adeguamento dell'accessibilità portuale, sulla base della progettazione completata nel medio termine. Il progetto dell'intero porto commerciale di Fiumicino rivestirà notevole importanza per i traffici commerciali e per i passeggeri, sia delle autostrade del mare (con la realizzazione del II lotto) che delle crociere, potendo sfruttare la vicinanza con l'aeroporto che potrà essere collegato direttamente con un sistema people mover, la possibilità di raggiungere Roma in brevissimo tempo e di sviluppare nuovi itinerari turistici attraverso la navigazione del Tevere.*

5. Porti di interesse regionale

Il Rapporto Ambientale richiama i contenuti della pianificazione regionale relativa al Piano dei Porti di Interesse regionale oggetto di autonoma procedura di VAS.

6. Sistema aeroportuale

Il Piano persegue nel lungo termine azioni per un sistema basato su due aeroporti internazionali, capace di supportare l'eventuale crescita della domanda rispettando al tempo stesso la sostenibilità ambientale



REGIONE LAZIO

e mantenendo un elevato livello di servizio. Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino dovranno quindi essere sempre più integrati alle reti modali e limitare le esternalità negative in modo da ridurre il proprio apporto ai cambiamenti climatici.

Il Piano indica una serie di interventi finalizzati ad incentivare lo sviluppo di politiche e tecnologie sostenibili da parte dell'operatore aeroportuale e degli stakeholder, in modo da velocizzare il processo di sostenibilità da un lato e migliorare l'attrattività degli aeroporti romani dall'altro, facilitando inoltre il raggiungimento degli obiettivi di settore fissati dall'UE nel Libro Bianco sui trasporti, e cioè:

- *utilizzare entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio;*
- *trasferire entro il 2030 il 30% del trasporto merci su strada con percorrenze superiori ai 300 chilometri verso altre modalità di trasporto;*
- *collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti dell'UE alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad Alta Velocità;*
- *rendere operativa in Europa entro il 2020 l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR) e portare a termine lo spazio aereo comune europeo.*

Il Piano prevede l'ottimizzazione degli impianti esistenti mediante opere di adeguamento tali da:

- *tutelare il patrimonio ambientale, paesaggistico, storico e artistico del territorio regionale, riducendo l'occupazione ed il consumo di suolo e l'utilizzazione delle risorse naturali;*
- *contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale del trasporto aereo e ridurre i consumi energetici delle infrastrutture aeroportuali. A tal scopo possono essere attivate procedure premiali per tutti gli attori che si impegnano ad aumentare la sostenibilità del trasporto aereo;*
- *garantire sempre un elevato livello di servizio al passeggero migliorandone l'esperienza di viaggio, anche durante i picchi di domanda. Gli aeroporti rappresentano il biglietto da visita per molti turisti che visitano Roma e la Regione Lazio e per tutti i passeggeri che semplicemente vi transitano, ma anche un'autentica città a sé stante, fatta quindi di servizi fondamentali all'utenza;*
- *accrescere la ripartizione modale a favore dei sistemi di trasporto collettivo su gomma e specialmente su ferro attraverso l'offerta di servizi universalmente accessibili e ben integrati nelle infrastrutture aeroportuali. Lo sviluppo dell'aeroporto dovrà essere accompagnato dal relativo adeguamento dei sistemi di trasporto di accesso, instaurando un rapporto sistemico tra i flussi aeroportuali e le relative esigenze di mobilità a terra.*

Il Piano propone per i due aeroporti del sistema regionale, specifici interventi e policies. Gli interventi sono connessi all'impegno diretto della Regione per la promozione delle aree connesse ai due aeroscali. Le policies sono interventi da poter attuare, in funzione delle decisioni di altri attori che intervengono direttamente sullo sviluppo aeroportuale. Il Piano, pertanto, propone:

- *Policies per la riduzione dell'impatto ambientale del sistema aeroportuale regionale.*
- *Interventi per l'Aeroporto di Fiumicino.*
- *Policies per lo sviluppo dell'Aeroporto di Fiumicino.*
- *Interventi per l'Aeroporto di Ciampino.*
- *Policies per lo sviluppo dell'Aeroporto di Ciampino.*

I (...) concetti istruttori della procedura VAS per il sistema aeroportuale divengono:

- *sistemi di trasporto di collettivo in grado di sviluppare l'effetto rete per quanto riguarda il sistema di accessibilità agli aeroporti e contrastare efficacemente la crescita del numero di addetti e passeggeri che si recano in aeroporto con il mezzo proprio.*
- *incremento di capacità delle infrastrutture aeroportuali, realizzato tramite l'ottimizzazione degli impianti esistenti.*

○ *Interventi per l'Aeroporto di Fiumicino*

il PRMML individua i seguenti interventi prioritari volti a favorire lo sviluppo e l'attrattività dello scalo:

nel breve/medio periodo si prevedono:

1. *Miglioramento dell'accessibilità ferroviaria basata su tre principali interventi ferroviari che*



REGIONE LAZIO

agevoleranno l'accessibilità all'Aeroporto di Fiumicino:

- *Creazione del corridoio della mobilità fino all'Aeroporto di Fiumicino*
- *Chiusura dell'anello ferroviario*
- *Completamento del nodo di interscambio del Pigneto*

2. *Miglioramento dell'integrazione tra i servizi di collegamento con autobus verso l'aeroporto e del livello del servizio al passeggero*
3. *Raccordo dell'aeroporto alla rete ciclabile regionale*
4. *Potenziamento del cargo aereo*

nel lungo periodo si prevedono:

5. *Miglioramento dell'accessibilità stradale*
 - *completamento del sistema di complanari all'asse autostradale (previsto dal PTPG di Roma e dal PRG di Fiumicino)*
 - *incremento della capacità degli svincoli del GRA nel tratto compreso tra la Pontina e Fiumicino;*
 - *realizzazione della terza corsia*
6. *Miglioramento dell'accessibilità ferroviaria*
 - *collegamento dell'aeroporto alla linea metropolitana di Roma (...) nuova linea D progettata con un interscambio con ognuna delle altre linee della metropolitana, oltre che con la ferrovia FL3 (Roma-Viterbo)*

- *Interventi per l'Aeroporto di Ciampino*

Anche per l'aerostadio di Ciampino sono previsti dal Piano specifici interventi e segnatamente:

1. *Raccordo alla rete ciclabile regionale, nel medio termine*
2. *Prolungamento della linea A della metropolitana per raggiungere l'aeroporto, nel lungo termine.*

7. Sistemi Urbani

I sistemi urbani della regione sono costituiti innanzitutto dal mega-sistema dell'Area Romana, con il comune di Roma e il resto della Città Metropolitana di Roma, che pesa per il 74% della popolazione totale della Regione e per l'80% degli spostamenti. L'Area Romana è caratterizzata da rilevanti problemi di congestione e, più in generale, di sostenibilità ambientale, sociale ed economica della mobilità, con un contributo del 71% alle emissioni di PM10 e del 65% all'incidentalità stradale dell'intero Lazio.

Gli altri sistemi urbani della Regione sono quelli di media dimensione, prevalentemente formati da capoluoghi di provincia e relative conurbazioni, caratterizzati da problemi di mobilità sostenibile, ma anche di accessibilità dalle reti principali di trasporto, nonché i sistemi urbani piccoli, caratterizzati prevalentemente da scarsa accessibilità verso i sistemi medi e grandi del Lazio.

Il PRMTL ribadisce l'obiettivo di sostenibilità della mobilità interna ai sistemi urbani stessi. A tal fine, la Regione ha individuato i principali obiettivi generali e specifici e le principali strategie di intervento da adottare, per altro convergenti con quelli delle Linee Guida ministeriali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile – PUMS. Queste strategie si esplicano con azioni finalizzate anche alla diffusione dei veicoli elettrici e condivisi e di modalità più sostenibili, come la bici e la micro-mobilità elettrica. Inoltre, il Piano fa propria la strategia nazionale di considerare il PUMS, quale strumento di riferimento per la scelta degli interventi prioritari, sia da inserire nel PRMTL e nella programmazione regionale più in generale, e sia nei documenti di concertazione a livello nazionale. Pertanto, il PRMTL individua le seguenti strategie di base, intese quali azioni programmatiche che trovano attuazione in quadro di ritrovata efficienza del sistema di mobilità, da ottenersi tramite una attenta programmazione degli interventi individuati e descritti nel seguito, dando la priorità a quelli in grado di garantire effetti immediati sul sistema della mobilità nel suo complesso:



REGIONE LAZIO

- *Infrastrutture stradali e materiale rotabile*
- *Interventi di messa in sicurezza e adeguamento delle infrastrutture stradali,*
 - *Realizzazione di nuove infrastrutture stradali e completamento di infrastrutture esistenti,*
 - *Acquisto materiale rotabile;*
- *Infrastrutture ferroviarie, metropolitane e materiale rotabile*
 - *Interventi sulle ferrovie ex concesse,*
 - *Interventi sulle ferrovie regionali,*
 - *Infrastrutture ferroviarie di rilevanza nazionale/interregionale,*
 - *Metropolitane,*
 - *Acquisto e manutenzione materiale rotabile;*
- *Infrastrutture per la mobilità sostenibile;*
- *Intermodalità - Infomobilità e nodi di scambio.*

Area Romana

Le strategie ed azioni regionali del PRMTL trovano riscontro, come il PUMS del Comune di Roma. In questo caso, non solo vi è sintonia di obiettivi e strategie, ma numerosi sono gli interventi previsti nel PUMS che sono contenuti e finanziati nel PRMTL, con lo scopo di contribuire a risolvere i problemi di congestione e di mobilità sostenibile della città di Roma.

Altri sistemi urbani

Con specifica attenzione ai sistemi urbani di medie dimensioni ed ai loro problemi di mobilità sostenibile, il PRMTL ribadisce l'obiettivo di sostenibilità della mobilità interna ai sistemi urbani stessi. I principali obiettivi generali e specifici e le principali strategie di intervento da adottare sono congruenti con quelli delle Linee Guida ministeriali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile – PUMS. Inoltre, per il miglioramento della accessibilità di questi sistemi urbani, la Regione promuove il miglioramento dei collegamenti inter-comunali su auto e TPL.

Interventi di breve/medio termine

Nell'Area Romana

- *chiusura dell'anello ferroviario di Roma*
- *manutenzione straordinaria delle ferrovie concesse Roma-Viterbo e Roma-Lido*
- *prolungamento della Metro A fino a Tor Vergata*
- *trasformazione in linea metropolitana della FL5 Roma-Civitavecchia con adeguamento del nodo di scambio della stazione San Pietro, della FL8 Roma-Nettuno-Latina con adeguamento di vari nodi di scambio*
- *minimetro che colleghi la stazione Bagni di Tivoli a Tivoli centro*

A livello regionale

- *collegamento con la Orte-Civitavecchia della strada Canepina-Vallerano-Vignanello*
- *nuovo ponte a Orte*
- *collegamento Fornaci-Nomentana*
- *supporto della Regione Lazio per la redazione dei PUMS dei Comuni del Lazio*
- *assegnazione di servizi minimi di TPL a tutti i Comuni del Lazio (ad esclusione di Roma Capitale) attraverso una più equa distribuzione delle risorse finanziarie disponibili, e l'introduzione di un nuovo sistema di trasporto basato su Unità di Rete (D.G.R. n.617/2020)*

Interventi di lungo termine

Nell'Area Romana si punta:

- *al potenziamento della rete stradale*
 - *realizzazione di nuove infrastrutture stradali e completamento di infrastrutture esistenti, come ad esempio il potenziamento del GRA con la realizzazione di nuovi svincoli e complanari;*
- *allo sviluppo della mobilità collettiva*



REGIONE LAZIO

- *potenziamento delle ferrovie regionali che insistono sul territorio comunale (FL4: Quadruplicamento Ciampino - Capannelle, FL4: Quadruplicamento Capannelle - Roma Casilina);*
- *potenziamento del nodo ferroviario di Roma (FL8: Raddoppio Aprilia – Nettuno, Potenziamento Ponte Galeria-Maccarese);*
- *sviluppo della rete metropolitana (Prolungamento Metro B fino a Casal Monastero);*
- *navigabilità del Tevere fino a ponte Marconi: realizzazione di un trasporto di linea stabile ed affidabile.*

A livello regionale

- *infrastrutture stradali*
 - *Pedemontana Formia-Gaeta;*
 - *completamento a 4 corsie della SS 2 Cassia nel tratto Monterosi-Viterbo;*
 - *nuovo tracciato Dorsale Appenninica Sora-Atina-Isernia;*
- *ferrovie regionali*
 - *Completamento della ferrovia Formia-Gaeta (Littorina);*
 - *Nuova Linea Minturno-Rocca D'Evandro;*
 - *Interventi di riorganizzazione del Sistema ferro;*
 - *Nodi e connessioni ferroviarie per il porto di Gaeta;*
- *Infrastrutture ferroviarie di rilevanza nazionale/interregionale;*
 - *Nuova gronda Merci (collegamento Roma-Pisa e Roma-Napoli via Formia);*
 - *Elettrificazione dell'intera linea Terni - Rieti.*

8. Trasporto Pubblico Locale TPL

Gli obiettivi qualitativi del Piano per il TPL all'orizzonte del 2040 sono di seguito riportati:

- *Efficienza ed economicità: Creare un sistema di TPL regionale da affidare nel rispetto delle normative vigenti.*
- *Adattabilità: Operare servizi di TPL che rispondano alle esigenze di mobilità di tutte le categorie di utenti (lavoratori, studenti, turisti, anziani) e siano adatti a tutte le caratteristiche territoriali e socio-economiche (zone a alta e bassa densità).*
- *Accessibilità: Servizi di TPL facilmente raggiungibili e privi di barriere e Totale integrazione, condivisione e uso delle informazioni.*
- *Intermodalità: Utilizzare in maniera integrata i servizi di TPL. Consentire di prescindere dal mezzo privato per le principali destinazioni (lavoro, studio e servizi indispensabili alla vita). Integrazione tariffaria tra servizi di TPL.*
- *Qualità: Rendere il viaggio confortevole con i servizi di TPL.*
- *Innovazione: Fornire servizi avanzati dal punto di vista ambientale e tecnologico per rispondere economicamente alle esigenze dell'utenza.*

Interventi di breve e medio termine

- *Revisione dei servizi ferroviari suburbani di Roma*
 - *aumentare la capacità e la frequenza dei treni (azione già avviata su diverse tratte, come la FL1 Roma - Aeroporto di Fiumicino e, più in generale, nelle tratte all'interno dell'Anello);*
 - *decongestionare il nodo di Roma Termini utilizzando maggiormente le altre stazioni di Roma;*
 - *favorire i collegamenti di tipo passante, accoppiando servizi con le medesime caratteristiche in termini di frequenza, e i collegamenti metropolitani.*
 - *sostituire progressivamente il parco mezzi obsoleto su ferro*
- *Trasporto pubblico su gomma extraurbano*
 - *attestamento e il re-indirizzamento verso le stazioni ferroviarie dei percorsi, con particolare riferimento a quelli sovrapposti alle linee ferroviarie regionali;*
 - *riduzione della produzione chilometrica annua fuori servizio;*
 - *rinnovo progressivo del parco veicolare.*
 - *sistemazione delle fermate a bordo strada previo indagine sull'accessibilità dei servizi e sulla*



REGIONE LAZIO

localizzazione delle fermate del trasporto pubblico su gomma extraurbano

- *Trasporto pubblico urbano*
 - *assegnazione dei servizi minimi di TPL a tutti i comuni del Lazio attraverso una più equa distribuzione delle risorse finanziarie disponibili;*
 - *introduzione di un nuovo sistema di trasporto basato su Unità di Rete (DGR n. 617/2020)*
- *riqualificazione dei nodi di interscambio gomma-ferro*
- *sistema di bigliettazione elettronica (SBE) regionale ed integrazione tariffaria*

Interventi di lungo termine

Per quanto riguarda il lungo termine, a prosecuzione ed integrazione delle azioni iniziate nel breve periodo, il Piano prevede:

- *nuovi servizi ferroviari in conseguenza della chiusura dell'anello ferroviario di Roma Capitale, secondo quanto già previsto nel Piano di Bacino della Provincia di Roma. Questo intervento si inserisce nello schema di funzione dei servizi passanti;*
- *pianificazione ed esercizio di idonei servizi di adduzione ai nuovi nodi di scambio previsti dal Piano come la stazione AV Ferentino;*

Il Piano promuove inoltre iniziative di sperimentazione di servizi di trasporto passeggeri con veicoli a guida autonoma su un'area di riferimento da definire prevedendo la predisposizione di un protocollo d'intesa con soggetti interessati volto a creare le condizioni per svolgere attività di ricerca e sperimentazione nell'ambito dei veicoli a guida autonoma e connessa con particolare riferimento a servizi per il trasporto di ultimo miglio.

9. Sistema logistico

Gli obiettivi di carattere generale del sistema logistico, nel suo complesso, sono pertanto riconducibili a:

- *Soddisfare le necessità economiche, sociali ed ambientali della collettività e allo stesso tempo minimizzare i suoi impatti non desiderabili sull'economia, la società e l'ambiente;*
- *Presentare un livello di flessibilità, capacità di adattamento e riorganizzazione tale da essere in grado di affrontare le sfide future.*

Il sistema logistico dovrà avere le seguenti funzioni:

- *Distributiva: l'area del territorio laziale e, parzialmente, delle regioni confinanti, costituisce il secondo mercato di consumo sul territorio nazionale. Il sistema logistico del Lazio dovrà essere caratterizzato da piattaforme logistiche nei pressi dei principali nodi multimodali e nelle aree urbane in cui si concentrano le attività di distribuzione per le aree di consumo;*
- *Logistica a valore aggiunto: il consolidarsi di strutture logistiche nei pressi delle porte di accesso al territorio (porti e aeroporti, nodi autostradali), insieme al miglioramento dell'accessibilità legato agli interventi stradali, e nei pressi di territori regionali a vocazione produttiva, dovranno essere il volano all'implementazione di servizi a valore aggiunto (es. finali di produzione, logistica avanzata);*
- *Intermodale: gli impianti intermodali dovranno essere completati o potenziati, per poter accomodare un possibile incremento del trasporto intermodale. Il mercato dei servizi ferroviari merci dovrà essere supportato perché si sviluppi.*

Per tale Sistema il Piano prevede, quale linea di intervento, l'incremento della sostenibilità ambientale, sociale ed economica del sistema logistico regionale, riducendo l'uso del vettore stradale e favorendo lo sviluppo dell'intermodalità.

Interventi previsti

- *Riqualificazione del terminale intermodale di Roma Smistamento in Multimodal Urban Distribution Centre (MUDC)*
- *Riqualificazione dello scalo merci di Roma San Lorenzo in MUDC*



REGIONE LAZIO

- *Distribuzione urbana delle merci con la ferrovia anche gli scali di Roma Ostiense e Roma Massimina*
- *Interventi per migliorarne l'accessibilità con adeguamento delle vie di accesso al terminale di Pomezia Santa Palomba*
- *Riattivazione degli scali ferroviari strategici del Mercato Ortofrutticolo di Fondi (MOF) e il ripristino del terminal di Latina Scalo*
- *Adeguamento funzionale e miglioramento dell'accessibilità ferroviaria della piattaforma logistica di Civitavecchia (ICPL - Interporto Civitavecchia Piattaforma Logistica)*
- *Riqualificazione ed adeguamento strutturale dell'impianto del CIRF, interporto di Fiumicino*
- *Interventi migliorativi delle attuali prestazioni della Cargo City*
- *Digitalizzazione della logistica*
- *Istituzione di un osservatorio regionale della logistica*

VERIFICATO che il Rapporto Ambientale contiene:

- un'analisi di coerenza esterna con i Piani e Programmi sovraordinati e un'analisi di coerenza interna tra obiettivi e azioni di Piano;
- un paragrafo che descrive lo stato di fatto del sistema ambientale;
- un'analisi nella quale vengono individuate una serie di misure per impedire, ridurre e mitigare i potenziali impatti negativi sull'ambiente al fine di garantire la sostenibilità ambientale del Piano. Le misure di mitigazione vengono indicate in funzione delle matrici ambientali, analizzando la coerenza tra gli obiettivi di Piano e gli obiettivi generali e specifici di ciascun Piano sovraordinato, nonché con la Normativa in campo ambientale sovraordinata;
- un capitolo dedicato al Piano di Monitoraggio;

PRESO ATTO che:

- il Piano in oggetto risulta interessato dai siti della Rete Natura 2000 che, pertanto, sono oggetto di specifiche valutazioni inserite all'interno del Rapporto Ambientale (*Capitolo 1.3 - Valutazione di Incidenza ed elaborato Valutazione di Incidenza*);

TENUTO CONTO che:

- l'Area Protezione e Gestione della Biodiversità della Direzione Regionale Ambiente ha espresso parere favorevole - nota prot. n.458906 dell'11/5/2022 - relativamente alla procedura di Valutazione di Incidenza ex art.5 del D.P.R. n.357/1997 e ritenuto idonee le misure di mitigazione proposte, a condizione che gli interventi identificati dalle sigle F1, F3, F6, F9, F10, F14, F15, S1, S8, S13 siano assoggettati ad autonoma procedura di Valutazione di Incidenza, una volta sviluppata la relativa progettazione definitiva;

TENUTO CONTO

- delle attività tecnico-istruttorie svoltesi ai sensi dell'art.15, comma 1 del D.Lgs. n.152/2006, nonché degli esiti delle consultazioni di cui sopra, che hanno evidenziato la necessità di apportare modifiche e integrazioni al Piano;

CONSIDERATO che:

- nel corso della Riunione di Valutazione, svoltasi in data 1/4/2022, sono stati evidenziati ulteriori elementi da integrare ed approfondire, come riportato negli esiti di tale riunione trasmessi con nota prot. n.424905 del 2/5/2022 sottoscritti dall'Autorità Competente e dall'Autorità Procedente;



- l'Autorità Procedente, con nota prot. n.367019 del 12/4/2022, ha fornito un primo riscontro a quanto richiesto nel corso della riunione di valutazione dell'1/4/2022, successivamente integrato con nota prot. n.599447 del 17/6/2022;

TENUTO CONTO dei riscontri forniti dall'Autorità Procedente alle osservazioni presentate dai Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) nel corso della fase di consultazione pubblica, inclusi nell'aggiornamento del Rapporto Ambientale trasmesso con note n.367019 del 12/4/2022 e n.599447 del 17/6/2022, che si riportano sinteticamente nella seguente tabella di raffronto:

	Sintesi del contenuto di ciascun contributo	Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
<p>1.</p> <p>Regione Lazio</p> <p>Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica</p> <p>Area Pianificazione Paesaggistica e di Area Vasta: nota prot. n.269605 del 26/3/2021</p>	<p>1. <i>Aggiornamento del quadro normativo regionale includendo anche la normativa inerente i Consorzi per le Aree ed i Nuclei di Sviluppo Industriale: Legge Regionale n.13/1997 che disciplina l'assetto, le funzioni e la gestione dei Consorzi per le Aree ed i Nuclei di Sviluppo Industriale, la cui costituzione è prevista dal D.P.R. 218/1978 e Legge Regionale n.7/2018, art. 40 (Razionalizzazione dei consorzi per lo sviluppo industriale del Lazio. Costituzione del Consorzio unico).</i></p>	<p><i>Il riferimento è stato inserito e il relativo quadro normativo aggiornato</i></p>
	<p>2. <i>Verifica della coerenza del Piano proposto con i Piani delle Aree dei Nuclei di Sviluppo Industriale con particolare riferimento a:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>interventi di Piano previsti nell'ambito del porto di Gaeta e della ferrovia Formia-Gaeta</i> • <i>interventi di Piano previsti nell'ambito del polo logistico di Santa Palomba e di Latina Scalo</i> • <i>per il Polo logistico di Passo Corese dovranno essere verificate le eventuali interferenze e la coerenza con la pianificazione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Rieti</i> • <i>per la piattaforma logistica di Sora o l'interporto di Frosinone dovranno essere verificate le eventuali interferenze e la coerenza con la pianificazione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Frosinone</i> • <i>Per il centro intermodale di Minturno dovranno essere verificate le eventuali interferenze e la coerenza con la pianificazione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale Sud Pontino</i> • <i>Per il terminal di Piedimonte San Germano, dovranno essere verificate le eventuali interferenze e la coerenza con la pianificazione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale Lazio Meridionale (COSILAM)</i> 	<p><i>Il terminale di Santa Palomba è in esercizio e quanto previsto dal Piano è congruente con il Piano Regolatore Territoriale – Agglomerato industriale di Santa Palomba (esterno al limite dell'agglomerato, Tavola 3-SP/03-A).</i></p> <p><i>Il Polo Logistico di Latina Scalo è in esercizio e quanto previsto dal Piano è congruente con il Piano Regolatore Territoriale – Agglomerato industriale di Latina Scalo (esterno al limite dell'agglomerato, Tavola 6-LT/03-A).</i></p> <p><i>Il Polo Logistico di Passo Corese è coerente con quanto previsto dall'attuale pianificazione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Rieti, così come riportato nella Tavola 0.2 "Inquadramento Territoriale – analisi Regionale", e dalle relative Tavole 2.1 – 2.7 del Piano Regolatore Consortile vigente.</i></p> <p><i>Il terminal di Piedimonte San Germano è attivo ed è gestito dalla società Compagnia Ferroviaria Italiana (CFI).</i></p> <p><i>Il Piano risulta congruente con la pianificazione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Frosinone (così come riportato nel Progetto ASI-VDC e relativi allegati)</i></p>
	<p>3. <i>Verifica della coerenza del Piano proposto con i Piani delle Aree dei Nuclei di Sviluppo Industriale con particolare riferimento a:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>interventi di Piano previsti nell'ambito del porto di Gaeta e della ferrovia Formia-Gaeta</i> 	<p><i>Il Piano risulta coerente con i Piani del Consorzio per lo Sviluppo Industriale Roma-Latina.</i></p> <p><i>Il Piano risulta congruente con quanto previsto dal Piano Regolatore del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Rieti.</i></p>



	<ul style="list-style-type: none">• <i>interventi di Piano previsti nell'ambito del polo logistico di Santa Palomba e di Latina Scalo</i>• <i>per il Polo logistico di Passo Corese dovranno essere verificate le eventuali interferenze e la coerenza con la pianificazione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Rieti</i>• <i>per la piattaforma logistica di Sora o l'interporto di Frosinone dovranno essere verificate le eventuali interferenze e la coerenza con la pianificazione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Frosinone.</i>• <i>Per il centro intermodale di Minturno dovranno essere verificate le eventuali interferenze e la coerenza con la pianificazione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale Sud Pontino</i>• <i>Per il terminal di Piedimonte San Germano, dovranno essere verificate le eventuali interferenze e la coerenza con la pianificazione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale Lazio Meridionale (COSILAM)</i>• <i>per il "terminal di Frosinone" e "terminal di Anagni" dovranno essere verificate le eventuali interferenze e la coerenza con la pianificazione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Frosinone</i>	<p><i>Il Piano risulta coerente con i Piani del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Frosinone</i></p> <p><i>Il Piano risulta coerente con i Piani del COSILAM</i></p>
	<p>4. <i>da verificare la coerenza del Piano proposto con i Piani Regolatori delle Aree e dei Nuclei di Sviluppo Industriale che sono di seguito elencati:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Consorzio per lo Sviluppo Industriale Roma-Latina;</i>• <i>Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Rieti;</i>• <i>Consorzio per lo Sviluppo Industriale Sud Pontino;</i>• <i>Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Frosinone;</i>• <i>Consorzio per lo Sviluppo Industriale Lazio Meridionale (COSILAM).</i>	
	<p>5. <i>In riferimento alla sentenza della Corte Costituzionale n. 240/2020 che ha annullato la D.C.R. n. 5 del 02/08/2019 "Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), si segnala che la Direzione Regionale Per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, con nota n. 1056599 del 03/12/2020 ha trasmesso a tutti i Comuni del Lazio una Direttiva in merito alla disciplina paesaggistica da applicare, nelle more dell'approvazione del P.T.P.R., a decorrere dal 18 novembre 2020 a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n. 240 del 17 novembre 2020.</i></p>	<p><i>Chiarimento aggiunto in narrativa</i></p>
	<p>6. <i>In riferimento alla Delibera di Giunta</i></p>	<p><i>Chiarimento aggiunto in narrativa</i></p>



	<p>Regionale n. 49 del 13 febbraio 2020, pubblicata sul BURL n. 15 del 20/02/2020, si segnala che tale Delibera, deve considerarsi caducata, come precisato dalla sentenza n. 1417/2021 del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Seconda Quater). Il Quadro di riferimento pianificatorio e programmatico e l'Analisi di coerenza esterna dovranno pertanto includere, ad oggi, i Piani Territoriali Paesistici (P.T.P.) approvati ai sensi dell'art.1 della L.R. 24/98 quali strumenti di tutela paesistica attualmente cogenti e il P.T.P.R. adottato in salvaguardia obbligatoria.</p>	
<p>2. Regione Lazio Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette: nota prot. n.336519 del 14/4/2021</p>	<p>1. Al paragrafo 1.3 si riporta una generica sintesi delle fasi procedurali della Valutazione di incidenza, senza tuttavia far riferimento agli aggiornamenti normativi successivi alla DGR n. 64/2010, quali le "Linee guida nazionali per la Valutazione di incidenza (VInCA)" pubblicate su G.U. n. 303 del 28/12/2019, all'interno delle quali vi sono specifici riferimenti all'integrazione tra procedura di VAS e VInCA, ed ai contenuti che è necessario sviluppare nello Studio di incidenza. Tenuto conto della valenza del Piano, sia in termini di previsioni su scala spaziale che temporale, si ritiene opportuno che lo Studio di incidenza sia impostato secondo quanto indicato nelle Linee guida ministeriali;</p>	<p>Aggiornamento riportato in narrativa Le fasi procedurali della Valutazione di incidenza erano già dettagliate al paragrafo 1.3.2, che si amplia</p>
	<p>2. Nel Cap. 3.6, relativamente all'analisi della Fascia Costiera, si ritiene opportuno integrare i riferimenti normativi e conoscitivi contenuti nel Piano di Utilizzazione degli Arenili Regionali, di cui alla DGR 668/2017;</p>	<p>Inserito sottoparagrafo esplicativo 3.6.1</p>
	<p>3. Si ritiene opportuno inserire nel quadro di riferimento normativo, la L. R. 20/ 1999 "Tutela del patrimonio carsico e valorizzazione della speleologia, in base alla quale si chiede di considerare le aree carsiche tra i fattori di attenzione, e il Patrimonio geologico che, ai sensi della DGR 859/2009 individua sul territorio regionale i Geositi meritevoli di interesse</p>	<p>Inseriti nel quadro di riferimento programmatico</p>
	<p>4. Nel paragrafo 4.8.2 è riportato un elenco dei siti Natura 2000 del Lazio con relativo inquadramento geografico, confondendo in più passaggi nel testo SIC e ZSC; di fatto la designazione delle Zone Speciali di Conservazione(ZSC) ha comportato l'individuazione di misure sito-specifiche (Obblighi, Divieti etc.) riportate nelle DGR n. 158, 159, 160, 161 e 162 del 14/04/2016 per le quali in sede di VAS è opportuno fornire apposito riscontro rispetto alle scelte di Piano e adeguato riferimento nell'analisi del contesto normativo;</p>	<p>Si è convertita la dizione di SIC in ZSC ove opportuno; tuttavia, si lascia la dizione SIC/ZSC ogniqualvolta viene fatto specifico riferimento alle DGR citate ove è utilizzata la dizione SIC per designare ogni specifico sito. Questo era il motivo per cui originariamente era stata lasciata la dizione SIC</p>
	<p>5. Nel paragrafo 4.8.2.2, in riferimento al sistema delle Aree Naturali Protette Regionali di cui alla L.R. 29/1997 e ss.mm.ii, va aggiornato l'elenco, in particolare quello dei Monumenti Naturali, tramite la consultazione del portale https://dati.lazio.it/</p>	<p>Elenco aggiornato</p>
	<p>6. Nel Cap. 6 ci si limita ad un'analisi di</p>	<p>Analisi effettuata all'interno del documento VINCA</p>



	<p>coerenza esterna dei singoli interventi previsti dal Piano rispetto ad una serie di "obiettivi di sostenibilità ambientale" tra cui un generico riferimento alle ricadute sulla Rete Natura 2000, all'interno di una matrice. Manca una valutazione in merito all'analisi e verifica della coerenza di ciascun obiettivo ed azione di Piano con gli obiettivi dei siti della Rete Natura 2000. La valutazione da svolgere nell'ambito dello Studio di incidenza deve pertanto tener conto degli effetti delle strategie di Piano, alcune delle quali geograficamente riconoscibili, con gli obiettivi di conservazione della Rete Natura 2000, individuando le ricadute dei diversi scenari previsti, nonché delle eventuali soluzioni alternative.</p>	
<p>3. ARPA Lazio: nota prot. n.32786 del 19/5/2021, acquisita in pari data al prot. n.446084</p>	<p>1. In relazione ai contenuti relativi alla matrice Aria Si suggerisce di aggiornare il capitolo 4.2 "Qualità dell'Aria" con i dati dell'anno 2020, in modo particolare il paragrafo "Qualità dell'aria nell'anno 2018" a pag. 229 del R.A.</p>	<p>Il capitolo 4.2 del R.A. è stato aggiornato secondo quanto indicato nel documento sulle osservazioni di ARPALAZIO.</p>
	<p>2. Aggiornare figure 1,2 e 3 al capitolo 4.3 "Inquinamento Acustico". Inoltre, fornire nel R.A. indicazioni sui principali interventi mitigativi (misure previste) per ridurre e/o compensare nel modo più completo possibile l'impatto acustico descritto nei paragrafi 4.3.5 "Osservazioni Conclusive" e 7.3.3.1 "Sistema stradale" nelle ore di punta notturne, così come anche previsto dall'Allegato VI alla Parte Seconda del D.lgs. 152/06 e s.m.i. "Contenuti del Rapporto Ambientale".</p>	<p>Le figure 1,2,3 al capitolo 4.3 del R.A. sono state aggiornate secondo quanto indicato nel documento sulle osservazioni di ARPALAZIO. I principali interventi mitigativi previsti sono descritti nella relazione di Piano relativa al Sistema Stradale (Par. 3.3). Una sintesi di tali interventi è stata inserita nel R.A.</p>
	<p>3. aggiornare i dati del Capitolo 4.5 "Acque superficiali e sotterranee", con le ultime risultanze delle campagne di monitoraggio effettuate dall'Agenzia negli ultimi anni. Inoltre, è necessario aggiornare l'analisi di contesto di:</p> <ul style="list-style-type: none">• Corpi idrici fluviali• Corpi idrici lacustri• Corpi idrici di transizione• Corpi idrici marino costieri• Corpi idrici sotterranei	<p>I dati del capitolo 4.5 del R.A. sono stati aggiornati secondo quanto indicato nel documento sulle osservazioni di ARPALAZIO. L'analisi di contesto di "Corpi idrici fluviali, Corpi idrici lacustri, Corpi idrici di transizione, Corpi idrici marino costieri, Corpi idrici sotterranei" sono state aggiornate secondo quanto indicato nel documento sulle osservazioni di ARPALAZIO</p>
	<p>4. Aggiornare il paragrafo 4.5.7 "Zone Vulnerabili" secondo il D.G.R. Lazio n. 25 del 30 gennaio 2020</p>	<p>Il paragrafo 4.5.7 "Zone Vulnerabili" è stato aggiornato secondo il D.G.R. Lazio n. 25 del 30 gennaio 2020</p>
	<p>5. Aggiornare i dati del capitolo 4.6 "Suolo e sottosuolo"</p>	<p>I dati del capitolo 4.6 sono stati aggiornati secondo quanto indicato nel documento sulle osservazioni di ARPALAZIO.</p>
	<p>6. Relativamente ai contenuti del paragrafo 4.6.2 "Rischio naturale" aggiornare:</p> <ul style="list-style-type: none">• i dati del "Gas Radon";• aggiornare il riferimento normativo citato nel sotto-paragrafo "Del. n. 451/2008 della Giunta Regionale" che è stato revocato con D.G.R. Lazio n. 296 del 21/05/2019 e s.m.i.;	<p>I dati contenuti nel paragrafo 4.6.2 del R.A. relativi al "Rischio naturale" e nello specifico ai 2 punti riportati sinteticamente nella colonna "Sintesi del contenuto di ciascun contributo" al punto 8, sono stati aggiornati secondo quanto indicato nel documento sulle osservazioni di ARPALAZIO.</p>



	<p>7. In riferimento al paragrafo 4.8.1 "Piano Territoriale Paesistico Regionale" prendere in considerazione per la pianificazione le indicazioni fornite dalla Direttiva regionale inerente la Sent. Corte Costituzionale n. 240/2020 "annullamento della DCR n. 5 del 2 agosto 2019 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)"</p>	<p>Chiarimento aggiunto in narrativa</p>
	<p>8. Si ritiene opportuno inserire anche un paragrafo sui rifiuti che descriva tale componente ed una valutazione dei possibili impatti che gli interventi previsti dal piano avranno sulla gestione dei rifiuti anche in termini di produzione di rifiuti speciali, come ad es. rifiuti da costruzione e demolizione, terre e rocce da scavo etc., legati alla realizzazione di nuove infrastrutture ed agli adeguamenti delle infrastrutture esistenti.</p>	<p>Il PRMTL non è un piano di tipo attuativo. Esso raggruppa gli interventi previsti di nuova realizzazione e di adeguamento. Pertanto, non trattando gli interventi a scala di cantiere, nella fase attuativa degli stessi lo smaltimento dei rifiuti verrà analizzato ed effettuato seguendo la normativa vigente sui rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi</p>
	<p>9. In relazione alla "Valutazione della coerenza del piano" di cui al cap. 6 del R.A. ed in particolare alla coerenza esterna si ritiene necessario descrivere in maniera dettagliata tutte le misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano, così come previsto dall'Allegato VI alla Parte Seconda del D.lgs. 152/06 e s.m.i.</p>	<p>I principali interventi mitigativi previsti sono descritti nella relazione di Piano relativa al Sistema Stradale (Par. 3.3). Una sintesi di tali interventi è stata inserita nel R.A..</p>
	<p>10. In merito al capitolo 6.3 "Valutazione degli effetti" si demanda alle strutture regionali competenti in materia per le considerazioni sulla Valutazione d'Incidenza per tale 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)</p>	<p>Il R.A. e nello specifico la Valutazione di Incidenza, è stato aggiornato secondo quanto definito dalle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VInCA) Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" Art. 6, paragrafi 3 e 4.</p>
	<p>11. In relazione al capitolo 8 del R.A. "Piano di monitoraggio del P.R.M.T.L." si ritiene necessario integrare gli indicatori di riferimento (indicatori di contesto) associati a taluni obiettivi di sostenibilità per il livello territoriale considerato, elencati nella tabella "Indicatori monitoraggio obiettivi sostenibilità".</p>	<p>Gli Indicatori proposti dal documento sulle osservazioni di ARPALAZIO verranno analizzati e integrati con quelli presenti nel capitolo 8 "Piano di monitoraggio".</p> <p>Per gli indicatori sullo stato delle acque, sebbene utili a descrivere lo stato generale delle acque in realtà fornirebbero risultati non direttamente ascrivibili a interventi di Piano.</p> <p>In via di consiglio si riporta l'eventuale ricorso agli indicatori descritti nei due documenti tecnici redatti nell'ambito del Sistema Nazionale di Protezione dell'Ambiente, qualora se ne ravvisi l'utilità.</p>
<p>4. Unindustria: nota prot. n.5/2021 MG/lil del 20/5/2021, acquisita al prot. n.456999 del 21/5/2021</p>	<p>1. Il Piano risente della mancanza del Piano Territoriale Regionale Generale (previsto dalla legge 38/99), trovandosi nell'impossibilità di definire un reale supporto dello sviluppo infrastrutturale al tessuto produttivo della Regione: ad esempio, manca la previsione di corridoi merci di collegamento tra le aree industriali, che confluiranno nel Consorzio Unico, e la grande viabilità.</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>L'osservazione è corretta, ma la competenza del PTRG è della Direzione Pianificazione e Urbanistica. Appare improbabile che potrà essere adottato in tempi contenuti. Nel PRMTL, in ogni caso, si prende atto di tutti gli interventi infrastrutturali di settore mobilità già deliberati in diversi strumenti di pianificazione e programmazione, offrendo un quadro generale nel quale inserire anche tutti gli altri interventi previsti nel Piano, nel breve e nel lungo periodo, sia quelli già candidati a ricevere i finanziamenti del PNRR, della programmazione 2021-2027 e</p>



		<p>statali, sia quelli che lo saranno nel prossimo futuro.</p>
	<p>2. Prevedere per ciascuna opera delle "schede progetto" che potranno contenere le seguenti informazioni in coerenza con quanto previsto dalle "linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" predisposte dal MIT:</p> <ul style="list-style-type: none">• CUP (Codice Unico di Progetto di investimento pubblico): codice che identifica in modo univoco l'opera e consente di monitorarne l'avanzamento finanziario, fisico e procedurale;• Inquadramento generale dell'intervento;• Descrizione dell'intervento: Descrizione generale dell'intervento;• Ubicazione dell'intervento e connessioni/interazioni con la rete nazionale;• Costi dell'intervento: Descrizione generale;• Strumenti finanziari;• Quadro sintetico delle fonti di finanziamento dell'intervento;• Descrizione dei singoli lotti costruttivi/funzionali; Stato di avanzamento lavori, Appalto, Concessione, Gare e Contratti; Public engagement;• Eventuali contenziosi in corso e altre questioni legali.	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>Il PRMTL è un piano generale di livello regionale. Il suggerimento teso ad inserire singole schede di dettaglio per ciascuna opera ivi prevista, può essere una implementazione successiva alla approvazione del Piano. La Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità ha già previsto l'attività di monitoraggio dell'avanzamento della realizzazione delle opere inserite nel PRMTL attraverso uno specifico ambiente informativo realizzato ad hoc e denominato Inframob, che potrà soddisfare l'esigenza informativa in itinere rappresentata da Unindustria.</p>
	<p>3. Prevedere, almeno per le opere infrastrutturali, una revisione periodica delle stesse e l'identificazione di un processo atto alla valutazione e all'eventuale inserimento di nuove proposte infrastrutturali indicate dalla Regione, dagli Enti Locali e da potenziali portatori d'interesse.</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>Il Piano è redatto ai sensi della l.r. 30/98 e non può sostituirsi ad essa od integrarla. Infatti, in assenza di indicazioni specifiche in merito alla procedura di revisione del PRMTL, di fatto l'aggiornamento del Piano deve seguire lo stesso iter approvativo. Si potrebbe valutare l'opportunità di fare una proposta normativa in tal senso, nell'ambito della semplificazione e dello snellimento delle procedure amministrative. In ogni caso, in sede di fattibilità tecnico-economica di ogni singola opera, svolta preliminarmente all'approvazione dei progetti definitivi di interventi già identificati, potrebbero essere valutate diverse opzioni progettuali disponibili, inclusa l'opzione zero. In ogni caso, la procedura di VAS richiede una fase di monitoraggio del Piano, della durata di due anni, ad esito della quale potranno essere valutati eventuali aggiornamenti. Anche per rispondere a questo tipo di esigenze, la Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità si è dotata di un Centro di Competenza Regionale, dedicato all'analisi della mobilità regionale in tutti i suoi aspetti.</p>
	<p>4. Il sistema della logistica è un sistema complesso che riguarda una pluralità di attori molto diversificata e difficile da governare. [...] i margini di miglioramento del Piano passano dalla necessità di approfondire maggiormente il trasporto e la catena logistica su gomma. Tale attività potrebbe essere assolta in capo all'Osservatorio sulla</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>Le infrastrutture per la logistica sono di proprietà di soggetti privati. Nel Piano sono già previste tutti gli interventi di natura pubblica. Il resto dovrà</p>



	<p>logistica.</p>	<p>seguire le iniziative dei privati interessati, anche in ordine alle variazioni urbanistiche ed alle cubature. Anche l'Osservatorio sulla logistica dovrebbe essere implementato a cura delle imprese del settore.</p>
	<p>5. [...] Appare necessario, dunque, che il Piano incentivi lo sviluppo delle infrastrutture per il consolidamento delle merci, l'elemento principale su cui possano consolidare modelli di distribuzione effettivamente sostenibili. [...] È opportuno che il Piano possa ipotizzare dei percorsi dedicati per il traffico merci pesanti su cui far confluire finanziamenti funzionali ad eventuali adeguamenti necessari. Lo scopo è quello di migliorare i livelli di servizio dell'infrastruttura in coerenza con le prestazioni funzionali degli itinerari e delle reti e garantire la continuità dei servizi, riducendo strozzature e colli di bottiglia. [...]</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>Nel documento di Piano denominato "Sistema della logistica" è riportata una analisi dello stato di fatto del settore e gli obiettivi che il PRMTL intende perseguire. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none">- Specializzazione delle infrastrutture logistiche e completamento della copertura a servizio delle aree produttive e distributive, finalizzata a migliorare le prestazioni delle infrastrutture e incrementando al tempo stesso la concorrenzialità sul mercato grazie ad un elevato livello di specializzazione e di accessibilità.- Aumento della attrattività del sistema logistico mediante l'eliminazione delle inefficienze gestionali e burocratiche che spingono gli operatori logistici ad allontanare i flussi merci dalle infrastrutture logistiche regionali.- Incremento della sostenibilità ambientale, sociale ed economica del sistema logistico regionale, riducendo l'uso del vettore stradale e favorendo lo sviluppo dell'intermodalità.
	<p>6. Il Piano potrebbe prevedere, inoltre, almeno per le opere infrastrutturali, una revisione periodica delle stesse e l'identificazione di un processo atto alla valutazione e all'eventuale inserimento di nuove proposte infrastrutturali indicate oltre che dalla Regione, dagli Enti Locali e da potenziali portatori d'interesse. [...] Lo sviluppo infrastrutturale non può che svilupparsi per priorità. Priorità che dal Piano devono emergere, sia partendo dalla fattibilità degli interventi in termini di finanziamenti e procedure amministrative, sia in termini di sviluppo potenziale del territorio e funzionalità.</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>Le azioni di Piano così come tutte le opere individuate all'interno dello stesso, sono monitorate dal Piano di monitoraggio. Il Piano indica chiaramente le priorità nella Relazione di Sintesi e nella Tavola D. Le priorità rispondono sia a specifiche esigenze territoriali, sia al ruolo strategico che la Regione Lazio gioca a livello nazionale ed europeo, sia alla Missione 2 e 3 del PNRR. In particolare: rafforzamento della mobilità ciclistica, sviluppo del trasporto rapido di massa, sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica, rinnovo flotte bus e treni, potenziamento dei nodi ferroviari urbani, realizzazione di collegamenti trasversali, potenziamento delle ferrovie regionali, incremento della sicurezza stradale, potenziamento delle aree portuali, digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci.</p>
	<p>7. Di seguito si riporta la sintesi delle osservazioni di Unindustria relativamente al sistema stradale:</p> <ul style="list-style-type: none">• L'intervento prevede opere di riqualificazione e potenziamento nonché di attivare funzionalità da «smart road»• Fondamentale il tratto che unisce l'A91 con la Roma-Latina bypassando il Gra (stralcio)• Anas prevede l'appaltabilità al 2023 (Progetto di Fattibilità Tecnico Economica in corso di	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>Alcune osservazioni sono oggi superate dall'evoluzione della programmazione degli interventi, successiva alla stesura del PRMTL.</p> <p>Basandosi anche sull'utilizzo di big data e di rilevazioni sul territorio, sono indicate come indispensabili:</p>



	<p>avvio)</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Autostrade per l'Italia prevede un progetto importante per dotare le stazioni di servizio della rete di servizi di ricarica veloce (progetto FreeToX)</i>• <i>Inserire nel medio periodo interventi necessari da subito, come le complanari alla Roma Fiumicino, il potenziamento di Via della Scafa, l'unificazione via del Mare Via Ostiense, Potenziamento Portuense, ponte di Dragona e svincoli sul GRA e terza corsia in uscita dall'aeroporto.</i>	<p>- <i>il completamento delle complanari fino al centro abitato di Fiumicino;</i></p> <p>- <i>la trasformazione di via della Scafa a strada di scorrimento veloce.</i></p> <p><i>Relativamente a Via della Scafa il Piano già contiene la realizzazione del nuovo Ponte della Scafa, con iter in corso e sarà soggetta ad una futura valutazione l'eventuale programmazione dell'intero ammodernamento e potenziamento di Via della Scafa, con l'unificazione di via del Mare Via Ostiense; il potenziamento Portuense, ponte di Dragona e gli svincoli sul GRA e terza corsia in uscita dall'aeroporto.</i></p> <p><i>Relativamente alla viabilità complanare all'Autostrada Roma Fiumicino, si dà atto che le opere sono già state completate nella zona in adiacenza alla SP Portuense nella zona Commercium e Parco Leonardo. In merito alla viabilità nel tratto Aeroporto – Centro di Fiumicino, le opere sono inserite nel PRG di Fiumicino ma non sono state ancora programmate, atteso che i flussi sono interessati alla realizzazione del corridoio C5 del TPL. La valutazione della realizzazione di complanari sarà effettuata quando si avrà a regime il nuovo Ponte della Scafa e il corridoio C5.</i></p> <p><i>In merito alla viabilità connessa alla Roma Fiumicino occorre comunque segnalare che dal lato del parco Da Vinci, Area Cargo Aeroporto e Interporto CIRF, sono in continua evoluzione le programmazioni. Successivamente alla adozione del PRMTL è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra RFI ed ADR (marzo 2022) e un Protocollo d'Intesa tra Regione Lazio e Comune di Fiumicino (febbraio 2022) relativo alla viabilità di collegamento degli svincoli autostradali sulla Roma Civitavecchia A12 e sulla Roma Fiumicino A91.</i></p> <p><i>La programmazione delle opere risulta quindi, come auspicato nel Piano, in costante aggiornamento ed adeguamento alle esigenze trasportistiche che si evidenziano nelle interazioni tra gli Enti. Per eseguire l'ammodernamento della via Salaria è stato nominato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri un Commissario Straordinario che sta valutando, di concerto con ANAS, la proposta Smart Road.</i></p> <p><i>Il Corridoio Roma-Latina-Valmontone, è oggi nella competenza statale di ANAS, che valuterà le opere necessarie.</i></p> <p><i>Il progetto della Pedemontana di Formia è stato già trattato dal Consiglio Superiore dei LL. PP. E nel marzo 2022 è stata avviata la procedura.</i></p> <p><i>Infine, il tema della realizzazione di reti di infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici è trattato nel capitolo 3.6 della sezione Sistema Stradale. L'iniziativa di ASPI rientra nelle previsioni dello stesso capitolo.</i></p>
	<p>8. <i>Si riscontra una sostanziale coerenza nella scelta delle linee guida per la definizione degli interventi per il miglioramento dell'accessibilità su gomma e su ferro rispetto a quelle utilizzate per l'ampliamento dello scalo. Tuttavia, non sempre i riferimenti</i></p>	<p><i>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</i></p>



	<p>temporali di realizzazione degli interventi previsti sono calati nel reale contesto di Fiumicino e della capitale;</p>	<p>Gli interventi sono inquadrati negli scenari di piano coerentemente con quanto avviene per gli altri modi. Si è inoltre verificata la congruenza temporale con gli altri strumenti regolatori in vigore a Roma e Fiumicino, nonché di livello sovracomunale, sia per quel che riguarda lo sviluppo territoriale sia per ciò che attiene ai temi della valutazione ambientale. La presente osservazione, tuttavia, non rileva ai fini della VAS e del RA non essendo indicati quali siano i riferimenti temporali menzionati.</p>
	<p>9. Si riscontra la presenza di osservazioni obsolete e non aggiornate anche sulla qualità del servizio reso ai passeggeri (es. stazione bus aeroporto di Fiumicino, svincolo in area est, stazione bus di Ciampino). Come è noto, difatti, l'aeroporto di Fiumicino, negli ultimi anni ha collezionato premi di settore internazionali per la sostenibilità, la qualità del servizio al passeggero, la soddisfazione della clientela;</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>Le notazioni non riguardano la qualità generale del servizio reso ai passeggeri ma segnatamente la fruibilità dell'interscambio con i servizi bus per i quali sono stati indicati margini di miglioramento, ad esempio, dal punto dell'universal design (p. 49 e 80 della relazione sui sistemi aeroportuali). L'osservazione, tuttavia, non ha rilevanza ai fini dei contenuti della valutazione degli impatti ambientali.</p>
	<p>10. Sono presenti informazioni non corrette riguardo le low cost che, secondo il Piano, determinerebbero una riduzione dell'attrattività Internazionale di Roma. I dati evidenziano situazioni differenti;</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>Al contrario, a pag. 10 della relazione sui sistemi aeroportuali si fa notare proprio questo, ovvero: «Inoltre, la comparsa e lo sviluppo di vettori low cost ha prodotto un ulteriore fattore di sviluppo del traffico internazionale, migliorando l'accessibilità degli aeroporti al mercato comunitario ed internazionale».</p>
	<p>11. Il periodo scelto per le previsioni di traffico (5 anni) è ritenuto, a livello internazionale e per gli aeroporti, non rappresentativo di una dinamica previsionale di traffico. Dal punto di vista statistico il minimo è 8 anni;</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>Sono stati riportati orizzonti previsionali da letteratura di settore, segnatamente: ADR, MIT. Non esiste in letteratura scientifica un orizzonte statistico "minimo". L'osservazione, tuttavia, non rileva ai fini della valutazione ambientale.</p>
	<p>12. Sono presenti considerazioni che riportano termini di paragone non del tutto adeguati rispetto alla tipologia di mercato e di traffico di Fiumicino (vedi confronto non appropriato con Londra Heathrow).</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>Si è scelto come termine di paragone uno scalo leader in Europa, per sottolineare la competitività di Fiumicino a livello europeo e transcontinentale. Ogni paragone con scali più modesti sarebbe risultato riduttivo. Inoltre, l'osservazione non rileva ai fini della valutazione ambientale.</p>
	<p>13. Alcuni concetti sembrano in contraddizione tra loro (da un lato si afferma che la saturazione trae origine dal sistema aerostazioni e dall'altro che la nuova domanda di traffico, raggiunta la maturità dell'incremento del LF, sarà possibile solo se accompagnata da incremento dei movimenti e quindi a saturazione delle piste di volo).</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>I concetti non sono in contraddizione: la saturazione dovuta al sistema di aerostazioni è una ipotesi interpretativa: "trarrebbe origine" (p. 15) della relazione sui sistemi aeroportuali. Il riferimento è al traffico in generale.</p>



		<p><i>Infatti, più avanti nella relazione (p. 59) si riporta: «a dover affrontare problemi di saturazione, a causa dei maggiori volumi di passeggeri e merci trasportabili dal singolo aeromobile e quindi della loro elevata concentrazione in brevi periodi di tempo»</i></p> <p><i>Non è chiara la seconda affermazione. In ogni caso, l'osservazione non è attinente ai contenuti della valutazione ambientale in oggetto.</i></p>
	<p>14. In aggiunta alle più note fonti di monitoraggio della domanda (sensori e questionari), recentemente sono state effettuate analisi di mobilità anche attraverso l'utilizzo di Big Data.</p>	<p><i>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</i></p> <p><i>Si fa notare che ai fini della valutazione ambientale, tali dati non implicano una diversione modale ma anzi sottolineano fenomeni di utilizzo massivo dell'auto privata già considerati nelle simulazioni.</i></p>
	<p>15. Il Piano contiene elementi importanti per migliorare l'accessibilità, particolarmente per lo scalo di Fiumicino. Nello specifico, i commenti principali sono di seguito riportati:</p> <ul style="list-style-type: none">• Viene riportata la strategicità e l'esigenza di realizzare la quarta pista di volo, una volta raggiunti i limiti infrastrutturali;• Si riscontra una sostanziale coerenza nella scelta delle linee guida per la definizione degli interventi per il miglioramento dell'accessibilità su gomma e su ferro rispetto a quelle utilizzate per l'ampliamento dello scalo• Tuttavia, non sempre i riferimenti temporali di realizzazione degli interventi previsti sono calati nel reale contesto di Fiumicino e della capitale;	<p><i>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</i></p> <p><i>Il Piano prende atto degli esiti della VIA: riconosce l'utilità di una quarta pista, sebbene non possa accogliere i contenuti del Master Plan, che non può essere attuato nella versione disponibile al momento della redazione del Piano. I riferimenti temporali inseriti nel Piano tengono necessariamente conto dei tempi degli strumenti finanziari disponibili.</i></p>
	<p>16. Non è evidente nel documento il riferimento alla situazione sanitaria attuale e sembra che gli interventi proposti non appaiano in linea con detto contesto. Si riscontra la presenza di osservazioni obsolete e non aggiornate anche sulla qualità del servizio reso ai passeggeri.</p>	<p><i>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</i></p> <p><i>Al contrario, nella relazione sui sistemi aeroportuali, vi è una nota introduttiva specifica al riguardo (pag.9) ove si chiarisce: «Per potersi svincolare da tali incertezze, peraltro legate da un lato ad una situazione in fieri, e dall'altro ad una serie di impasse temporanee, il Piano procede in maniera autonoma e mantiene le ipotesi fondate su un orizzonte di analisi pre-2019/2020, con uno scenario pre-pandemia di riferimento a 10 anni». Il piano ha una visione di medio e lungo termine e pertanto non può essere limitato alla contemporaneità.</i></p>
	<p>17. Con riferimento all'accesso tramite la rete ferroviaria, tra le proposte oggetto di osservazione si rilevano nel Piano (pag. 65 de "Il sistema aeroportuale").</p> <ul style="list-style-type: none">• Il progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria tra Ponte Galeria e Fiumicino aeroportoLa realizzazione di raccordi tra la FL1 e la FL5• Realizzare un nuovo collegamento attraverso una diramazione dalla linea metropolitana Roma-Lido.	<p><i>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</i></p> <p><i>Nei documenti redatti da RFI di presentazione dello sviluppo dei collegamenti ferroviari con Fiumicino, si evidenzia il collegamento FL1-FL5 + collegamento diretto con Stazione San Pietro (in 25') e con Civitavecchia (45'). L'accessibilità all'Aeroporto era già saturata nel 2019. In vista della ripresa e dello sviluppo futuro è indispensabile spostare la maggior parte dei flussi passeggeri su</i></p>



	<ul style="list-style-type: none"> • Per quanto riguarda le proposte 1 e 2, nel Piano vengono presentati entrambi gli interventi ma vengono riportati come alternativi, preferendo tra i due il progetto di quadruplicamento. [...] si ritiene invece che gli interventi dovrebbero essere realizzati entrambi ed in un orizzonte temporale di medio termine. 	<p>ferro. Il piano di sviluppo verso nord è stato bocciato in sede di VIA, quindi l'aeroporto si svilupperà solo entro il limite del suo perimetro attuale. Il punto di arrivo rimarrà quello attuale a sud. Ciò risolverà anche il problema del traffico crocieristico che prima si muoveva su bus e (a fine investimento) si muoverà su ferro.</p>
	<p>18. Per quanto riguarda la proposta 3, invece, il Piano "prevede la realizzazione di una diramazione che si collegherà all'attuale ferrovia Roma – Lido in corrispondenza di una nuova stazione da realizzare tra la stazione di Acilia Sud in corso di completamento e l'attuale stazione di Ostia Antica. La diramazione si svilupperà poi lungo il corridoio previsto dal Piano Regolatore fino alla Fiera di Roma attraversando il Tevere con un nuovo ponte ferroviario ciclabile e pedonale, affiancandosi quindi all'attuale ferrovia per l'aeroporto fino a ricongiungersi con il tratto dismesso della stessa fino al centro abitato di Fiumicino e proseguire fino al nuovo porto turistico" (cfr pag 5 del documento "Il Sistema Aeroportuale"). ADR, pienamente convinta dell'efficacia e dell'importanza di prevedere un collegamento tra lo scalo e la linea metropolitana Roma – Lido, ritiene che l'intervento proposto nel piano sia di minor efficacia rispetto a quanto sopra evidenziato, in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Non raccoglierebbe efficacemente il traffico del litorale romano per l'aeroporto (il 41% di addetti proviene proprio dal litorale sud, Fiumicino, Isola Sacra e Ostia) • Non aumenterebbe la catchment area come farebbe invece il quadruplicamento e la linea ipotizzata FL1-FL5 con eventuale fermata alla stazione di S. Pietro. • Piuttosto, ritiene strategico e fondamentale realizzare un collegamento veloce con stazione Lido Nord di Ostia che percorra l'asse viario di via della Scafa (unico asse di accesso per i flussi proveniente dal litorale) con lo scopo di incrementare ulteriormente la domanda intercettando aree con elevata presenza di operatori aeroportuali e creare percorsi di accesso alternativi. 	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>Il collegamento trasversale della Roma-Lido verso Fiumicino all'altezza di Madonnetta è una delle ipotesi progettuali tesa a rafforzare la maglia di collegamento sud-ovest del trasporto passeggeri. Altre proposte, compresa quella suggerita da Unindustria potranno essere valutate nelle fasi successive dell'iter di Piano, sulla base del confronto delle analisi di contesto.</p>
	<p>19. Unindustria riporta una tabella con elenco delle opere, priorità e commenti</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.</p> <p>La sopravvenienza delle risorse finanziarie e la loro disponibilità influenzerà l'implementazione delle attività. Le opere già finanziate con PNRR, Fondo Complementare, FSC e altri fondi statali (es. L145/2018) saranno realizzate come da cronoprogramma, indipendentemente dall'iter di approvazione del PRMTL.</p>

VALUTATO che, dal punto di vista paesaggistico:

- il Rapporto Ambientale riporta in diversi punti riferimenti al P.T.P.R. adottato con D.G.R. n.556/2007 e n.1025/2007;



REGIONE LAZIO

- con D.C.R. n.5 del 21/4/2021 - pubblicata su BURL n.56 suppl. n.2 del 10/6/2021 - è stato approvato il nuovo P.T.P.R.;
- occorre aggiornare gli elaborati di Piano a quanto previsto dalla vigente normativa paesaggistica, P.T.P.R. approvato con D.C.R. n.5 del 21/4/2021, garantendo la compatibilità delle proposte con i vincoli cogenti e le norme di tutela paesaggistica;

VALUTATO che il Rapporto Ambientale riporta gli Obiettivi Generali del Piano, declinati in macro-obiettivi per ciascun Sistema considerato, e che tali macro-obiettivi sono stati organizzati per azioni e interventi di Piano selezionando gli Obiettivi Specifici di Sostenibilità assunti dal Piano e utilizzati nelle matrici per la verifica della coerenza interna del PRMTL;

CONSIDERATO 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;

VISTO l'art.5, comma 1, lett. m-ter) del D.Lgs. n.152/2006 che definisce il Parere motivato quale provvedimento obbligatorio con eventuali osservazioni e condizioni che conclude la fase di valutazione di VAS, espresso dall'Autorità Competente sulla base dell'istruttoria svolta e degli esiti delle consultazioni;

RITENUTO necessario impartire nel seguito idonee prescrizioni/condizioni nel presente parere motivato per rispondere alle osservazioni pervenute in fase di consultazione;

RICHIAMATI

- il disposto dell'art.3-ter del D.Lgs. n.152/2006 "*Principio dell'azione ambientale*" per cui "*la tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente (...)*"; nonché il successivo art.3-quater "*Principio dello sviluppo sostenibile*", comma 2 che recita: "*Anche l'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione*";
- il VII Programma d'Azione per l'Ambiente che è stato approvato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio, con la decisione pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L.354 del 28 dicembre 2013, il quale definisce un quadro generale per le politiche europee da seguire in materia ambientale fino al 2020;
- l'Agenda Globale per lo Sviluppo Sostenibile 2030 e i relativi 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile per i prossimi 15 anni, recepita dalla Regione Lazio, con la DGR n.170 del 3/3/2021;

TUTTO CIÒ PREMESSO

si propone di esprimere, ai sensi dell'art.15 del D.Lgs. n.152/2006, il presente Parere motivato relativo alla proposta di "*Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica - PRMTL*", a condizione del rispetto degli esiti della fase di valutazione cui all'art.15, co.1, del D.Lgs. n.152/2006, nonché delle seguenti prescrizioni 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, e dando 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:

- 1) le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente atto;



REGIONE LAZIO

- 2) il *Piano* 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, esplicitandone le motivazioni e dando atto di come siano stati presi in considerazione i vari contributi pervenuti;
- 3) il *Piano* dovrà essere corredato da una relazione di accompagnamento che espliciti in maniera dettagliata le azioni previste per l'attuazione della Strategia regionale per lo Sviluppo sostenibile di cui alla D.G.R. n.170 del 30/3/2021, nonché le modalità con cui saranno realizzate e le indicazioni di carattere quantitativo/qualitativo di attuazione dei *target*;
- 4) il *Piano* dovrà tenere conto delle prescrizioni tecniche contenute nel parere rilasciato dall'Area Protezione e Gestione della Biodiversità della Direzione Regionale Ambiente ai sensi dell'art.5 del D.P.R. n.357/1997 con nota prot. n.458906 dell'11/5/2022 relativamente alla procedura di valutazione d'incidenza;
- 5) nei siti Natura 2000 dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione ritenute idonee dall'Area Protezione e Gestione della Biodiversità nel relativo parere;
- 6) gli interventi identificati dalle sigle F1, F3, F6, F9, F10, F14, F15, S1, S8, S13 dovranno essere assoggettati ad autonoma procedura di Valutazione di Incidenza, una volta sviluppata la relativa progettazione definitiva;
- 7) il *Piano* dovrà aggiornare la coerenza delle proposte pianificatorie alle previsioni del vigente P.T.P.R. approvato con D.C.R. n.5/2021;
- 8) dovranno essere attuate tutte le misure per la tutela delle acque, in coerenza con le NTA del Piano di Tutela delle acque, e dell'aria in aderenza alle relative NTA del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria;
- 9) al fine di rendere "misurabile" il monitoraggio ambientale proposto, dovrà indicare per gli indicatori scelti/proposti (per i quali si ricorda che debbano avere dati disponibili alla scala comunale e provinciale) la frequenza di monitoraggio e la relativa unità di misura.

L'Autorità Procedente dovrà comunicare, con cadenza annuale, all'Autorità Competente e a tutti i Soggetti con Competenza in materia Ambientale consultati in fase di VAS l'avvenuta pubblicazione dei *report* di monitoraggio e le modalità per l'accesso e la consultazione dei documenti predisposti.

Laddove il recepimento di quanto indicato ai punti precedenti comporti delle modifiche al quadro di riferimento su cui il Piano ha posto le proprie determinazioni, il Rapporto Ambientale, modificato e integrato, dovrà fornire evidenza delle eventuali ulteriori valutazioni effettuate e/o delle eventuali modifiche apportate al Piano.

L'Autorità Procedente dovrà provvedere a recepire formalmente il presente Parere motivato vincolante ai fini dell'approvazione ai sensi dell'art.15 del D.Lgs. n.152/2006.

L'Istruttore

Marco Stradella

(firmato digitalmente)

il Responsabile del Procedimento

ing. Maurizio Franzese

(firmato digitalmente)

il Dirigente

ing. Ilaria Scarso

(firmato digitalmente)