



**Piano Mobilità Lazio**  
il piano dei cittadini

# **PIANO REGIONALE** della **MOBILITA'** dei **TRASPORTI** e della **LOGISTICA** della

**Valutazione Ambientale  
Strategica**

**Esito della Consultazione del  
Rapporto Ambientale**

**Aprile 2022**



**REGIONE  
LAZIO**



**CENTRO DI RICERCA  
PER IL TRASPORTO  
E LA LOGISTICA**



**SAPIENZA**  
UNIVERSITÀ DI ROMA

## **ESITO DELLA CONSULTAZIONE**

---

Nella tabella che segue sono riportati, rispettivamente, le osservazioni dell'Area Pianificazione Paesaggistica e di Area Vasta e dalla Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette, e, pervenute in seguito alla fase di Consultazione di riscontro nota n. 233817 del 15/03/2021, e similamente da parte di Unindustria con nota 0456999.21-05-2021 (vedasi matrice di seguito riportata).

Nel dettaglio sono riportati, in sintesi, le osservazioni e le relative modalità di recepimento degli stessi nel Rapporto Ambientale.

## Osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale

	Sintesi del contenuto di ciascun contributo	Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
<p>1</p> <p>Regione Lazio Registro Ufficiale Int. 0269605 del 26/03/2021</p> <p>Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica</p> <p>Area Pianificazione Paesaggistica e di Area Vasta</p>	<p>1. 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).</p> <p>2. Verifica della coerenza del Piano proposto con i Piani delle Aree dei Nuclei di Sviluppo Industriale con particolare riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• interventi di Piano previsti nell'ambito del porto di Gaeta e della ferrovia Formia-Gaeta</li> <li>• interventi di Piano previsti nell'ambito del polo logistico di Santa Palomba e di Latina Scalo</li> <li>• 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</li> <li>• 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.</li> <li>• 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</li> <li>• 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)</li> </ul>	<p>Il riferimento è stato inserito e il relativo quadro normativo aggiornato</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>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</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		<p>“Inquadramento Territoriale – analisi Regionale”, e dalle relative Tavole 2.1 – 2.7 del Piano Regolatore Consortile vigente.</p> <p>Il terminal di Piedimonte San Germano è attivo ed è gestito dalla società Compagnia Ferroviaria Italiana (CFI).</p> <p>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)</p>

	Sintesi del contenuto di ciascun contributo	Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
<p>1</p> <p>Regione Lazio Registro Ufficiale Int. 0269605 del 26/03/2021</p> <p>Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica</p> <p>Area Pianificazione Paesaggistica e di Area Vasta</p>	<p>3. Verifica della coerenza del Piano proposto con i Piani delle Aree dei Nuclei di Sviluppo Industriale con particolare riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• interventi di Piano previsti nell’ambito del porto di Gaeta e della ferrovia Formia-Gaeta</li> <li>• interventi di Piano previsti nell’ambito del polo logistico di Santa Palomba e di Latina Scalo</li> <li>• 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</li> <li>• 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.</li> <li>• 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</li> <li>• 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)</li> <li>• 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</li> </ul> <p>4. da verificare la coerenza del Piano proposto con i Piani Regolatori delle Aree e dei Nuclei di Sviluppo Industriale che sono di seguito elencati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consorzio per lo Sviluppo Industriale Roma-Latina;</li> <li>• Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Rieti;</li> <li>• Consorzio per lo Sviluppo Industriale Sud Pontino;</li> <li>• Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Frosinone;</li> <li>• Consorzio per lo Sviluppo Industriale Lazio Meridionale (COSILAM).</li> </ul>	<p>Il Piano risulta coerente con i Piani del Consorzio per lo Sviluppo Industriale Roma-Latina.</p> <p>Il Piano risulta congruente con quanto previsto dal Piano Regolatore del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Rieti.</p> <p>Il Piano risulta coerente con i Piani del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Frosinone</p> <p>Il Piano risulta coerente con i Piani del COSILAM</p>
<p>1</p>	<p>5. 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</p>	<p>Chiarimento aggiunto in narrativa</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
Regione Lazio Registro Ufficiale Int. 0269605 del 26/03/2021 Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica Area Pianificazione Paesaggistica e di Area Vasta	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.	
	6. In riferimento alla Delibera di Giunta 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.	Chiarimento aggiunto in narrativa
2 Regione Lazio Registro Ufficiale Int. 0336519/2021 Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette	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;	Aggiornamento riportato in narrativa  Le fasi procedurali della Valutazione di incidenza erano già dettagliate al paragrafo 1.3.2, che si amplia
	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;	Inserito sottoparagrafo esplicativo 3.6.1

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
	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	Inseriti nel quadro di riferimento programmatico
2 Regione Lazio Registro Ufficiale Int. 0336519/2021 Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette	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;	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
	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 <a href="https://dati.lazio.it/">https://dati.lazio.it/</a>	Elenco aggiornato
	6. Nel Cap. 6 ci si limita ad un’analisi di 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.	Analisi effettuata all’interno del documento VINCA

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
<p>3</p> <p>Regione Lazio Registro Ufficiale Int. 0446084.19-05-2021</p> <p>ARPALAZIO Servizio Tecnico Area Informazione e Reporting Ambientale</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"> <li>- Corpi idrici fluviali</li> <li>- Corpi idrici lacustri</li> <li>- Corpi idrici di transizione</li> <li>- Corpi idrici marino costieri</li> <li>- Corpi idrici sotterranei</li> </ul>	<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 aggiornate secondo quanto indicato nel documento sulle osservazioni di ARPALAZIO.</p>



Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
	4. Aggiornare il paragrafo 4.5.7 “Zone Vulnerabili” secondo il D.G.R. Lazio n. 25 del 30 gennaio 2020	Il paragrafo 4.5.7 “Zone Vulnerabili” è stato aggiornato secondo il D.G.R. Lazio n. 25 del 30 gennaio 2020
	5. Aggiornare i dati del capitolo 4.6 “Suolo e sottosuolo”	I dati del capitolo 4.6 sono stati aggiornati secondo quanto indicato nel documento sulle osservazioni di ARPALAZIO.
	6. Relativamente ai contenuti del paragrafo 4.6.2 “Rischio naturale” aggiornare: <ul style="list-style-type: none"> <li>- i dati del “Gas Radon”,</li> <li>- 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.;</li> </ul>	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.
	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)”.	Chiarimento aggiunto in narrativa
	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.	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.

Sintesi del contenuto di ciascun contributo	Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
<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 tali aree (art. 6, comma 3, del D.P.R. 12 marzo 2003, n.120 che modifica il D.P.R. 8 settembre 1997 n.357)</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</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		dell'Ambiente, qualora se ne ravvisi l'utilità.
4 Regione Lazio Registro Ufficiale.I.0456999.21-05-2021 Sezione Infrastrutture di UNINDUSTRIA	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.	L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si riporta comunque la seguente controsservazione.  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 statali, sia quelli che lo saranno nel prossimo futuro.
	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:	L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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;</li> <li>• Inquadramento generale dell'intervento</li> <li>• Descrizione dell'intervento: Descrizione generale dell'intervento; Ubicazione dell'intervento e connessioni/interazioni con la rete nazionale;</li> <li>• Costi dell'intervento: Descrizione generale;</li> <li>• Strumenti finanziari;</li> <li>• Quadro sintetico delle fonti di finanziamento dell'intervento;</li> <li>• 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.</li> </ul>	<p>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</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		<p>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 logistica.</p>	<p>L'osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		<p>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 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"> <li>· Specializzazione delle infrastrutture logistiche e completamento della copertura a servizio delle aree produttive e distributive, finalizzata a migliorare le prestazioni delle</li> </ul>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		<p>infrastrutture e incrementando al tempo stesso la concorrenzialità sul mercato grazie ad un elevato livello di specializzazione e di accessibilità.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 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.</li> <li>· Incremento della sostenibilità ambientale, sociale ed economica del sistema logistico regionale, riducendo l'uso del vettore stradale e favorendo lo sviluppo dell'intermodalità.</li> </ul>
	<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</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		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>7. Di seguito si riporta la sintesi delle osservazioni di Unindustria relativamente al sistema stradale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'intervento prevede opere di riqualificazione e potenziamento nonché di attivare funzionalità da «smart road»</li> <li>• Fondamentale il tratto che unisce l'A91 con la Roma-Latina bypassando il Gra (stralciato)</li> <li>• Anas prevede l'appaltabilità al 2023 (Progetto di Fattibilità Tecnico Economica in corso di avvio)</li> <li>• Autostrade per l'Italia prevede un progetto importante per dotare le stazioni di servizio della rete di servizi di ricarica veloce (progetto FreeToX)</li> <li>• Inserire nel medio periodo interventi necessari da subito, come le complanari alla Roma Fiumicino, il potenziamento di Via della Scafa,</li> </ul>	<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</p>



Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
	<p>l'unificazione via del Mare Via Ostiense, Potenziamento Portuense, ponte di Dragona e svincoli sul GRA e terza corsia in uscita dall'aeroporto.</p>	<p>territorio, sono indicate come indispensabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il completamento delle complanari fino al centro abitato di Fiumicino;</li> <li>• la trasformazione di via della Scafa a strada di scorrimento veloce.</li> </ul> <p>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.</p> <p>Relativamente alla viabilità complanare all'Autostrada Roma Fiumicino, si da atto che le opere sono già state completate nella zona in adiacenza alla SP Portuense nella zona Commerciti e Parco Leonardo. In merito alla viabilità nel tratto Aeroporto – Centro di Fiumicino, le opere sono inserite nel PRG di</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		<p>Fiumicino ma non sono state ancora programmate, atteso che i flussi sono interessati dalla 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		<p>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.</p> <p>Il Corridoio Roma- Latina- Valmontone, è oggi nella competenza statale di ANAS, che valuterà le opere necessarie.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>8. 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>	<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>Gli interventi sono inquadrati negli scenari di piano</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		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>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</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		dei contenuti della valutazione degli impatti ambientali.
	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>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>
	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>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</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		“minimo”. L’osservazione, tuttavia, non rileva ai fini della valutazione ambientale.
	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>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>
	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>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.</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		<p>Il riferimento è al traffico in generale.</p> <p>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»</p> <p>Non è chiara la seconda affermazione. In ogni caso, l'osservazione non è attinente ai contenuti della valutazione ambientale in oggetto.</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>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 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.</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
	<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"> <li>• Viene riportata la strategicità e l'esigenza di realizzare la quarta pista di volo, una volta raggiunti i limiti infrastrutturali;</li> <li>• 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</li> <li>• Tuttavia, non sempre i riferimenti temporali di realizzazione degli interventi previsti sono calati nel reale contesto di Fiumicino e della capitale;</li> </ul>	<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 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.</p>
	<p>16. Non è evidente nel documento il riferimento alla situazione sanitaria attuale esembra 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>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, 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</p>



Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		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.
	<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"> <li>• Il progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria tra Ponte Galeria e Fiumicino aeroportoLa realizzazione di raccordi tra la FL1 e la FL5</li> <li>• Realizzare un nuovo collegamento attraverso una diramazione dalla linea metropolitana Roma-Lido.</li> <li>• 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.</li> </ul>	<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>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 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</p>

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		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>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"> <li>• 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)</li> <li>• Non aumenterebbe la catchment area come farebbe invece il quadruplicamento e la linea ipotizzata FL1-FL5 con eventuale fermata alla stazione di S. Pietro.</li> <li>• 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.</li> </ul>	<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>
	19. Unindustria riporta una tabella con elenco delle opere, priorità e commenti	L’osservazione è riferita al documento PRMTL e non attiene a questa fase procedurale, relativa al Rapporto Ambientale. Si

Sintesi del contenuto di ciascun contributo		Modalità di recepimento nel Rapporto Ambientale
		<p>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>

