



**Città Metropolitana di Roma Capitale**

Dipartimento IV "Pianificazione, sviluppo e governo del territorio"

PEC: [pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.it](mailto:pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.it)

**OGGETTO:** Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), art.13 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.

**VAS-2022\_07 – Città metropolitana di Roma Capitale**

"Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale (P.U.M.S.) e dei relativi piani di settore ai sensi del D.M. n.396/2017"

**RELAZIONE ISTRUTTORIA**

**AVVIO DELLA PROCEDURA**

Con nota prot. n.93437 del 08/06/2022, acquisita al protocollo regionale al n.564983 del 08/06/2022, la Città Metropolitana di Roma Capitale, in qualità di Autorità Procedente (di seguito AP), ha trasmesso istanza di avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica sul Piano in oggetto.

**FASE DI CONSULTAZIONE PRELIMINARE (SCOPING)**

Con nota n.603500 del 20/06/2022, la scrivente Autorità Competente (di seguito AC) ha individuato l'elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (di seguito SCA) da coinvolgere nella fase di consultazione chiedendo loro di fornire il proprio contributo utile alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.

Con nota prot. n.779172 dell'8/8/2022, su indicazione del Comune di Fiumicino e dell'ASL Roma 6, la scrivente Autorità Competente ha integrato l'elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale da coinvolgere nella fase di consultazione.

L'AP ha illustrato il Rapporto Preliminare Ambientale e la proposta di Piano ai SCA mediante un incontro da remoto il giorno 4/7/2022, la cui presentazione è stata trasmessa dall'AC con nota prot. n.670662 del 07/07/2022.

Da parte dei SCA sono pervenuti alla scrivente, ai sensi dell'art.13, comma 1 del D.Lgs. n.152/2006, i seguenti contributi:

<b>TABELLA 1: Elenco contributi pervenuti</b>	
1	<b>Astral S.p.A.:</b> nota prot. n.16390 del 30/6/2022, acquisita al prot. n.648394 dell'1/7/2022;
2	<b>ARPA Lazio:</b> nota prot. n.49227 del 13/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.692421
3	<b>Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica – Area Pianificazione Paesaggistica e di Area Vasta:</b> nota prot. n.707560 del 18/7/2022

4	<b>Regione Lazio</b> - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità: nota prot. n.709894 del 19/7/2022
5	<b>Ministero della Cultura</b> – Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma: nota prot. n.32125 del 19/7/2022, acquisita al prot. n.715194 del 20/7/2022
6	<b>Ministero della Cultura</b> - Parco Archeologico dell'Appia Antica: nota prot. n.2760 del 20/7/2022, acquisita al prot. n.718874 del 21/7/2022
7	<b>Parco Naturale Regionale dei Monti Lucretili</b> : nota prot. n.2142 del 21/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.720711
8	<b>Roma Capitale</b> - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Servizio "Valutazioni Ambientali" (VAS - VIA - VAP - AIA): nota prot. n.NA66988 del 21/7/2022, con allegate note QL66451/2020 e QL52844/2022, acquisita in pari data al prot. n.722683
9	<b>Regione Lazio</b> - Direzione Regionale Ambiente: nota prot. n.723776 del 22/7/2022
10	<b>ASL Roma 1</b> - Dipartimento di Prevenzione: nota prot. n.118082 del 26/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.735976
11	<b>Consorzio di Bonifica Lazio Nord</b> : nota prot. n.11651 del 28/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.745342
12	<b>Parco Regionale dell'Appia Antica</b> : nota prot. n.2205 del 28/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.746886
13	<b>ASL Roma 2</b> - Dipartimento di Prevenzione: nota prot. n.155258 del 29/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.751304
14	<b>Parco Regionale di Veio</b> : nota prot. n.1698 dell'1/8/2022, acquisita al prot. n.785721 del 9/8/2022

L'AC, con nota prot. n.0863714 del 12/09/2022 ha concluso la fase di Scoping con l'emissione del Documento di Scoping.

Con il sopra richiamato Documento di Scoping la AC ha evidenziato che:

- ✓ I contenuti minimi obbligatori del Rapporto Ambientale sono disciplinati dall'art.13 dal comma 3 e comma 4 del D.Lgs. n.152/2006 e dal relativo Allegato VI alla Parte Seconda;
- ✓ Il Rapporto Ambientale dovrà recepire le indicazioni contenute nel *Documento di scoping* formulate dalla AC e suddivise in "Indicazioni di carattere generale" e "Indicazioni di carattere specifico";
- ✓ Il Rapporto Ambientale dovrà recepire quanto contenuto nei contributi formulati dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale nella fase di consultazione.

#### **FASE DI PUBBLICAZIONE**

Con nota prot. n.12427 del 24/01/2023, acquisita con prot. n.0083554 del 24/01/2023, l'AP ha attestato all'AC:

- La comunicazione ai SCA dell'avviso di avvenuto deposito e dell'avvio della fase di consultazione;
- La pubblicazione dell'Avviso al pubblico ai sensi dell'art. 14 comma 1 del D.Lgs. n. 152/06 sul BUR della Regione Lazio;

Con nota acquisita con prot. n.0084468 del 24/01/2023, l'AP ha trasmesso all'AC il link per l'acquisizione:

- degli elaborati di piano;
- del RA;
- della Sintesi non Tecnica;
- della Valutazione di Incidenza.



**OSSERVAZIONI**

A seguito della pubblicazione del Rapporto Ambientale, della sintesi non Tecnica e della Documentazione di Piano, alla AC sono pervenute le seguenti Osservazioni:

<b>ELENCO OSSERVAZIONI</b>				
<b>ID</b>	<b>Protocollo</b>	<b>Data</b>	<b>Referente</b>	<b>Allegati</b>
1	0103528	30/01/2023	Regione Lazio - Area Paesaggio	Non sono presenti allegati
2	0114409	31/01/2023	MIC - Ministero della Cultura	Non sono presenti allegati
3	0156480	10/02/2023	Comune di Zagarolo	Sono presenti allegati
4	0204963	23/02/2023	S. T. - Comitato Mobilità Sostenibile Quadrante Nord Ovest di Roma	Sono presenti allegati
5	0247188	06/03/2023	C. P. - Fiab Roma BiciPA APS	Non sono presenti allegati
6	0248829	06/03/2023	A. N.	Non sono presenti allegati
7	0256869	07/03/2023	L. P. – Rete Vivinstrada Aps	Non sono presenti allegati
8	0256873	07/03/2023	ASL Roma 2	Non sono presenti allegati
9	0264347	09/03/2023	A. F. – Comune di Genzano di Roma	Non sono presenti allegati
10	0268114	09/03/2023	S. G. – XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini	Non sono presenti allegati
11	0268133	09/03/2023	G. C. – Comune di Lanuvio	Sono presenti allegati
12	0268140	09/03/2023	P. V.	Sono presenti allegati
13	0273410	10/03/2023	L. K. L. – Toyota Motor Italia SPA	Sono presenti allegati
14	0273631	10/03/2023	ASL ROMA 4	Non sono presenti allegati
15	0273643	10/03/2023	MIC - Ministero della Cultura	Sono presenti allegati
16	0273663	10/03/2023	L. B.	Non sono presenti allegati
17	0273712	10/03/2023	R. E.	Non sono presenti allegati
18	0273735	10/03/2023	R. E.	Non sono presenti allegati
19	0275561	13/03/2023	R. E.	Sono presenti allegati
20	0275571	13/03/2023	J. D. B.	Non sono presenti allegati
21	0275584	13/03/2023	E. M. – Comune di Fiumicino	Non sono presenti allegati
22	0275594	13/03/2023	M. F.	Non sono presenti allegati
23	0275603	13/03/2023	Aeroporti di Roma	Sono presenti allegati
24	0275640	13/03/2023	A. G. – Rete Vivinstrada APs	Non sono presenti allegati
25	0275664	13/03/2023	P. R.	Sono presenti allegati
26	0275675	13/03/2023	F. F. – Aicai Associazione italiana Corrieri Aerei internazionali	Non sono presenti allegati
27	0275801	13/03/2023	F. T.	Non sono presenti allegati
28	0275813	13/03/2023	D. F.	Non sono presenti allegati



29	0275822	13/03/2023	R. D. per A. R.	<i>Sono presenti allegati</i>
30	0275831	13/03/2023	R. D. – UTP Associazione Utenti del trasporto pubblico - Assoutenti	<i>Sono presenti allegati</i>
31	0275843	13/03/2023	M. T. - Unindustria	<i>Sono presenti allegati</i>
32	0275854	13/03/2023	M. P.	<i>Non sono presenti allegati</i>
33	0275862	13/03/2023	Associazione Salvacilcisti Roma	<i>Non sono presenti allegati</i>
34	0275871	13/03/2023	G. A.	<i>Non sono presenti allegati</i>
35	0275875	03/03/2023	M. P.	<i>Non sono presenti allegati</i>
36	0275891	13/03/2023	G. M. M. – Comunità territoriale municipio VII	<i>Non sono presenti allegati</i>
37	0275902	13/03/2023	F. S. – Fridays for future Roma	<i>Non sono presenti allegati</i>
38	0275912	13/03/2023	M. V. – Ecomuseo della via Latina	<i>Non sono presenti allegati</i>
39	0275921	13/03/2023	F. F. – Aicai Associazione italiana Corrieri aerei internazionali	<i>Non sono presenti allegati</i>
40	0276552	13/03/2023	P. A. - Metrovia	<i>Non sono presenti allegati</i>
41	0277948	13/03/2023	A. D. S.	<i>Non sono presenti allegati</i>
42	0279256	13/03/2023	F. G. B.	<i>Non sono presenti allegati</i>
43	0279259	13/03/2023	M. V. – Ecomuseo della via Latina	<i>Sono presenti allegati</i>
44	0279262	13/03/2023	M. V. – Ecomuseo della via Latina	<i>Non sono presenti allegati</i>
45	0279267	13/03/2023	Parco Regionale dell'Appia Antica	<i>Sono presenti allegati</i>
46	0279871	13/03/2023	D. T. – Municipio Roma XV	<i>Sono presenti allegati</i>
47	0280847	14/03/2023	ENAC	<i>Non sono presenti allegati</i>

Inoltre sono pervenute alla AP le seguenti osservazioni, trasmesse alla AC con nota prot. n. 186615 del 21/11/2023 acquisita con prot. reg. n. 1342124 del 21/11/2023:

<b>ELENCO OSSERVAZIONI</b>				
<b>ID</b>	<b>Protocollo</b>	<b>Data</b>	<b>Referente</b>	<b>Allegati</b>
48	CMRC 0030113	22/02/2023	M. C.	<i>Non sono presenti allegati</i>
49	CMRC 0046441	21/03/2023	ROMA CAPITALE- Dipartimento Ciclo dei Rifiuti e risanamento dagli inquinanti	<i>Non sono presenti allegati</i>

## FASE DI VALUTAZIONE

Con nota prot. n. 380211 del 04/04/2023 la AC ha avviato la fase di valutazione ed ha richiesto alla AP, in via preliminare, di riscontrare l'elenco delle osservazioni sopra indicato laddove non congruente con quanto da essa acquisito.

Al fine di ottemperare alle disposizioni di cui all'art.15 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. la AC ha riscontrato le modalità di recepimento, da parte della AP, delle indicazioni fornite con il Documento di Scoping, come di seguito rappresentato.

<b>Il Piano in oggetto è sottoposto a Valutazione di Incidenza</b>	<b>SI</b>
Ottemperanza a Incidenza da DS	<b>Il RA non include un capitolo specifico di Studio di Incidenza. Lo stesso è stato redatto quale allegato.</b>  <b>La AP dovrà richiedere e acquisire il Parere di Valutazione di Incidenza presso la struttura competente.</b>
<b>Il Rapporto Ambientale prevede un capitolo specifico rappresentante:</b>	
le modalità di recepimento dei contributi dei Soggetti competenti in Materia Ambientale acquisiti nella fase di consultazione (Scorporati per punti) con indicazione delle modalità di recepimento motivate e/o della prescrizione per il Piano.	<b>Il RA non prevede uno specifico paragrafo e non fornisce motivato riscontro delle modalità di recepimento</b>
le modalità di recepimento dei contributi della AC formulati con il Documento di Scoping (Scorporati per punti) con indicazione delle modalità di recepimento motivate e/o della prescrizione per il Piano	<b>Il RA non fornisce motivato riscontro delle modalità di recepimento</b>

Tenuto conto di tutto quanto sopra esposto la AC ha richiesto alla AP di:

1. Riscontrare l'elenco dei contributi pervenuti (TABELLA 1: Elenco contributi pervenuti);
2. Fornire motivato e puntuale riscontro ai contributi forniti dalla AC con il Documento di Scoping (TABELLA 2: Documento di Scoping – Contributi della AC);
3. Fornire motivato e puntuale riscontro ai contributi forniti dai SCA allegati al Documento di Scoping (TABELLA 3: Pareri Soggetti Competenti in Materia Ambientale);
4. Fornire motivato e puntuale riscontro a quanto indicato in TABELLA 4: Piano di monitoraggio
5. Fornire motivato e puntuale riscontro alle osservazioni pervenute (ALLEGATO 1);
6. Fornire evidenza dell'acquisizione del Parere di Valutazione di Incidenza presso la struttura competente.

Con nota prot. n. 186615 del 21/11/2023 acquisita con prot. reg. n. 1342124 del 21/11/2023, in riscontro alla nota di avvio della fase di valutazione la AP ha:

- 1) Integrato l'elenco delle osservazioni pervenute;
- 2) Fornito riscontro ai contributi forniti dalla AC con il Documento di Scoping;
- 3) Fornito riscontro ai contributi forniti dai SCA allegati al Documento di Scoping;
- 4) Fornito riscontro al Piano di Monitoraggio;
- 5) Fornito riscontro alle osservazioni pervenute;

6) Fornito evidenza dell'acquisizione del parere di incidenza (nota prot. n. 0422813 del 17/04/2023).

Esaminata la documentazione trasmessa, con nota prot. n. 1370644 del 27/11/2023 la AC ha fornito gli esiti delle verifiche effettuate, evidenziando quanto segue:

- 1) L'elenco definitivo delle osservazioni pervenute è riportato nell'ALLEGATO 1: ELENCO OSSERVAZIONI;
- 2) Il riscontro della AC in ordine alle modalità di recepimento dei contributi della AC forniti con il Documento di Scoping è riportato nell'ALLEGATO 2: DOCUMENTO DI SCOPING – CONTRIBUTI DELLA AC;
- 3) Il riscontro della AC in ordine alle modalità di recepimento dei contributi forniti dai SCA allegati al Documento di Scoping è riportato nell'ALLEGATO 3: PARERI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE;
- 4) Il riscontro della AC in ordine alle modalità di recepimento delle ottemperanze al Piano di Monitoraggio è riportato nell'ALLEGATO 4: PIANO DI MONITORAGGIO;
- 5) Il riscontro della AC in ordine alle modalità di recepimento delle osservazioni pervenute è riportato nell'ALLEGATO 5: MODALITA' DI RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI;

Tenuto conto di quanto rappresentato, ha richiesto alla AP di aggiornare e fornire motivato e puntuale riscontro ai sopra elencati ALLEGATI da 2 a 5.

Con note prot. n. 0501507 del 12/04/2024 e prot. n. 0521583 del 17/04/2024 la AP ha fornito riscontro a quanto sopra richiesto.

Con nota prot. n.0569876 del 30/04/2024 la AC ha inviato il verbale conclusivo della fase di valutazione, ritenendo concluse le attività tecnico istruttorie di cui all'art.15, comma 1 del decreto richiedendo riscontro alla AP, laddove dallo stesso si fossero evidenziati eventuali errori materiali e/o criticità da sottoporre ad ulteriore confronto tecnico.

Con nota prot. n.77833 del 06/05/2024, acquisita con prot. n.0593488 del 06/05/2024 la AP ha fornito il riscontro sopra richiesto evidenziando che *"...da verifiche effettuate da questa A.P. al Verbale e alla documentazione oggetto della procedura in oggetto, non si sono riscontrati errori materiali e/o criticità che devono essere oggetto di ulteriore confronto tecnico ..."*.

## **CONCLUSIONI**

**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;

**VISTO** l'art.11, lett. c) del decreto, il quale stabilisce che la AP esprime il parere motivato tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, sulla proposta di piano e di programma e sul rapporto ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio anche con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie;

**CONSIDERATO** che le attività tecnico istruttorie svolte in collaborazione tra AP e AC in fase di valutazione hanno fornito riscontro delle modalità di considerazione dei contributi dei SCA nonché delle osservazioni pervenute;

**VALUTATO** che, in ottemperanza alle disposizioni di cui all'art.15, comma 2, il Rapporto Ambientale, adeguato alle prescrizioni del presente atto, terrà conto delle modalità di considerazione dei contributi pervenuti da parte dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale nella fase di consultazione preliminare;



**VALUTATO** che, in ottemperanza alle disposizioni di cui all'art.15, comma 2, il Rapporto Ambientale, adeguato alle prescrizioni del presente atto, terrà conto delle modalità di considerazione delle osservazioni pervenute nella fase di consultazione pubblica;

**VALUTATO** che il Piano di monitoraggio, adeguato alle prescrizioni del presente Parere motivato, risponde in termini di adeguatezza a quanto previsto dall'art.18 del D.Lgs. n.152/2006;

**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 disposto dell'art.3-quater, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 *“Principio dello sviluppo Sostenibile”* per cui *“Ogni attività umana giuridicamente rilevante ai sensi del presente codice deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non possa compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future.”*;
- il disposto dell'art.3-quater, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 per cui *“Data la complessità delle relazioni e delle interferenze tra natura e attività umane, il principio dello sviluppo sostenibile deve consentire di individuare un equilibrato rapporto, nell'ambito delle risorse ereditate, tra quelle da risparmiare e quelle da trasmettere, affinché nell'ambito delle dinamiche della produzione e del consumo si inserisca altresì il principio di solidarietà per salvaguardare e per migliorare la qualità dell'ambiente anche futuro.”*;
- il disposto dell'art.3-quater, comma 4, del D.Lgs. 152/2006 per cui *“La risoluzione delle questioni che involgono aspetti ambientali deve essere cercata e trovata nella prospettiva di garanzia dello sviluppo sostenibile, in modo da salvaguardare il corretto funzionamento e l'evoluzione degli ecosistemi naturali dalle modificazioni negative che possono essere prodotte dalle attività umane.”*;
- il disposto dell'art.4, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 per cui *“La valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione.”*;
- il disposto dell'art.4, comma 4, lett. a) del D.Lgs. 152/2006 per cui *“la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.”*;



- l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile approvata dalle Nazioni Unite nel settembre 2015, che individua 17 Obiettivi (Sustainable Development Goals – SDGs), articolati in 169 target da raggiungere entro il 2030 al fine di trasformare l'attuale modello di sviluppo mondiale;
- La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile di cui alla Delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica n. 108 del 22 dicembre 2017 "Approvazione della strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile", con la quale sono stati declinati, per l'Italia, i principi dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile;
- la D.G.R. n.170 del 30/03/2021 con la quale la Regione Lazio ha approvato la Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS) "Lazio, regione partecipata e sostenibile";
- La D.G.R. n.6 del 04/01/2023 con la quale la Regione Lazio ha approvato il Documento di Sintesi per l'integrazione tra le Misure di Adattamento ai cambiamenti climatici e la Strategia di sviluppo sostenibile denominata: "Strategia di Sviluppo Sostenibile: il contributo dell'Adattamento ai cambiamenti climatici";
- l'art. 34 del D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006, come modificato dalla Legge 28 dicembre 2015, n. 221 il quale stabilisce che le strategie di sviluppo sostenibile definiscono il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali di cui allo stesso decreto;

#### 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 Urbano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale (P.U.M.S.) e dei relativi piani di settore ai sensi del D.M. n.396/2017**", 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;
- 2) Gli allegati da 1 a 6 formano parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 3) L'Autorità Procedente dovrà attuare tutti gli impegni presi nello svolgimento delle attività tecnico-istruttorie come indicato nella colonna "RECEPIMENTO AP" negli allegati da 2 a 5 al presente parere;
- 4) Il Piano ed il Rapporto Ambientale dovranno fornire riscontro degli adeguamenti in ordine alle modalità di recepimento di cui al precedente punto 3);
- 5) Il Piano ed il Rapporto Ambientale dovranno fornire riscontro degli ulteriori adeguamenti richiesti dalla AC nella colonna "RISCONTRO AC" negli allegati da 2 a 5 al presente parere;
- 6) Il Piano ed il Rapporto Ambientale dovranno recepire gli esiti del Parere di Valutazione di Incidenza, nota prot. n. 0422813 del 17/04/2023, allegato 6 al presente parere, di cui costituisce parte integrante e sostanziale;

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**

*arch. Roberto Brunotti*

(firmato digitalmente)

**il Dirigente**

*ing. Ilaria Scarso*

(firmato digitalmente)

**ALLEGATI**

ALLEGATO 1: ELENCO OSSERVAZIONI

ALLEGATO 2: DOCUMENTO DI SCOPING – CONTRIBUTI DELLA AC

ALLEGATO 3: DOCUMENTO DI SCOPING – CONTRIBUTI DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE

ALLEGATO 4: PIANO DI MONITORAGGIO

ALLEGATO 5: MODALITA’ DI RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI

ALLEGATO 6: PARERE DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA (*Nota prot. n.0422813 del 17/04/2023*)



<b>ALLEGATO 1: ELENCO OSSERVAZIONI</b>				
<b>ID</b>	<b>Protocollo</b>	<b>Data</b>	<b>Referente</b>	<b>Allegati</b>
1	0103528	30/01/2023	Regione Lazio - Area Paesaggio	Non sono presenti allegati
2	0114409	31/01/2023	MIC - Ministero della Cultura	Non sono presenti allegati
3	0156480	10/02/2023	Comune di Zagarolo	Sono presenti allegati
4	0204963	23/02/2023	S. T. - Comitato Mobilità Sostenibile Quadrante Nord Ovest di Roma	Sono presenti allegati
5	0247188	06/03/2023	C. P. - Fiab Roma BiciPA APS	Non sono presenti allegati
6	0248829	06/03/2023	A. N.	Non sono presenti allegati
7	0256869	07/03/2023	L. P. – Rete Vivinstrada Aps	Non sono presenti allegati
8	0256873	07/03/2023	ASL Roma 2	Non sono presenti allegati
9	0264347	09/03/2023	A. F. – Comune di Genzano di Roma	Non sono presenti allegati
10	0268114	09/03/2023	S. G. – XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini	Non sono presenti allegati
11	0268133	09/03/2023	G. C. – Comune di Lanuvio	Sono presenti allegati
12	0268140	09/03/2023	P. V.	Sono presenti allegati
13	0273410	10/03/2023	L. K. L. – Toyota Motor Italia SPA	Sono presenti allegati
14	0273631	10/03/2023	ASL ROMA 4	Non sono presenti allegati
15	0273643	10/03/2023	MIC - Ministero della Cultura	Sono presenti allegati
16	0273663	10/03/2023	L. B.	Non sono presenti allegati
17	0273712	10/03/2023	R. E.	Non sono presenti allegati



18	0273735	10/03/2023	R. E.	<i>Non sono presenti allegati</i>
19	0275561	13/03/2023	R. E.	<i>Sono presenti allegati</i>
20	0275571	13/03/2023	J. D.B.	<i>Non sono presenti allegati</i>
21	0275584	13/03/2023	E. M. – Comune di Fiumicino	<i>Non sono presenti allegati</i>
22	0275594	13/03/2023	M. F.	<i>Non sono presenti allegati</i>
23	0275603	13/03/2023	Aeroporti di Roma	<i>Sono presenti allegati</i>
24	0275640	13/03/2023	A. G. – Rete Vivinstrada APs	<i>Non sono presenti allegati</i>
25	0275664	13/03/2023	P. R.	<i>Sono presenti allegati</i>
26	0275675	13/03/2023	F. F. – Aicai Associazione italiana Corrieri Aerei internazionali	<i>Non sono presenti allegati</i>
27	0275801	13/03/2023	F. T.	<i>Non sono presenti allegati</i>
28	0275813	13/03/2023	D. F.	<i>Non sono presenti allegati</i>
29	0275822	13/03/2023	R. D. per A. R.	<i>Sono presenti allegati</i>
30	0275831	13/03/2023	R. D. – UTP Associazione Utenti del trasporto pubblico - Assoutenti	<i>Sono presenti allegati</i>
31	0275843	13/03/2023	M. T. - Unindustria	<i>Sono presenti allegati</i>
32	0275854	13/03/2023	M. P.	<i>Non sono presenti allegati</i>
33	0275862	13/03/2023	Associazione Salvacilcisti Roma	<i>Non sono presenti allegati</i>
34	0275871	13/03/2023	G. A.	<i>Non sono presenti allegati</i>
35	0275875	03/03/2023	M. P.	<i>Non sono presenti allegati</i>
36	0275891	13/03/2023	G. M. M. – Comunità territoriale municipio VII	<i>Non sono presenti allegati</i>
37	0275902	13/03/2023	F. S. – Fridays for future Roma	<i>Non sono presenti allegati</i>



38	0275912	13/03/2023	M. V. – Ecomuseo della via Latina	Non sono presenti allegati
39	0275921	13/03/2023	F. F. – Aicai Associazione italiana Corrieri aerei internazionali	Non sono presenti allegati
40	0276552	13/03/2023	P. A. - Metrovia	Non sono presenti allegati
41	0277948	13/03/2023	A. D. S.	Non sono presenti allegati
42	0279256	13/03/2023	F. G. B.	Non sono presenti allegati
43	0279259	13/03/2023	M. V. – Ecomuseo della via Latina	Sono presenti allegati
44	0279262	13/03/2023	M. V. – Ecomuseo della via Latina	Non sono presenti allegati
45	0279267	13/03/2023	Parco Regionale dell'Appia Antica	Sono presenti allegati
46	0279871	13/03/2023	D. T. – Municipio Roma XV	Sono presenti allegati
47	0280847	14/03/2023	ENAC	Non sono presenti allegati
<b>INTEGRAZIONE AP</b>				
48	CMRC 0030113	22/02/2023	M. C.	Non sono presenti allegati
49	CMRC 0046441	21/03/2023	ROMA CAPITALE- Dipartimento Ciclo dei Rifiuti e risanamento dagli inquinanti	Non sono presenti allegati

<b>ALLEGATO 2: DOCUMENTO DI SCOPING – CONTRIBUTI DELLA AC</b>			
<b>Indicazioni di carattere generale</b>			
<b>ID</b>	<b>CONTRIBUTO</b>	<b>RECEPIMENTO AP</b>	<b>RISCONTRO AC</b>
1	dovranno essere elencati e descritti gli <b>obiettivi generali</b> e gli <b>obiettivi specifici</b> della proposta di Piano e indicate tutte le <b>strategie</b> e le <b>azioni</b> previste per conseguirli;	<i>Tali elementi sono contenuti nel volume 3 della PUMS e nel capitolo 4 del Rapporto Ambientale (RA)</i>	<b>RECEPITO</b>
2	dovranno essere elencati e descritti gli <b>obiettivi generali</b> dei pertinenti <b>Piani sovraordinati</b> ed effettuata una <b>analisi di coerenza esterna</b> con gli obiettivi della proposta di Piano;	<i>Tali elementi sono riportati nel capitolo 4 e 6 del Rapporto ambientale e in allegato</i>	<b>RECEPITO</b>
3	dovranno essere elencati e descritti gli <b>obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o nazionale</b> pertinenti al Piano (comprendendo ai sensi dell'art.34 comma 5 sia la <i>Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile</i> di cui alla Delibera CIPE del 22/12/2017 che la <i>Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile "Lazio, regione partecipata e sostenibile"</i> approvata con D.G.R. n.170 del 3/3/2021) ed effettuata una analisi di <b>coerenza esterna</b> con gli obiettivi della proposta di Piano;		<b>RECEPITO</b>
4	dovrà essere effettuata un' <b>analisi di coerenza interna</b> finalizzata ad assicurare la coerenza: <ul style="list-style-type: none"> <li>• tra gli obiettivi specifici della proposta di Piano;</li> <li>• tra le strategie e le azioni proposte;</li> </ul>		<b>RECEPITO</b>



	<ul style="list-style-type: none"><li>tra i vari obiettivi specifici della proposta di Piano e le strategie e azioni proposte per conseguirli;</li></ul>		
5	dovranno essere individuate le <b>componenti ambientali</b> su cui le strategie e le azioni della proposta di Piano avranno effetti significativi;	<i>Nel Rapporto Ambientale sono state meglio esplicitate le componenti ambientali pertinenti. In particolare, le componenti individuate sono quelle direttamente correlate al sistema della mobilità, ovvero, oltre al traffico e mobilità, qualità dell'aria rumore, emissioni climalteranti, nelle quali sono analizzate le eventuali ricadute sulla salute. Sono inoltre individuate come pertinenti quelle del sistema naturale ed ambientale che possono essere impattate dagli interventi previsti: biodiversità e paesaggistico, suolo sottosuolo acque</i>	<b>RECEPITO</b>
6	dovranno essere <b>quantificati gli effetti negativi</b> sulle componenti ambientali e sul patrimonio culturale al fine di prevedere opportune <b>mitigazioni</b> ;	<i>Nel paragrafo 6.1 6 del RA sono stati analizzati le ricadute del traffico nei vari scenari sulla qualità dell'aria ed emissioni climalteranti attraverso bilanci emissivi e sul rumore stimando la popolazione esposta al rumore stradale e le relative conseguenze sulla salute. Sono inoltre stati analizzati gli effetti degli interventi su suolo sottosuolo acque biodiversità paesaggio e beni culturali (paragrafo 6.2 RA)</i>	<b>RECEPITO</b>
7	dovranno essere proposte opportune <b>compensazioni</b> laddove gli effetti negativi sulle componenti ambientali e sul patrimonio culturale non siano opportunamente mitigabili;	<i>In merito al sistema della mobilità e relative esternalità ambientali (paragrafo 6.1 RA): su qualità dell'aria, emissioni climalteranti e rumore gli effetti sono positivi; pertanto non sono state individuate misure compensative. In merito agli effetti degli interventi sul sistema naturale e paesaggistico (paragrafo 6.2 del RA), non si sono</i>	<b>RECEPITO</b>

		<i>riscontrati effetti significativi. Nell'analisi degli interventi sono comunque stati evidenziati gli elementi per garantire la sostenibilità delle opere previste</i>	
8	si dovranno descrivere le scelte di Piano anche in rapporto alle possibili <b>alternative</b> considerate al fine di motivarle in termini di sostenibilità ambientale;	<i>Per la selezione degli interventi si rimanda al volume 2 del PUMS dal titolo "Costruzione partecipata dello Scenario di Piano". Nel capitolo 5, infatti, è possibile consultare le alternative considerate in merito alle proposte di modello di esercizio ferroviario (Alternativa 1 e 2) e delle proposte di riorganizzazione dei corridoi del trasporto su gomma extraurbani (Alternativa 1 e 2). Tali elementi sono analizzati nel capitolo 4 del RA.</i>	<b>RECEPITO</b>
9	dovranno essere descritti e analizzati gli scenari di evoluzione della proposta di Piano, confrontandola con lo scenario attuale tendenziale;	<i>Al paragrafo 4.2 del RA adottato sono descritte le azioni di piano, evidenziando quelle non ricomprese nella pianificazione vigente. Le valutazioni descritte nel capitolo 6 del piano adottato riguardanti le esternalità del traffico sono effettuate confrontando gli scenari attuale, di riferimento (o tendenziale) e di piano (vedasi risposta al punto 6 della presente tabella). Pertanto, come illustrato nel paragrafo dedicato all'Attuazione del PUMS metropolitano inserito nel Volume 3, il 2030 può essere considerato come scenario intermedio e si farà riferimento alle valutazioni effettuate nel relativo RA</i>	<b>RECEPITO</b>
10	dovrà essere elaborato un <b>Piano di monitoraggio</b> (di cui all'art.18 del D.Lgs. n.152/2006) per consentire il controllo degli effetti significativi derivanti dall'attuazione delle azioni proposte	<i>Tali elementi sono integrati nel Piano di monitoraggio del PUMS, che è unico per PUMS e VAS e contiene la lista degli indicatori di contesto, di processo (attuazione delle misure previste) e di</i>	<b>RECEPITO IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCONTRO</b>

	all'interno della proposta di Piano attraverso l'individuazione di opportuni indicatori di <b>contesto</b> , di <b>processo</b> e di <b>contributo</b> ;	<i>contributo (misurazione del raggiungimento degli obiettivi prefissati) del PUMS e degli obiettivi di sostenibilità ambientale selezionati).</i>	
11	dovranno essere identificati le Amministrazioni e gli Enti preposti alla misura degli indicatori o dei parametri necessari al loro calcolo indicando tempi e modalità di raccolta. Il Piano di monitoraggio dovrà essere corredato da un <b>quadro economico</b> attestante le risorse finanziarie necessarie alla sua realizzazione nonché la disponibilità delle stesse;	<i>Il piano di monitoraggio del PUMS, che è unico per PUMS e VAS, contiene altresì le specifiche per la governance del Piano (Amministrazioni ed Enti preposti alla gestione del monitoraggio) ed il rispettivo quadro economico.</i>	<b>RECEPITO IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCOntRO</b>
12	dovrà infine essere <b>valutato esplicitamente</b> in che misura il Piano possa concorrere al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dalle strategie di sviluppo sostenibile nazionale e regionale di cui all'articolo 34 del D.Lgs. n.152/2006.	<i>Tali elementi sono riportati nel capitolo 5 e 6 del Rapporto Ambientale</i>	<b>RECEPITO</b>
13	Il R.A. dovrà, altresì, contenere un'analisi delle principali caratteristiche e dinamiche socio-economiche del territorio della Città Metropolitana di Roma Capitale interessato dalla proposta di Piano che evidenzia la compatibilità delle attività previste dal Piano con le condizioni per uno sviluppo sostenibile: <ul style="list-style-type: none"> <li>• rispetto capacità rigenerativa ecosistemi/risorse;</li> <li>• salvaguardia biodiversità;</li> <li>• equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica.</li> </ul>	<i>Gli aspetti socioeconomici del territorio della Città Metropolitana di Roma sono integrati all'interno del capitolo 2 del RA. Le scelte di Piano hanno adeguatamente tenuto conto delle caratteristiche socioeconomiche e demografiche del territorio contenute nel capitolo dedicato all'interno del PUMS Volume 1, che contiene l'inquadramento territoriale e socioeconomico, lo studio dell'offerta e della domanda dei servizi di trasporto sia lato passeggeri che merci e l'interazione tra le due.</i>	<b>RECEPITO IL RA DOVRA' ESSERE INTEGRATO CON L'EVIDENZA DEGLI ASPETTI SOCIOECONOMICI CONSIDERATI</b>
14	Nel Rapporto Ambientale tutte le elaborazioni prodotte e ricavate da banche dati esistenti	<i>In tutte le didascalie di tabelle e figure è stata inserita la fonte dati. Inoltre, qualora nel testo</i>	<b>RECEPITO</b>



	dovranno riportare la relativa fonte bibliografica/sitografica, al fine di ricavarne univoca identificazione.	<i>siano state utilizzate anche dati ne è stata esplicitata la fonte</i>	
<b>Indicazioni di carattere specifico</b>			
15	Sulla base delle indicazioni di carattere generale sopra descritte, il Rapporto Ambientale dovrà quantificare gli effetti sulle componenti ambientali e sul patrimonio culturale derivanti dall'attuazione del Piano.	<i>Nel paragrafo 6.2 sono analizzate le interferenze con le componenti ambientali e sul patrimonio culturale derivanti dall'attuazione del Piano</i>	<b>RECEPITO</b>
16	Il Rapporto Ambientale dovrà considerare fra i riferimenti normativi l'art. 7, commi da 31 a 35, della L.R. n.28/2019, come modificati dall'art. 12, comma 6, della L.R. n.20/2021, la quale, in merito ai servizi di trasporto pubblico urbano diversi da quelli di competenza di Roma Capitale, assegna alla Regione Lazio i compiti di individuare: i servizi minimi di cui all'art.17 della L.R. n.30/1998, le unità di rete idonee al conseguimento del più alto livello di economicità, efficienza e produttività, le risorse per ciascuna unità di rete destinate a finanziare i servizi minimi, e le relative tariffe. Inoltre, la medesima legge attribuisce ad Astral S.p.A. le funzioni di stipula e gestione dei nuovi contratti di servizio, disegnando un assetto delle reti TPL che modifica significativamente l'attuale organizzazione. Ciò in considerazione che la delega di competenza prevista dall'art.7 della L.R. n.30/1998, non è mai stata attuata, rendendo superato lo strumento di pianificazione del trasporto pubblico locale	<i>Il Piano di Bacino ha considerato (come il PUMS) quanto previsto sulle Unità di Rete dalle citate DGR come Scenario di Riferimento, come specificato nell'Allegato QC1 e come illustrato nel capitolo 2.2 del Quadro Conoscitivo del Piano di Bacino dedicato al quadro pianificatorio e programmatico regionale, che approfondisce i riferimenti citati ed i relativi dettagli delle nuove Unità di Rete per la programmazione del trasporto pubblico locale</i>	<b>RECEPITO IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCANTRO</b>



	<p>nell'ambito della mobilità di livello metropolitano di cui all'art.15 della L.R. n.30/1998. Nel frattempo, la Regione Lazio ha dato corso al dettato della legge regionale n.28/2019, tramite le D.G.R. n.912/2019 e n.617/2020, provvedendo ad adottare un nuovo modello di gestione delle ferrovie regionali ed alla adozione del nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico locale regionale attraverso l'istituzione delle Unità di Rete, tenendo conto della programmazione socioeconomica e territoriale regionale e la conseguente ripartizione delle risorse finanziarie ,con il fine di assicurare la mobilità nell'ambito del territorio metropolitano e regionale, favorendo le modalità di trasporto con minore impatto ambientale.</p>		
17	<p>Per i piani di settore che saranno adottati contestualmente al PUMS, dovrà essere verificata la loro coerenza con le disposizioni alle norme sopra indicate, tenendo conto delle indicazioni contenute nel Piano energetico regionale (PER) - adottato D.G.R. n.98/2020 - e del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL) - adottato D.G.R. n.1050/2020.</p>	<p><i>Parimenti a quanto specificato per la nota precedente, il PRMTL e il PER sono stati tenuti adeguatamente in considerazione nella definizione di target e degli orizzonti programmatici da considerare per lo Scenario di Piano, approfonditi nel PUMS</i></p>	<p><b>RECEPITO IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCANTRO</b></p>
18	<p>Il R.A. dovrà valutare la coerenza esterna con la pianificazione dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale. L'analisi di coerenza esterna con la normativa sovraordinata dovrà essere integrata</p>	<p><i>I piani sono stati analizzati e riportati sinteticamente in allegato, in termini di coerenze con gli obiettivi del PUMS non sono emersi elementi da evidenziare. Gli obiettivi di</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



	includendo tra gli obiettivi di protezione ambientale, stabiliti a livello internazionale, comunitario o nazionale, quelli indicati dalla Direttiva 2000/60/CE in materia di tutela della risorsa idrica, dalla Direttiva 2007/60/CE in materia di riduzione del rischio da alluvioni e dal D.Lgs. n.152/2006 in materia di tutela e risanamento del suolo e del sottosuolo.	<i>sostenibilità contengono i contenuti pertinenti al PUMS</i>	
19	Nel R.A. dovrà essere effettuata l'analisi di coerenza esterna con l'aggiornamento del Piano di Tutela delle Acque Regionale - PTAR approvato con D.C.R. n.18/2018.		<b>RECEPITO</b>
20	Nel R.A. dovrà essere effettuata l'analisi di coerenza esterna con il Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria della Regione Lazio, di cui alla D.C.R. n.66/2009, aggiornato con la D.G.R. n.539/2020 e con D.G.R. n.305/2021.	<i>L'analisi di coerenza nel capitolo 5 è stata fatta con il PRQA approvato con DCR n. 8 del 5/10/2022 con il PER adottato con DGR n. 595 del 19/07/2022</i>	<b>RECEPITO</b>
21	Il R.A. dovrà altresì dar conto delle indicazioni contenute nel Piano Energetico Regionale (PER) - adottato con la D.G.R. n.98/2020.		<b>RECEPITO</b>
22	Il Rapporto Ambientale dovrà dare atto del recepimento degli interventi previsti nel PUMS di Roma Capitale, con le relative metodologie di analisi effettuate. Inoltre, dovrà dare contezza della condivisione degli obiettivi tra i due strumenti (PUMS metropolitano e PUMS di Roma Capitale) dal punto di vista paesaggistico, dell'ecosistema del verde e del patrimonio culturale al fine di assicurare la sostenibilità ambientale e di rafforzare gli effetti positivi prodotti sull'ambiente.	<i>Il Rapporto Ambientale evidenzia al capitolo 4 gli interventi recepiti dal PUMS di Roma Capitale come gli interventi sulle linee della Metro, del Tram e gli Archi sistemi.</i>	<b>RECEPITO</b>



23.1	Il Rapporto Ambientale dovrà inoltre valutare la coerenza con il Piano Regionale della Prevenzione (PRP) 2021-2025, approvato con D.G.R. n.970/2021, con il quale si intende dare attuazione a tutti i Macroobiettivi e a tutti gli obiettivi strategici previsti dal Piano Nazionale della Prevenzione (PNP) 2020-2025. In particolare, dovranno essere considerate le azioni previste da tale Piano nell'ambito del PP02 "Comunità attive", del PP05 "Sicurezza negli ambienti di vita" e del PP09 "Ambiente, Clima e Salute".	<i>Recepito nel capitolo 5 e nell'allegato relativo al quadro programmatico</i>	<b>RECEPITO</b>
23.2	Nel R.A. dovrà essere valutata l'opportunità di prevedere il censimento e la conseguente valutazione delle misure previste in ulteriori strumenti di pianificazione più diffusamente adottati anche nei comuni con meno di 100.000 abitanti, quali i <i>Piani Urbani del Traffico</i> , al fine di verificarne la coerenza favorendo un'efficace e più collaborativa applicazione del Piano.	<i>Il PUMS è sovraordinato ai piani comunali e detta linee di indirizzo ai PGTU</i>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>
24	Nel Rapporto Ambientale dovrà essere effettuata un'analisi di coerenza interna ed esterna degli interventi previsti e programmati con il P.T.P.R. approvato con D.C.R. n.5 del 21/4/2021, pubblicato sul BURL n.56, supplemento n.2, del 10/6/2021. Il R.A. dovrà, altresì, includere tavole di ricognizione dei beni paesaggistici individuati dalle Tavole B e dei sistemi e ambiti di paesaggio individuati dalle Tavole A del P.T.P.R.	<i>Nel Rapporto Ambientale si è provveduto all'aggiornamento della coerenza degli obiettivi previsti e programmati con il P.T.P.R. approvato con D.C.R. n.5 del 21/4/2021 all'interno del paragrafo 5.2 attraverso specifica matrice di coerenza. Nel capitolo 2 del Rapporto Ambientale è inoltre stato considerato il P.T.P.R.</i>	<b>RECEPITO</b>



25	Il R.A. dovrà descrivere e cartografare, per le nuove aree destinate alla trasformazione, l'eventuale presenza di aree gravate da usi civici.	<i>I percorsi indicati nel PUMS metropolitano sono da considerarsi puramente ideogrammatici e il Piano non comporta localizzazione delle opere; pertanto sarà compito delle successive fasi di progettazione tale adempimento. Col livello di approfondimento appena detto, si può ritenere che in ambito extraurbano sono previsti dal Piano unicamente percorsi ciclabili su strade o sentieri esistenti e, pertanto, non ci sono effetti su aree gravate da usi civici</i>	<b>RECEPITO IL RA NE DOVRA' FORNIRE EVIDENZA</b>
26	Ai fini della definizione delle scelte pianificatorie sarà necessaria la redazione di uno studio complessivo finalizzato alla valutazione dell'impatto delle opere sui sistemi del paesaggio esistenti, alla compatibilità e sostenibilità dei progetti rispetto ai territori attraversati dalle infrastrutture, alla valutazione del potenziale miglioramento della fruizione e valorizzazione dei Beni architettonici, archeologici e paesaggistici interessati dalle nuove reti infrastrutturali. In particolare, si evidenzia come il PUMS possa integrare al suo interno una serie di misure ed interventi di valorizzazione utili a renderlo, oltre che fondamentale sul piano dei trasporti, importante anche nel definire l'identità e la leggibilità dei paesaggi e nel diffondere la consapevolezza dei valori del paesaggio e dei beni culturali, così come richiamato nel Rapporto Preliminare (p.75). La rete delle infrastrutture può quindi trasformarsi in	<i>Nel paragrafo 6.2 del Rapporto Ambientale vengono analizzati i potenziali impatti degli interventi previsti dal Piano sul sistema paesaggistico d'area. L'approccio del Piano mira a riconsiderare, per la fruizione in modalità "attiva", la rete delle infrastrutture già esistenti sul territorio, riorganizzandole e rendendone flessibile ed efficace l'uso, e limitando gli interventi infrastrutturali alle situazioni strettamente necessarie. La caratterizzazione di dettaglio dei singoli interventi sarà opportunamente affrontata nelle successive fasi di definizione progettuale. Si forniscono invece nel paragrafo 6.4 del Rapporto Ambientale indicazioni alla progettazione, per la mitigazione delle potenziali criticità ed il migliore inserimento. Si specifica inoltre che, date le tipologie di interventi e la loro collocazione, non si prevedono trasformazioni significative e dunque impatti negativi significativi su paesaggio, sistemi naturali e biodiversità. Per quanto alle misure proposte dal PUMS e dai Piani di Settore, si</i>	<b>RECEPITO</b>



	un'occasione di viaggio per ricucire il territorio alla sua valenza storico-culturale.	<i>sottolinea come esse risultino orientate al raggiungimento del macro-obiettivo dedicato agli elementi citati, ovvero "Migliorare i sistemi di segnaletica di indirizzamento per valorizzare il patrimonio naturalistico e culturale del territorio", anche in ottica di promozione di un tipo di turismo lento e sostenibile.</i>	
27	Il R.A. dovrà dare evidenza che le azioni previste dal Piano e i conseguenti interventi, se interferenti con le Aree Naturali Protette, siano compatibili con i relativi strumenti di pianificazione, ovvero con le vigenti misure di salvaguardia dettate dalle Leggi Regionali di istituzione delle stesse, nelle more dell'approvazione dei relativi strumenti di pianificazione, al riguardo si segnala il Parco Naturale Regionale dei Monti Lucretili ha adottato un nuovo Piano di Assetto di prossima approvazione definitiva, e che pertanto le valutazioni e verifiche contenute nel Rapporto Ambientale in oggetto dovranno tenere in considerazione le previsioni e le nuove misure in esso contenute. Si evidenzia, inoltre, che con D.C.R. n.9/2018 è stato approvato il Piano del Parco Regionale dell'Appia Antica, e che pertanto le valutazioni e verifiche contenute nel Rapporto Ambientale dovranno tenere in considerazione le previsioni e le nuove misure in esso contenute. Si segnala, infine, che il Parco di Veio ha adottato il relativo Piano del Parco, attualmente in fase di approvazione da parte	<i>Nel paragrafo 6.2.1 del Rapporto Ambientale vengono analizzate le Aree Naturali Protette, fra cui anche i Parchi Naturali Regionali, e la loro relazione con gli interventi previsti dal Piano. Considerato che il Biciplan metropolitano rappresenta un livello della pianificazione della mobilità ciclistica sovraordinato e considerato che i percorsi individuati sono puramente ideogrammatici, non individua localmente i varchi di accesso della rete ciclabile proposta al Parco di Veio.</i>	<b>RECEPITO</b>



	della Regione Lazio, il quale prevede la realizzazione di una serie di porte d'ingresso al Parco, connesse dalla rete sentieristica e da servizi di mobilità sostenibile.		
28	Nella elaborazione del Piano, nelle aree di competenza del Parco Archeologico dell'Appia Antica, si dovrà tenere in opportuna considerazione l'elevato interesse paesaggistico ed archeologico attestato sia dalla specifica vincolistica dichiarativa ed <i>ex lege</i> che dalla storia della tutela dei luoghi e del valore socioculturale che gli stessi rivestono. Tali elementi si dovranno informare la ricognizione della pianificazione vigente, la verifica di coerenza e la valutazione degli effetti al fine di supportare la proposta di Piano.	<i>All'interno del paragrafo 6.2.1 del Rapporto Ambientale è stato tenuto conto dell'elevato interesse paesaggistico ed archeologico del Parco dell'Appia Antica in relazione agli interventi previsti dal Piano</i>	<b>RECEPITO</b>
29	In merito alla tutela archeologica, per tutti gli interventi sarà richiesta l'attivazione dell'art.25 del D.Lgs. n.50/2016 e s.m.i. La campagna preventiva, tuttavia, non esaurisce le necessità della tutela del patrimonio culturale pertanto tutti i movimenti di terra dovranno essere seguiti e documentati da archeologi professionisti, secondo quanto previsto dalla normativa vigente (N.T.A. del P.R.G. del Comune di Roma, art.16, c.8), prescelti tra quelli in possesso dei requisiti previsti dalla I o II fascia dell'Elenco Nazionale degli Archeologi così come stabilito dalla L.110 del 22/7/2014 e dal D.M. n.244 del 20/5/2019, i cui oneri saranno a carico della Committenza e il cui	<i>Si prende atto del contributo ricevuto</i>	<b>LA AP HA RICONTRATO</b>



	<i>curriculum</i> dovrà essere preventivamente sottoposto alla competente Soprintendenza.		
30	Nel R.A. dovrà essere effettuata l'analisi di coerenza esterna con il Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica - PRMTL, adottato con D.G.R. n.1050/2020 e D.G.R. n.5/2021.	<i>Tali elementi sono recepiti nel Rapporto Ambientale capitolo 5 ("La verifica di coerenza", suddivisa nei paragrafi interna ed esterna) e nel PUMS (capitolo "Il quadro normativo", paragrafo "Riferimenti normativi regionali").</i>	<b>RECEPITO</b>
31	Il R.A. dovrà inquadrare il macro-obiettivo <i>efficiacia ed efficienza del sistema di mobilità, la sostenibilità energetica ed ambientale, la sicurezza stradale</i> - come puntualizzati nel paragrafo 3.1 del rapporto Preliminare con le connesse strategie ed azioni - nell'ambito degli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti sul territorio interessato, in coerenza con la pianificazione regionale e nazionale riportate nel contributo della Direzione regionale <i>Infrastrutture e Mobilità</i> prot. n.709894 del 19/7/2022.	<i>Tali elementi sono recepiti nel Rapporto Ambientale capitolo 5 ("La verifica di coerenza", suddivisa nei paragrafi interna ed esterna), nel PUMS e nel Piano di Bacino che considerano già dalla adozione quanto previsto sulle Unità di Rete come Scenario di Riferimento (cfr. Allegato QC1 e capitolo 2.2 del Quadro Conoscitivo del Piano di Bacino;</i>	<b>RECEPITO</b>
32	Il Piano metropolitano della mobilità ciclistica (" <i>Biciplan</i> "), previsto dall'art.6 della Legge 11 gennaio 2018, n.2, dovrà tenere conto del piano della ciclabilità della Regione Lazio, finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.	<i>Il Biciplan metropolitano ha preso a riferimento il piano regionale. Il biciplan riporta l'indicazione di attivare il trasporto bici a bordo della Roma-Civita Castellana-Viterbo. Sulla FL5 (Roma- Viterbo), è già consentito</i>	<b>RECEPITO IL RA NE DOVRA' FORNIRE EVIDENZA</b>
33	Nel R.A. dovrà definire quale obiettivo strategico la regolamentazione dei flussi di traffico veicolare sull'Appia Antica, che l'Ente Parco regionale	<i>L'osservazione non è pertinente dal momento che il PUMS, come definito dal D.M. 397/2017, è un piano strategico di medio e lungo periodo di</i>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	ritiene indispensabile non classificare come "strada di scorrimento interquartiere".	<i>pianificazione di strategie e interventi per la mobilità mentre la classificazione funzionale delle strade è demandata al PGTU dei singoli comuni; nella fattispecie quello di Roma Capitale risulta approvato con DAC n.21 del 16/04/2015.</i>	
34	Nel R.A. si dovrà valutare la possibilità di prevedere l'attivazione del servizio di trasporto a bordo sulle linee ferroviarie che delimitano il territorio del Parco di Veio (Linea Ferroviaria Roma Viterbo, Linea Roma-Civitacastellana).	<i>Al fine di consentire un effettivo interscambio Ferro+Bici sarà necessario consentire il trasporto bici su treno per le linee sulle quali ancora non è consentito, come sulla ferrovia ex concessa Roma-Civita Castellana-Viterbo. Tale intervento rientra fra le azioni gestionali valutate all'interno del paragrafo 6.3 del Rapporto Ambientale.</i>	<b>RECEPITO</b>
35	Nel R.A. deve essere aggiornato lo stato attuale dei comparti ambientali (aria, risorse idriche, suolo, rifiuti, inquinamento elettromagnetico, rumore e radon) relativi alle aree in esame, considerando i riferimenti normativi aggiornati.	<i>Il capitolo 2 del Rapporto Ambientale contiene la versione più aggiornata dei riferimenti normativi.</i>	<b>RECEPITO</b>
36	Il R.A. dovrà descrivere, oltre alle caratteristiche fisiche del territorio anche le condizioni meteorologiche e la qualità dell'aria, comprese le emissioni inquinanti in atmosfera presenti sul territorio producendo le necessarie informazioni quantitative sulle emissioni dei diversi tipi di sorgenti (con riferimento ai dati più aggiornati - 2020).	<i>Vedasi paragrafo 2.1 Rapporto ambientale</i>	<b>RECEPITO</b>
37	Roma Capitale ha ricordato che "le procedure di infrazione da parte della Commissione europea nei confronti dell'Italia sia i dei valori limite del	<i>Il paragrafo 6.1.2 ha evidenziato come il PUMS abbia effetti significativi in termini di riduzione delle emissioni PM10 e NOX anche senza considerare il rinnovo del Parco veicolare. Lo</i>	<b>RECEPITO</b>



	<p><i>NO<sub>2</sub> registrati in 15 zone e agglomerati del territorio italiano di infrazione 2015/2043), tra cui l'agglomerato di ROMA (IT 1215), sia per il mancato rispetto del valore limite giornaliero delle concentrazioni di PM<sub>10</sub> (infrazione n. 2014/2147)", evidenziando che "Tale condizione di inadempienza della normativa, ma soprattutto l'impatto sulla salute derivante dalla esposizione della cittadinanza a valori di concentrazioni che eccedono i limiti, costituiscono degli elementi prioritari da tenere in debita considerazione, nelle valutazioni ambientali inerenti il Piano in oggetto".</i></p>	<p><i>stesso paragrafo ha anche evidenziato come il PUMS sia pienamente coerente con la pianificazione regionale in materia e come garantisca il raggiungimento dei target richiesti. Si sottolinea anche che il PUMS di Città metropolitana ha armonizzato quanto previsto dal PUMS di Roma Capitale, a sua volta sottoposto a VAS con esito positivo. Per quanto detto finora, il PUMS tiene conto dell'importanza del rispetto dei valori limite di NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub>, i cui specifici indicatori (numero ore di sfioramento limiti europei NO<sub>2</sub>; numero giorni di sfioramento limiti europei PM 10) sono opportunamente inclusi nel Piano di monitoraggio. Il PUMS, infatti, ha effetti positivi in termini emissivi, come confermato dal paragrafo dedicato alla Stima preliminare dei benefici attesi del Volume 2 del PUMS, che fornisce il differenziale di veic*ora e veic*km tra Scenario di Piano e Scenario di Riferimento degli utenti del modo privato ed il differenziale di passeggeri*ora tra Piano e Riferimento per gli utenti del trasporto pubblico.</i></p>	
38	<p>Il R.A. dovrà dare evidenza che le valutazioni ambientali relative al Piano dimostrino, per i diversi interventi, la loro efficacia non solo in termini di riduzione delle emissioni per il rispetto posto dalla Direttiva Europea UE 2016/2284, ma anche delle corrispondenti riduzioni delle concentrazioni in aria degli inquinanti (prioritariamente NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub>) per il rispetto dei limiti stabiliti dalla</p>	<p><i>Il PUMS ha effetti positivi significativi in termini emissivi, come evidenziato al paragrafo 6.1.2 del RA, anche senza considerare il rinnovo del parco veicolare. La valutazione dei possibili effetti in termini di concentrazione è effettuata indirettamente attraverso il calcolo delle emissioni in ambiti territoriali specifici.</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>Direttiva 2008/50 e dal D.Lgs. n.155/2010 di recepimento della stessa.</p>	<p><i>Le azioni relative alla mobilità hanno effetti sistemici, pertanto non è valutabile il singolo intervento, ma solo scenari. Come evidenziato nel rapporto ambientale il PUMS garantisce una riduzione delle percorrenze veicolari, che comporta una riduzione delle emissioni, che sommata ai benefici del rinnovo del parco veicolare garantisce gli obiettivi del PRQA in termini di riduzioni emissive</i></p> <p><i>Si ritiene che compito di un Rapporto ambientale di un piano di settore sia verificare come il piano possa contribuire al raggiungimento dei target del PRQA, il quale ha stimato le riduzioni delle emissioni necessarie per rispettare i limiti normativi e come evidenziato al paragrafo 6.1.2 il PUMS raggiunge i target richiesti.</i></p> <p><i>Si specifica infine che il PUMS ha armonizzato gli interventi previsti dal PUMS di Roma Capitale, già sottoposto a VAS con esito positivo</i></p>	
39	<p>Nel R.A. dovrà essere definito il profilo temporale entro cui l'attuazione degli interventi previsti nel Piano consente il conseguimento dei benefici attesi in termini di miglioramento della qualità dell'aria al fine di una possibile previsione di rientro nei valori limite vigenti e, dunque, di ottemperanza alla norma.</p>	<p><i>Il PUMS agisce solo sulla componente traffico e non su tutte le possibili fonti emissive. Non è pertanto possibile con un piano di settore determinare quando sarà possibile rientrare nei limiti di concentrazione, in quanto le concentrazioni in atmosfera sono determinate da tutti i contributi emissivi.</i></p> <p><i>Si ritiene che il compito di un Rapporto ambientale di un piano di settore sia verificare come il piano possa contribuire al raggiungimento dei target del PRQA, il quale ha stimato le riduzioni delle emissioni necessarie per rispettare i limiti</i></p>	<b>RECEPITO</b>



		<i>normativi e, come evidenziato nel paragrafo 6.1.2 del RA, il PUMS garantisce il raggiungimento di tali target.</i>	
40	Nel R.A. dovrà essere utilizzata la nuova suddivisione del territorio regionale finalizzata all'adozione dei provvedimenti del Piano di Risanamento per la Qualità dell'Aria, revisionata dalla D.G.R. n.119 del 15/3/2022, che ha modificato la denominazione ed i codici delle zone.	<i>Recepita nel paragrafo 2.1 del Rapporto Ambientale</i>	<b>RECEPITO</b>
41	Nel R.A. dovranno essere esplicitate le opportune azioni mitigatrici che concorrono ad un miglioramento della qualità dell'aria in coerenza con le norme previste dal Piano di Risanamento sopra citato. Informazioni utili alla descrizione del quadro ambientale sono disponibili sul sito del Centro Regionale della Qualità dell'Aria dell'ARPA Lazio e nel sito istituzionale dell'Agenzia: <a href="https://www.arpalazio.it/web/guest/ambiente/aria">https://www.arpalazio.it/web/guest/ambiente/aria</a>	<i>Il PUMS ha effetti positivi significativi sulla qualità dell'aria, pertanto non necessita di azioni mitigative. Sono state evidenziate nel paragrafo 6.1.2 le corrispondenze tra le azioni del PUMS e quanto previsto dal PRQA relativamente alla mobilità Nel paragrafo 2.1.3 del Rapporto Ambientale sono stati utilizzati i dati di ARPA Lazio indicati</i>	<b>RECEPITO</b>
42	Roma Capitale, sulla base della D.G.R. n.305/2021, ricade in Zona IT1219 - Agglomerato di Roma 2021 - Classe complessiva 1 "area maggiormente critica" che comprende i comuni dove è accertato, sia con misure dirette o per risultato di un modello di simulazione, l'effettivo superamento o l'elevato rischio di superamento del limite da parte di almeno un inquinante.		
43	Roma Capitale, nel periodo preso a riferimento (2019-2021), mostra criticità per il parametro NO <sub>2</sub> . Per questo motivo nell'ambito del sistema di monitoraggio che il R.A. dovrà contenere, si	<i>Sia l'analisi di contesto del capitolo 2 del RA sia il piano di monitoraggio (che è unico per PUMS e VAS) hanno come indicatori di contesto sia le</i>	<b>RECEPITO</b>



	rappresenta la necessità di inserire tra gli indicatori di contesto per la matrice aria, gli standard normativi di qualità dell'aria.	<i>concentrazioni degli inquinanti sia il rispetto dei limiti normativi</i>	
44	Nel R.A. si dovrà considerare quale dato più recente quello riportato nel Report SNPA 2022. Si suggerisce di inserire quale indicatore di contesto, nell'ambito del sistema di monitoraggio, la percentuale di suolo consumato.	<i>Nel capitolo 2.4.1 del RA adottato è stato considerato il dato di consumo di suolo più recente come indicatore di contesto riportato nel Report SNPA 2022</i>	<b>RECEPITO</b>
45	Il R.A. dovrà prevedere, per le aree di nuova impermeabilizzazione, soluzioni anche edilizie, per evitare fenomeni di erosione, contaminazione, compattazione e diminuzione della biodiversità, nonché indicare opportune misure di compensazione e mitigazione. Dovranno inoltre essere approfondire le questioni legate alle principali forme di degradazione del suolo (diminuzione di sostanza organica, erosione, frane, deformazioni superficiali lente, soliflusso, smottamenti ed esondazioni).	<i>Il paragrafo 6.2.2 e 6.4 del RA prevede che per tutti gli interventi in cui è previsto il consumo di suolo e l'impermeabilizzazione di nuove superfici dovranno anche essere adottate misure volte alla salvaguardia dell'ambiente naturale nel quale si inseriscono, come la massimizzazione delle superfici permeabili e semipermeabili, la corretta regimazione e gestione delle acque meteoriche di dilavamento superficiale. Inoltre, al fine di mitigare l'aumento del consumo di suolo, dovranno essere massimizzate le superfici permeabili anche attraverso la riqualificazione di aree impermeabili esistenti. Vedasi par. 6.2.2 e 6.4</i>	<b>RECEPITO</b>
46	Il Rapporto Ambientale, nell'inquadramento normativo e tecnico riguardo agli effetti sul sottosuolo e sulle acque sotterranee, dovrà contenere opportuni riferimenti alle cartografie geologica e idrogeologica più aggiornate e di dettaglio disponibili per il territorio di Roma Capitale: la Carta geologica del Comune di Roma in scala 1:50.000 (Mem. Descr. Carta Geologica d'Italia, vol. LXXX, 2008) e la nuova Carta Idrogeologica	<i>Al par. 2.6 del RA sono stati inseriti riferimenti e cartografie della Carta geologica del Comune di Roma e della Carta Idrogeologica di Roma Capitale</i>	<b>RECEPITO</b>



	di Roma Capitale in scala 1:50.000 (2015), quest'ultima recentemente adottata tra gli strumenti di Piano Regolatore di Roma Capitale con Del. G.C. 184/2020.		
47	Si segnala inoltre la Carta della suscettibilità ai <i>sinkholes</i> antropogenici di Roma, recentemente pubblicata da ISPRA (2022).	<i>Al par. 2.6 del RA è stato inserito riferimento e cartografia</i>	<b>RECEPITO</b>
48	La proposta di Piano dovrà rispettare quanto previsto dall'art.4 co.2 lettera d) della L.R. n.6/2008 e tener conto delle Linee Guida relative all'invarianza idraulica approvate con D.G.R. n.117/2020.	<i>Il paragrafo 6.2.2 e 6.4 del RA prevede che verifiche puntuali andranno fatte per assicurarsi che l'eventuale aumento delle superfici impermeabilizzate sia compatibile con la normativa e non comporti aumento di pericolosità idraulica; a tal proposito gli interventi dovranno rispettare quanto previsto dall'art. 4 co. 2 della L.R. 6/2008 e tener conto delle Linee Guida relative all'invarianza idraulica (DGR 117/2020). Inoltre, negli interventi previsti in superficie che interesseranno aree non urbanizzate, dovrà essere valutata l'impermeabilizzazione al fine di massimizzare le superfici permeabili e rispettare il principio di invarianza idraulica.</i>	<b>RECEPITO</b> <b>IL RA DOVRA' FORNIRE EVIDENZA DELLE EVENTUALI MODALITA' DI RECEPIMENTO NEL PIANO</b>
49	Nel R.A. dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi a: - componente rifiuti da costruzione e demolizione (C & D), ai fini della sostenibilità ambientale degli strumenti di pianificazione richiamata nel Rapporto Preliminare in esame, si ritiene che il Piano debba prevedere linee di indirizzo volte a favorire la gestione dei rifiuti mediante attività di recupero, ai fini dell'ottenimento di materiali	<i>Il piano di utilizzo è previsto dalla normativa vigente per la fase progettuale. Il PUMS, come definito dal DM 397/2017, rappresenta un piano strategico di "orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)" che "sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana" e, a differenza degli strumenti urbanistici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes.</i>	<b>SI INVITA LA AP A CONSIDERARE LA PROBLEMATICHE EVIDENZIATA AI FINI DI UN EVENTUALE INSERIMENTO NEL CORPO NORMATIVO DEL PIANO PREORIDNATO ALLA ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI.</b>



	<p>da impiegare in edilizia, a scapito dello smaltimento in discarica (o nelle forme preliminari di stoccaggio): il recupero dei rifiuti prodotti nei cantieri consentirà, in linea con le Direttive comunitarie e delle norme nazionali di settore, di incentivare la filiera dei materiali in uscita dagli impianti di recupero degli inerti secondo le specifiche giuridiche e tecniche di cui all'art.184-ter del D.Lgs. n.152/2006 che regola il processo di recupero dei rifiuti finalizzato all'ottenimento dell'“end of waste”, in sostituzione dei materiali di cava;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- riutilizzo <i>in situ</i> delle terre e rocce da scavo, il R.A. dovrà dare evidenza che il Piano dovrà contenere il “Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo” redatto in conformità al D.P.R. n.120/2017;</li><li>- ove tecnicamente possibile per la realizzazione degli interventi stradali, l'utilizzo di prodotti in uscita da impianti di recupero e riciclaggio di rifiuti inerti - che rispettino quanto previsto dal sopra menzionato all'art.184-ter del D.Lgs. n.152/2006 - in alternativa agli inerti naturali e/o ai materiali stabilizzati di cava al fine di contenere gli impatti ambientali.</li></ul>		
50	<p>Il R.A. dovrà contenere tutte le informazioni relative alla classificazione acustica dei territori comunali e valutare la compatibilità degli interventi previsti dal PUMS e analizzare tutte le criticità di tipo acustico presenti nel territorio.</p>	<p><i>Il PUMS non comporta la localizzazione delle opere. La verifica di conformità alla classificazione acustica degli interventi e l'eventuale variante è da svolgere in fase progettuale, perché necessita della localizzazione delle opere, che è propria del PFTE. I progetti dovranno in ogni caso garantire il</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



		<i>rispetto dei limiti della classificazione acustica. Si sottolinea anche che le classificazioni acustiche sono piani subordinati al PUMS Metropolitano.</i>	
51	<p>Il R.A. dovrà riportare un'analisi che consenta il confronto tra lo scenario acustico prima della realizzazione (<i>ante operam</i>) e a seguito della realizzazione degli interventi (<i>post operam</i>), anche attraverso la produzione di cartografia specifica, che definisca le porzioni di territorio in cui la realizzazione degli interventi potrebbe comportare una variazione significativa dei livelli di rumore ambientale.</p>	<p><i>La verifica degli effetti del PUMS (par. 6.1.4) è svolta sia a livello complessivo verificando la variazione della popolazione esposta a classi acustiche sia attraverso la differenza dei livelli emessi dagli archi stradali nei vari scenari.</i></p> <p><i>Il PUMS non prevede interventi con impatto acustico significativo non previste già da altri piani sottoposti a VAS, in particolare ha recepito quanto previsto dal PUMS di Roma Capitale. Nello specifico non sono previste nè strade, nè ferrovie (se non già finanziate). Inoltre tale valutazione necessiterebbe di un progetto delle opere e delle relative misure di mitigazione, dati che si possono avere solo nella fase di progettazione.</i></p>	<b>RECEPITO</b>
52	<p>Nel R.A. dovranno essere esplicitati gli interventi che ridurranno l'inquinamento acustico, considerando la tipologia di sorgente e la sensibilità acustica del contesto in cui gli interventi proposti si inseriscono.</p>	<p><i>L'insieme delle azioni del PUMS ha come effetto di ridurre sensibilmente le percorrenze dei veicoli sulla rete e pertanto di ridurre l'esposizione della popolazione al rumore. Le azioni hanno però effetti sinergici; oltre ad essere metodologicamente eccepibile, non si può considerare possibile verificare le singole azioni nei contesti</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>
53	<p>Il R.A. dovrà includere valutazioni circa l'impatto sulla salute dell'inquinamento delle matrici ambientali, nonché considerazioni sociodemografiche e socioeconomiche nell'ambito del contesto ambientale di riferimento, secondo quanto previsto dalle "Linee guida europee per lo sviluppo e</p>	<p><i>In termini emissivi gli effetti del PUMS, come riportato al paragrafo 6.1.2, sono positivi riducendo le percorrenze dei veicoli e di conseguenza le emissioni, in particolare nell'agglomerato, come confermato dal paragrafo dedicato alla Stima preliminare dei benefici attesi</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p><i>l'implementazione dei Piano Urbani per la Mobilità Sostenibile".</i></p>	<p><i>del Volume 2 del PUMS, che fornisce il differenziale di veic*ora e veic*km tra Scenario di Piano e Scenario di Riferimento degli utenti del modo privato ed il differenziale di passeggeri*ora tra Piano e Riferimento per gli utenti del trasporto pubblico. Tali elementi sono riportati anche nel cap. 6.1.1 del RA.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda le considerazioni sociodemografiche e socioeconomiche si rimanda al Volume 1 del PUMS – capitolo 5, dove è analizzato nel dettaglio il contesto di riferimento e dove è stata approfondita una profilazione del territorio (anche dal punto di vista delle dinamiche occupazionali) che ha contribuito a indirizzare la definizione delle proposte di strategie e azioni di Piano. Tali aspetti sono integrati nel capitolo 2 del RA.</i></p>	
54	<p>Il R.A. dovrà approfondire, relativamente agli obiettivi di sostenibilità, la tematica "salute", sia in termini diretti, misurando nello scenario di riferimento ad esempio l'impatto per quanto riguarda in particolare l'inquinamento da particolato ed il rumore, o l'incidentalità stradale ed i suoi impatti sulla salute, oltre che i costi sociali, sia in termini indiretti, per quanto riguarda il contrasto all'esclusione sociale, ovvero il miglioramento dell'accessibilità del trasporto pubblico, in particolare per le fasce di popolazione svantaggiate e fragili. In particolare, sarebbe auspicabile adottare all'interno del Rapporto Am-</p>	<p><i>Il Rapporto Ambientale ai paragrafi 6.1.2 e 6.1.4 ha stimato le emissioni e la popolazione sposta al rumore. Confrontando gli scenari, anche senza il rinnovo veicolare, è evidente un netto miglioramento in termini di emissioni inquinanti, in particolare nell'agglomerato e di popolazione esposta al rumore. L'impatto del PUMS è pertanto positivo in termini di salute.</i></p> <p><i>Parimenti il PUMS promuove strategie ed azioni orientate alla riduzione dell'incidentalità (attuazione di strade scolastiche, zone a velocità limitata, etc.) che mirano a ridurre i costi sociali connessi.</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>bientale, accanto al Contesto Ambientale di Riferimento, anche un “Contesto di Salute di Riferimento”, che, utilizzando le risorse a disposizione, come i dati di <i>Open Salute Lazio</i>, tenga conto della distribuzione sull’area metropolitana, delle patologie correlate all’inquinamento delle varie matrici. Fonti dati Censuarie o anagrafiche possono essere invece utilizzate per definire il profilo socioeconomico e sociodemografico della popolazione, utile anche per la fase successiva di sviluppo in termini di definizione della domanda e di programmazione dell’offerta di trasporto.</p>	<p><i>Per quanto riguarda la misurazione degli impatti sulla salute ed i costi sociali, si conferma che sono debitamente considerati tra gli indicatori del Piano di Monitoraggio descritti al cap. 2, come previsto dalle Linee Guida Eltis. In particolare, si possono consultare tra gli indicatori di valutazione degli scenari (Riduzione delle emissioni giornaliere di PM10, Nox, CO2, Esposizione della popolazione alle emissioni stradali, Riduzione delle emissioni acustiche, Costo monetario del trasporto pubblico) e di monitoraggio del Piano (indicatori su incidentalità, giorni di sfioramento dei limiti europei della qualità dell’aria, accessibilità delle stazioni, dei mezzi e dei parcheggi di scambio in termini di superamento delle barriere architettoniche ecc.). I dati di questi indicatori all’anno zero sono riportati, laddove rilevati, nel Report di Monitoraggio ex-ante.</i></p>	
55	<p>Il Rapporto Ambientale - oltre all'esame del contesto ambientale di riferimento previsto - dovrà prevedere che le descrizioni e valutazioni dell'ambito territoriale dovranno essere pensate in ottica “one-health”, principio che vede la salute dell'individuo in stretta correlazione con l'ambiente in cui vive, rendendo pertanto fondamentale prevedere nelle città contesti favorevoli e sicuri che promuovano il benessere psico-fisico dell'individuo anche attraverso forme di mobilità sostenibile, creazione di aree verdi, spazi pubblici sicuri, inclusivi ed accessibili anche alle</p>	<p><i>Vedere quanto riportato nella osservazione precedente, che si ritiene sufficiente a inquadrare l'ambito della salute come in stretta relazione con l'ambiente in cui si vive e di conseguenza adeguatamente attenzionato nelle misure e nel monitoraggio del Piano (che non agisce solamente sulla mobilità ma in generale sul ripensamento dell'ambiente urbano e della qualità della vita in generale). Al paragrafo 5.2 del RA Adottato è analizzata la coerenza del PUMS con gli obiettivi di sostenibilità citati</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>persone più fragili. È importante seguire un nuovo approccio che consenta di non orientare le valutazioni sulla sola base dell'evento patologico (malattia) ma di pensare ad un individuo che vive meglio se inserito in un contesto favorevole, sia dal punto di vista fisico che psicologico/emotivo, al fine di valutare e conseguire tra gli altri i previsti obiettivi di sostenibilità specifici connessi alla riduzione degli impatti sulla salute umana (p.e. OCS7, oGss, OGS9, oGs10). È quindi fondamentale che tutte le aree di governo tengano in considerazione il tema della salute come fattore imprescindibile nella formulazione degli strumenti di pianificazione del territorio.</p>		
56	<p>Infine, il R.A. dovrà fornire evidenza della valutazione circa l'impatto positivo derivante dall'attuazione del Piano al benessere psico-fisico della popolazione, garantito da una accresciuta sicurezza stradale e qualità del vissuto urbano, dovuta alla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico.</p>	<p><i>Al paragrafo 6.1.2 e 6.1.4 del RA è fornita evidenza degli effetti positivi sulla salute in merito all'inquinamento atmosferico e rumore. Vedere sopra in merito all'inserimento di adeguati indicatori di monitoraggio relativi alla salute, alla sicurezza stradale e alla qualità della vita e dell'ambiente urbano.</i></p>	<b>RECEPITO</b>
57	<p>Il R.A. dovrà contenere, un'apposita Relazione che includa gli elementi necessari alla Valutazione d'Incidenza, ai sensi dell'art.10, comma 3, del D.Lgs. n.152/2006. A tale proposito il R.A. deve contenere i necessari riferimenti relativi alla comprensione del campo di applicazione della normativa relativa alla Valutazione d'Incidenza di cui all'art.5 del D.P.R. n.357/1997. Relativamente all'integrazione tra le procedure di</p>	<p><i>Vedasi allegato VINCA; le analisi sono calibrate anche in riferimento all'entità delle opere interferenti con la componente.</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	VAS e VInCA, si dovrà far riferimento agli indirizzi dell'Allegato G del D.P.R. n.357/1997 e della D.G.R. n.64/2010 "Approvazione Linee guida per la procedura di Valutazione di Incidenza (D.P.R. 8 settembre 1997 n.357 e s.m.i., art.5)".		
58	Il R.A. dovrà includere, relativamente al contesto ambientale di riferimento, un quadro normativo attinente al sistema di Aree Protette regionali ( <i>in primis</i> la L.R. n.29/1997), alle Misure di Conservazione per i Siti della Rete Natura 2000 (ZPS e ZSC) di cui alle D.G.R. n.612/2011 e n.158/2016, n.159/2016, n.160/2016, n.161/2016 e n.162/2016, ai cui Obblighi e Divieti è necessario attenersi nella definizione di maggior dettaglio delle Azioni. Si ritiene inoltre opportuno inserire in detto quadro di riferimento normativo, la D.G.R. n.859/2009 relativa al Patrimonio geologico che individua sul territorio regionale i <i>Geositi</i> meritevoli di interesse.	<i>Nel paragrafo 2.5 del Rapporto Ambientale vengono individuate le Aree di Interesse Naturalistico, fra cui le Aree Protette e la Rete Natura 2000, presenti sul territorio metropolitano. Le azioni previste dal PUMS sono state valutate anche in riferimento a tali aree nel paragrafo 6.2.1 e più dettagliatamente nell'allegata Valutazione di Incidenza ambientale. Inoltre, il livello di definizione del PUMS non consente una specifica valutazione degli interventi e non fa localizzazione delle nuove opere. Tuttavia, ogni opera verrà sottoposta in fase di progettazione attuativa ad una valutazione di dettaglio rispetto alla conformità con il territorio in cui si inserisce, secondo le vigenti norme.</i>	<b>RECEPITO IL RA DOVRA' FORNIRE EVIDENZA DEL COMPLETO RECEPIMENTO DELLE INDICAZIONI FORNITE</b>
59	Il R.A. dovrà dare evidenza di prevedere la realizzazione di specifiche strutture atte a garantire il passaggio della fauna (ecodotti, sottopassi per la fauna) e ad evitare sinistri per collisioni con gli animali (es. posizionamento catarifrangenti antiselvaggina).	<i>Il PUMS Metropolitano non prevede interventi passibili di generare interferenze con il passaggio della fauna. Pertanto, non si ritiene necessaria la predisposizione di specifiche strutture atte a garantirne il passaggio</i>	<b>SI INVITA LA AP AD EFFETTUARE UNA VALUTAZIONE IN ORDINE AI POSSIBILI IMPATTI SULLA FAUNA CON RIFERIMENTO AD ECODOTTI E SOTTOPASSI</b>
60	Il R.A. dovrà contenere un sistema di monitoraggio del Piano con frequenza almeno annuale,	<i>Come indicato dal D.M. 397/2017 recante le linee guida per la redazione dei PUMS, e considerando anche la complessità delle fasi progettuali degli interventi previsti da un Piano di area vasta come</i>	<b>RECEPITO</b>



	considerata la velocità delle dinamiche territoriale e la capacità di alcuni indicatori di registrare sensibili cambiamenti.	<i>il presente ed i relativi tempi di realizzazione e di manifestazione dei benefici, il Piano di monitoraggio prevede un report a cadenza biennale.</i>	
61	<p>Il monitoraggio, che deve seguire l'intero ciclo di vita del Piano, deve tenere conto delle indicazioni di cui all'All. VI alla Parte II del D.Lgs. n.152/2006 e deve prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• la descrizione dell'evoluzione del contesto ambientale con riferimento agli obiettivi di sostenibilità generali, mediante la definizione di indicatori di contesto;</li><li>• il <b>controllo dell'attuazione delle azioni, che hanno impatti positivi o negativi sugli obiettivi di sostenibilità specifici del Piano</b>, e delle misure di mitigazione/compensazione, mediante la definizione di indicatori di processo;</li><li>• il <b>controllo degli impatti significativi</b> sull'ambiente mediante la definizione di indicatori di contributo che misurano la variazione del contesto imputabile alle azioni del Piano.</li></ul>	<p><i>Si premette che nelle Linee Guida del MIT (DM n. 397 del 04/08/2017 e DM n. 396 28/08/2019), attraverso l'individuazione di indicatori di monitoraggio obbligatori, viene focalizzata l'attenzione sul sistema di monitoraggio del Piano, rispetto al quale, in coerenza con le indicazioni comunitarie, si raccomanda la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione che consenta di valutare l'effettivo conseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano.</i></p> <p><i>Partendo dalle linee guida ministeriali il piano di monitoraggio del PUMS, che è unico per PUMS e VAS, prevede, come richiesto, un adeguato set di indicatori di contesto, indicatori di processo (attuazione delle azioni), e indicatori di contributo, che misurano l'impatto delle azioni in merito agli obiettivi prefissati.</i></p> <p><i>Tali indicatori sono utilizzati anche come indicatori di sostenibilità attraverso la matrice di coerenza del paragrafo 2.2 del piano di monitoraggio.</i></p>	<b>RECEPITO</b>
62	<p>Per garantire una maggiore efficacia del monitoraggio, si suggerisce di integrare il set di indicatori:</p> <p>1. <b>indicatori di contesto</b> per descrivere lo stato delle componenti ambientali prima dell'approvazione del Piano;</p>	<p><i>Partendo dalle linee guida ministeriali il piano di monitoraggio del PUMS, che è unico per PUMS e VAS, prevede un adeguato set di indicatori di contesto, indicatori di attuazione delle azioni (indicatori processo) e indicatori di misurazione</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>2. <b>indicatori di processo</b>, per descrivere lo stato di attuazione del Piano;</p> <p>3. <b>indicatori di sostenibilità</b>, per descrivere gli effetti delle misure del Piano rispetto agli obiettivi di protezione ambientale individuati.</p>	<p><i>dell'impatto delle azioni in merito agli obiettivi prefissati (indicatori di contributo).</i></p> <p><i>Tali indicatori sono utilizzati anche come indicatori di sostenibilità attraverso la matrice di coerenza del paragrafo 2.2 del piano di monitoraggio.</i></p>	
63	<p>Gli indicatori dovranno essere strettamente correlati alle caratteristiche dei territori interessati ed alle specificità del Piano.</p>	<p><i>Gli indicatori fanno riferimento alle linee guida ministeriali e sono stati integrati con indicatori specifici relativi ad i macro-obiettivi aggiunti ad hoc, oltre a quelli obbligatori previsti dal D.M. 397/2017, per rispondere alle specificità ed esigenze del territorio metropolitano.</i></p>	<p><b>RECEPITO</b> <b>IL RA NE DOVRA' FORNIRE EVIDENZA</b></p>

ALLEGATO 3: DOCUMENTO DI SCOPING – CONTRIBUTI DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE			
		RECEPIMENTO AP	RISCONTRO AC
<b>1</b>	<b>Astral S.p.A.: nota prot. n.16390 del 30/6/2022, acquisita al prot. n.648394 dell'1/7/2022;</b>		
	Parere favorevole in ordine agli interventi previsti sulla viabilità di competenza dell'ente		<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>
<b>2</b>	<b>ARPA Lazio: nota prot. n.49227 del 13/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.692421</b>		
2.1	<i>In relazione agli obiettivi previsti dal piano (...) si valuta in maniera positiva l'approccio utilizzato dall'Autorità Procedente nella definizione degli stessi, risultando evidente che il raggiungimento degli stessi porterà dei benefici in termini di emissioni in atmosfera e di sostenibilità energetica.</i>	<i>Si prende atto</i>	<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>
2.2	<i>Inoltre si evidenzia che il R.P. contiene informazioni e/o dati di dettaglio riguardo l'inquadramento territoriale e socio-economico dell'area del PUMS ad un livello di dettaglio consono al R.P.; tuttavia tali informazioni dovranno essere approfondite nel R.A.. <b>Per questo motivo si sottolinea che informazioni ambientali aggiuntive sulle singole matrici, da utilizzare per l'Analisi di Contesto, sono riscontrabili e scaricabili dal sito internet del Sistema Informativo Regionale Ambientale (S.I.R.A.) della Regione Lazio, gestito come previsto dalla norma, dalla scrivente Agenzia (indirizzo web: <a href="https://sira.arpalazio.it/">https://sira.arpalazio.it/</a>). Il sito è consultabile per matrice di interesse ov-</b></i>	<i>Gli aspetti socioeconomici del territorio della Città Metropolitana di Roma sono integrati all'interno del capitolo 2 del RA. Le scelte di Piano hanno adeguatamente tenuto conto delle caratteristiche socioeconomiche e demografiche del territorio contenute nel capitolo dedicato all'interno del PUMS Volume 1, "Inquadramento territoriale e socioeconomico" e quelle ambientali nel capitolo "Le esternalità del sistema di mobilità metropolitano", redatte grazie all'ausilio di fonti dati tradizionali e innovative di diversa scala consultabili nell'apposito capitolo. La compatibilità con le condizioni dello sviluppo sostenibile è trattata nel capitolo 5 e 6 del Rapporto ambientale</i>	<b>SI INVITA LA AP A VALUTARE LE FONTI INFORMATIVE INDICATE</b>



	<i>vero attraverso delle interrogazioni delle “Banche Dati”, “Valutazioni” e “Reti di Monitoraggio”.</i>		
2.3	<i>In riferimento alla matrice aria il R.A. dovrebbe contenere le caratteristiche fisiche del territorio e l’urbanizzazione, le condizioni meteo-climatiche, la qualità dell’aria (con riferimento ai dati più aggiornati – 2020) e le emissioni inquinanti in atmosfera presenti nel territorio. Si suggerisce di utilizzare nella sezione del contesto ambientale al paragrafo 2.1. “Inquinamento atmosferico” del R.P. la nuova zonizzazione del territorio, ossia la suddivisione del territorio regionale finalizzata all’adozione dei provvedimenti del Piano di Risanamento per la Qualità dell’Aria, revisionata dalla D.G.R. 15 marzo 2022, n. 119 che sostanzialmente modifica la denominazione ed i codici delle zone.</i>	<i>La nuova zonizzazione del territorio regionale aggiornata con D.G.R. 15 marzo 2022 n. 119 è inserita all’interno del paragrafo 2.1.3 del Rapporto Ambientale.</i>	<b>RECEPITO</b>
2.4	<i>Per questo motivo nell’ambito del sistema di monitoraggio che il R.A. dovrà contenere, si rappresenta la necessità di inserire tra gli indicatori di contesto per la matrice aria, gli standard normativi di qualità dell’aria sopra riportati.</i>	<i>Sia l’analisi di contesto del capitolo 2 del RA sia il piano di monitoraggio hanno come indicatori di contesto sia le concentrazioni degli inquinanti sia il rispetto dei limiti normativi.</i>	<b>RECEPITO</b>
2.5	<i>Infine, si ritiene opportuno esplicitare nel R.A. le azioni che concorrono ad un miglioramento della qualità dell’aria in coerenza con le norme previste dall’Aggiornamento del Piano di risanamento sopra citato. Informazioni utili alla descrizione del quadro ambientale sono disponibili sul sito del Centro Regionale della Qualità dell’Aria dell’ARPA Lazio e nel sito istituzionale dell’Agenzia: <a href="https://www.arpalazio.it/web/guest/ambiente/aria">https://www.arpalazio.it/web/guest/ambiente/aria</a>.</i>	<i>Il PUMS ha effetti positivi significativi sulla qualità dell’aria, pertanto non necessita di azioni mitigative. Si evidenziano nel paragrafo 6.1.2 del RA le corrispondenze tra le azioni del PUMS e quanto previsto dal PRQA relativamente alla mobilità. Nel paragrafo 2.1.3 del Rapporto Ambientale sono stati utilizzati i dati di ARPA Lazio</i>	<b>RECEPITO</b>



2.6	<i>Per quanto riguarda il consumo del suolo si consiglia di utilizzare come indicatore di contesto, nell'ambito del sistema di monitoraggio, la percentuale di suolo consumato.</i>	<i>Nel capitolo 2.4.1 del RA adottato è stato considerato il dato di consumo di suolo più recente come indicatore di contesto riportato nel Report SNPA 2022</i>	<b>RECEPITO</b>
2.7	<i>Il comune di Roma ha approvato il Piano di Zonizzazione Acustica, perciò si consiglia di valutare nel R.A. la compatibilità degli interventi previsti dal PUMS e analizzare tutte le criticità di tipo acustico presenti nel territorio. La compatibilità delle opere previste dal piano deve prevedere il rispetto dei valori limite indicati dalla norma su tutti i ricettori individuati nell'area di influenza ed in particolare, per le infrastrutture di trasporto, devono essere individuate le fasce di pertinenza e quindi i valori limite da rispettare all'interno delle fasce stesse e delle fasce di sovrapposizione tra sorgenti concorsuali e, all'esterno delle fasce di pertinenza, i valori limite stabilita dalla zonizzazione acustica.</i>	<i>Il PUMS non comporta la localizzazione delle opere. La verifica di conformità alla classificazione acustica degli interventi e l'eventuale variante è da svolgere in fase progettuale, perché necessita della localizzazione delle opere, che è propria del PFTE. I progetti dovranno in ogni caso garantire il rispetto dei limiti della classificazione acustica. Si sottolinea anche che le classificazioni acustiche sono piani subordinati al PUMS Metropolitano. La verifica degli effetti del PUMS (par. 6.1.4) è svolta sia a livello complessivo verificando la variazione della popolazione esposta a classi acustiche sia attraverso la differenza dei livelli emessi dagli archi stradali nei vari scenari. Il PUMS non prevede interventi con impatto acustico significativo non previste già da altri piani sottoposti a VAS, in particolare ha recepito quanto previsto dal PUMS di Roma Capitale. Nello specifico non sono previste nè strade, nè ferrovie (se non già finanziate). Inoltre, tale valutazione necessiterebbe di un progetto delle opere e delle relative misure di mitigazione, dati che si possono avere solo nella fase di progettazione.</i>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>
2.8	<i>Nel R.A. è necessario esplicitare gli interventi che ridurranno l'inquinamento acustico, considerando la tipologia di sorgente e la sensibilità acustica del contesto in cui gli interventi proposti si inseriscono.</i>	<i>L'insieme delle azioni del PUMS ha come effetto di ridurre sensibilmente le percorrenze dei veicoli sulla rete e pertanto di ridurre l'esposizione della popolazione al rumore. Le azioni hanno però effetti sinergici; oltre ad essere metodologicamente</i>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 52 DEI CONTRIBUTI AC</b>



		<i>eccepibile, non si può considerare possibile verificare le singole azioni nei contesti.</i>	
2.9	<i>È necessario effettuare delle analisi che consentano un confronto tra lo scenario acustico prima della realizzazione (ante operam) e a seguito della realizzazione degli interventi (post operam), anche attraverso la produzione di cartografia specifica, che definisca le porzioni di territorio in cui la realizzazione degli interventi potrebbe comportare una variazione significativa dei livelli di rumore ambientale.</i>	<i>Il PUMS non comporta la localizzazione delle opere. La verifica di conformità alla classificazione acustica degli interventi e l'eventuale variante è da svolgere in fase progettuale, perché necessita della localizzazione delle opere, che è propria del PFTE. I progetti dovranno in ogni caso garantire il rispetto dei limiti della classificazione acustica. Si sottolinea anche che le classificazioni acustiche sono piani subordinati al PUMS Metropolitano. La verifica degli effetti del PUMS (par. 6.1.4) è svolta sia a livello complessivo verificando la variazione della popolazione esposta a classi acustiche sia attraverso la differenza dei livelli emessi dagli archi stradali nei vari scenari. Il PUMS non prevede interventi con impatto acustico significativo non previste già da altri piani sottoposti a VAS, in particolare ha recepito quanto previsto dal PUMS di Roma Capitale. Nello specifico non sono previste né strade, né ferrovie (se non già finanziate). Inoltre tale valutazione necessiterebbe di un progetto delle opere e delle relative misure di mitigazione, dati che si possono avere solo nella fase di progettazione. L'insieme delle azioni del PUMS ha come effetto di ridurre sensibilmente le percorrenze dei veicoli sulla rete e pertanto di ridurre l'esposizione della popolazione al rumore. Le azioni hanno però effetti sinergici; oltre ad essere metodologicamente eccepibile, non si può considerare possibile verificare le singole azioni nei contesti.</i>	<b>SI RIMANDA AI PUNTI 50, 51 E 52 DEI CONTRIBUTI AC</b>
2.10	<i>Si evidenzia che il monitoraggio dovrà prevedere: - la descrizione dell'evoluzione del contesto</i>	<i>Si premette che nelle Linee Guida del MIT (DM n. 397 del 04/08/2017 e DM n. 396 28/08/2019), attraverso</i>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 61 DEI CONTRIBUTI AC</b>



	<p><i>ambientale con riferimento agli obiettivi di sostenibilità generali, mediante la definizione di indicatori di contesto; - il controllo dell'attuazione delle azioni, che hanno impatti positivi o negativi sugli obiettivi di sostenibilità specifici del PUMS, e delle misure di mitigazione/compensazione, mediante la definizione di indicatori di processo.</i></p> <p><i>- il controllo degli impatti significativi sull'ambiente mediante la definizione di indicatori di contributo che misurano la variazione del contesto imputabile alle azioni del PUMS.</i></p>	<p><i>l'individuazione di indicatori di monitoraggio obbligatori, viene focalizzata l'attenzione sul sistema di monitoraggio del Piano, rispetto al quale, in coerenza con le indicazioni comunitarie, si raccomanda la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione che consenta di valutare l'effettivo conseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano.</i></p> <p><i>Partendo dalle linee guida ministeriali il piano di monitoraggio del PUMS, che è unico per PUMS e VAS, prevede un adeguato set di indicatori di contesto, indicatori di attuazione delle azioni ("indicatori di processo") e indicatori di misurazione dell'impatto delle azioni in merito agli obiettivi prefissati ("indicatori di contributo").</i></p> <p><i>Tali indicatori sono utilizzati anche come indicatori di sostenibilità attraverso la matrice di coerenza del paragrafo 2.2 del piano di monitoraggio.</i></p>	
2.11	<p><i>Al fine di supportare la definizione del sistema di monitoraggio si segnalano due documenti tecnici redatti nell'ambito del Sistema Nazionale di Protezione dell'Ambiente: - "Linee Guida per l'analisi e la caratterizzazione delle componenti ambientali a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS" (Manuali e Linee Guida 148/2017); - "Verso un core set comune di indicatori del Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale – Metodologia, analisi e risultati della ricognizione di tutti gli indicatori ambientali utilizzati nel SNPA per descrivere lo stato dell'ambiente" (Manuali e Linee Guida</i></p>	<p><i>Il monitoraggio dei PUMS è definito dai DM 397/2017 e DM 396/2019, che prescrivono tra le altre cose gli indicatori da utilizzare nel monitoraggio. Pertanto, il monitoraggio del PUMS di CMRC è conforme a tali decreti.</i></p> <p><i>Nel Piano di monitoraggio è data evidenza della correlazione tra gli indicatori e i documenti citati</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<i>148/2017). I suddetti documenti sono disponibili sul sito web <a href="http://www.isprambiente.gov.it/it">http://www.isprambiente.gov.it/it</a>.</i>		
<b>3</b>	<b>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.707560 del 18/7/2022</b>		
3.1	<i>A pag. 60, 65, 68 e 106 del Rapporto Preliminare vengono riportati riferimenti inerenti le Aree Naturali Protette presenti nel territorio metropolitano di Roma: a tale riguardo le azioni previste dal presente Piano e i conseguenti interventi, se interferenti con le Aree Naturali Protette, dovranno essere compatibili con i relativi strumenti di pianificazione, ovvero con le vigenti misure di salvaguardia dettate dalle Leggi Regionali di istituzione delle stesse, nelle more dell'approvazione dei relativi strumenti di pianificazione.</i>	<i>Nel paragrafo 6.2.1 del Rapporto Ambientale vengono analizzate le Aree Naturali Protette, fra cui anche i Parchi Naturali Regionali, e la loro relazione con gli interventi previsti dal Piano. Considerato che il Biciplan metropolitano rappresenta un livello della pianificazione della mobilità ciclistica sovraordinato e considerato che i percorsi individuati sono puramente ideogrammatici, non individua localmente i varchi di accesso della rete ciclabile proposta al Parco di Veio.</i>	<b>QUANTO RICONTRATO AL PRESENTE PUNTO NON RISULTA CONGRUENTE CON IL SUCCESSIVO. SI INVITA LA AP ALLA FORMULAZIONE DI UNA RISPOSTA UNIVOCA CHE TENGA CONTO DELLE PROBLEMATICHE EVIDENZIATE</b>
3.2	<i>Nel Rapporto Ambientale il Quadro pianificatorio e programmatico e l'analisi di coerenza esterna sulle azioni di Piano individuate dovranno, pertanto, tenere conto dei sopra menzionati strumenti di pianificazione a cui il Piano in esame dovrà essere conforme.</i>	<i>Gli interventi previsti dal PUMS all'interno dei Parchi si collocano su sentieri esistenti e mirano al miglioramento della fruizione degli stessi senza comprometterne i caratteri ambientali specifici.</i>	<b>SI RICHIAMA IL PUNTO PRECEDENTE</b>
3.3	<i>Dovranno essere incluse le tavole di ricognizione dei beni paesaggistici individuati dalle Tavole B e della ricognizione dei sistemi e ambiti di paesaggio individuati dalle Tavole A del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale approvato con deliberazione di Consiglio regionale n. 5 del 21 aprile 2021, in considerazione dell'obbligatorietà della conformità del Piano in oggetto alla disciplina dettata dalla pianificazione paesaggistica sovraordinata.</i>	<i>Il Rapporto Ambientale ha integrato nel paragrafo 6.2.1 la ricognizione dei Beni del Patrimonio Culturale individuati nella Tav. C del P.T.P.R. approvato con D.C.R. n.5 del 21/4/2021. Inoltre, sono stati individuati i Beni paesaggistici (Tav. B del PTPR; Aree naturali protette), e le risorse archeologiche (Parchi archeologici)</i>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 24 DEI CONTRIBUTI AC</b>
<b>4</b>	<b>Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità: nota prot. n.709894 del 19/7/2022</b>		



4.1	<i>La scrivente Area, alla luce della documentazione resa disponibile dall’Autorità Procedente, per le valutazioni di competenza, condivide i macro-obiettivi elencati nel Rapporto Preliminare e, in particolare, quelli relativi all’efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, la sostenibilità energetica ed ambientale, la sicurezza stradale, come puntualizzati nel paragrafo 3.1 con le connesse strategie ed azioni.</i>	<i>Si prende atto</i>	<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>
4.2	<i>Occorre, tuttavia, evidenziare che detti obiettivi sono conseguibili solo attraverso il coinvolgimento diretto di differenti livelli di governo rispetto a quello di competenza della Città Metropolitana. Pertanto, è auspicabile che detti obiettivi, azioni e misure siano correttamente inquadrati nell’ambito degli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti sul territorio interessato, in coerenza con la pianificazione regionale e nazionale.</i>	<i>Tali elementi sono recepiti nel Rapporto Ambientale capitolo 5 (“La verifica di coerenza”, suddivisa nei paragrafi interna ed esterna), nel PUMS e nel Piano di Bacino che considerano già dalla adozione quanto previsto sulle Unità di Rete come Scenario di Riferimento (cfr. Allegato QC1 e capitolo 2.2 del Quadro Conoscitivo del Piano di Bacino; quest’ultimo nello specifico è dedicato alla cornice pianificatoria e programmatica regionale e contiene i relativi dettagli delle nuove Unità di Rete per la programmazione del trasporto pubblico locale)</i>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 31 DEI CONTRIBUTI AC</b>
4.3	<i>In particolare, occorre inserire fra i riferimenti normativi l’art. 7, commi da 31 a 35, della L.R. n. 28/2019, come modificati dall’art. 12, comma 6, della L.R. n. 20/2021, la quale, in merito ai servizi di trasporto pubblico urbano diversi da quelli di competenza di Roma Capitale, assegna alla Regione Lazio i compiti di individuare: i servizi minimi di cui all’art. 17 della L.R. 30/1998, le unità di rete idonee al conseguimento del più alto livello di economicità, efficienza e produttività, le risorse per ciascuna unità di rete destinate a finanziare i servizi minimi, e le relative tariffe. Inoltre, la medesima legge attribuisce ad Astral SpA</i>	<i>Il Piano di Bacino ha considerato (come il PUMS) quanto previsto sulle Unità di Rete dalle citate DGR come Scenario di Riferimento, come specificato nell’Allegato QC1 e come illustrato nel capitolo 2.2 del Quadro Conoscitivo del Piano di Bacino dedicato al quadro pianificatorio e programmatico regionale, che approfondisce i riferimenti citati ed i relativi dettagli delle nuove Unità di Rete per la programmazione del trasporto pubblico locale</i>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 16 DEI CONTRIBUTI AC</b>



	<p><i>le funzioni di stipula e gestione dei nuovi contratti di servizio, disegnando un assetto delle reti TPL che modifica significativamente l'attuale organizzazione.</i></p> <p><i>Infatti, la delega di competenza prevista dall'art. 7 della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30 non è mai stata attuata, rendendo superato lo strumento di pianificazione del trasporto pubblico locale nell'ambito della mobilità di livello metropolitano di cui all'art. 15 della L.R. 30/98. Nel frattempo, la Regione Lazio ha dato corso al dettato della legge regionale 28/2019, tramite le D.G.R. n. 912/2019 e n. 617/2020, provvedendo ad adottare un nuovo modello di gestione delle ferrovie regionali ed alla adozione del nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico locale regionale attraverso l'istituzione delle Unità di Rete, tenendo conto della programmazione socioeconomica e territoriale regionale e la conseguente ripartizione delle risorse finanziarie, con il fine di assicurare la mobilità nell'ambito del territorio metropolitano e regionale, favorendo le modalità di trasporto con minore impatto ambientale.</i></p>		
4.4	<p><i>Con riferimento ai piani di settore che saranno adottati contestualmente al PUMS, pertanto, andrà verificata la loro coerenza con le disposizioni su richiamate, e per quanto attiene agli indicatori di valutazione degli effetti elencati a pagg. 98 e 99 del documento in esame, occorrerà tenere conto delle indicazioni contenute nel Piano energetico regionale (PER) - adottato con la deliberazione della Giunta regionale 10 marzo</i></p>	<p><i>Il Piano di Bacino ha considerato (come il PUMS) quanto previsto sulle Unità di Rete dalle citate DGR come Scenario di Riferimento, come specificato nell'Allegato QC1 e come illustrato nel capitolo 2.2 del Quadro Conoscitivo del Piano di Bacino dedicato al quadro piani-ficatorio e programmatico regionale, che approfondisce i riferimenti citati ed i relativi dettagli delle nuove Unità di Rete per la programmazione del trasporto pubblico locale</i></p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 16 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>



	<p>2020, n. 98 - e del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL) - adottato dalla Giunta regionale del Lazio con deliberazione 30 dicembre 2020, n. 1050 - la cui documentazione è disponibile ai seguenti link: <a href="https://regionelazio.box.com/v/VAS201400013">https://regionelazio.box.com/v/VAS201400013</a> - <a href="https://www.regione.lazio.it/documenti/77675">https://www.regione.lazio.it/documenti/77675</a>.</p>		
4.5	<p>Parimenti, il Piano metropolitano della mobilità ciclistica ("Biciplan"), previsto dall'art. 6 della legge 11 gennaio 2018, n. 2, dovrà tenere conto del piano della ciclabilità della Regione Lazio, finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.</p>	<p>Il Piano di Bacino ha considerato (come il PUMS) quanto previsto sulle Unità di Rete dalle citate DGR come Scenario di Riferimento, come specificato nell'Allegato QC1 e come illustrato nel capitolo 2.2 del Quadro Conoscitivo del Piano di Bacino dedicato al quadro pianificatorio e programmatico regionale, che approfondisce i riferimenti citati ed i relativi dettagli delle nuove Unità di Rete per la programmazione del trasporto pubblico locale</p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 32 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>
<b>5</b>	<p><b>Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma: nota prot. n.32125 del 19/7/2022, acquisita al prot. n.715194 del 20/7/2022</b></p>		
5.1	<p>Per quanto attiene alle linee generali da seguire in merito alla tutela archeologica, per tutti gli interventi sarà richiesta l'attivazione dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2006 e ss.mm.ii. La campagna preventiva, tuttavia, non esaurisce le necessità della tutela del patrimonio culturale pertanto si richiede che tutti i movimenti di terra siano seguiti e documentati da archeologi professionisti, secondo quanto previsto dalla normativa vigente (N.T.A. del P.R.G. del Comune di Roma, art. 16, c. 8), prescelti tra quelli in possesso dei requisiti previsti dalla I o II fascia dell'Elenco Nazionale degli Archeologi così come stabilito dalla L. 110</p>	<p>Si prende atto del contributo ricevuto</p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 29 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>



	<i>del 22/07/2014 e dal D.M. 244 del 20/05/2019, i cui oneri saranno a carico della Committenza e il cui curriculum dovrà essere preventivamente sottoposto a questo Ufficio.</i>		
5.2	<i>Si fa presente fin da ora che, in caso di ritrovamenti archeologici nel corso dei lavori, soggetti alla normativa vigente (D. Lgs. 42/2004, art. 90), dovrà essere data immediata comunicazione alla scrivente Soprintendenza che disporrà le adeguate misure di tutela e di conservazione. Anche in caso di assenza di evidenze stratigrafiche o di strutture d'interesse archeologico, tutte le escavazioni realizzate nel corso dei lavori dovranno essere posizionate topograficamente e presenti nella documentazione scientifica prodotta secondo gli standard stabiliti da questo Ufficio (<a href="https://www.archeositarproject.it/manuale-uso/linee-guida/">https://www.archeositarproject.it/manuale-uso/linee-guida/</a>).</i>	<i>Si prende atto</i>	<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>
5.3	<i>Per quanto concerne le linee generali da seguire in relazione alla tutela paesaggistica, all'atto della pianificazione sarà necessaria la redazione di uno studio complessivo finalizzato alla valutazione dell'impatto delle opere sui sistemi del paesaggio esistenti, alla compatibilità e sostenibilità dei progetti rispetto ai territori attraversati dalle infrastrutture, alla valutazione del potenziale miglioramento della fruizione e valorizzazione dei Beni architettonici, archeologici e paesaggistici interessati dalle nuove reti infrastrutturali.</i>	<i>Il Cap. 2.4.2 del RA analizza e descrive le sensibilità e tutele paesaggistiche presenti nel territorio, sia dal punto di vista delle risorse naturali che storico culturali ed archeologiche (Sistemi ed ambiti di paesaggio, Beni paesaggistici; Beni del patrimonio Naturale e Culturale), facendo riferimento alla strumentazione settoriale vigente (PTPR e PTPG; Parchi Archeologici). Nel Cap. 6.2.1 si sono analizzate le possibili interferenze collegate alle azioni infrastrutturali previste dal Piano, sempre facendo riferimento alle sensibilità e tutele esistenti: l'analisi svolta ha evidenziato che, date le tipologie di interventi e la loro collocazione, non si prevedono trasformazioni significative e dunque impatti negativi significativi su paesaggio</i>	<b>RECEPITO</b>



5.4	<p><i>In particolare, si evidenzia come il PUMS possa integrare al suo interno una serie di misure ed interventi di valorizzazione utili a renderlo, oltre che fondamentale sul piano dei trasporti, importante anche nel definire l'identità e la leggibilità dei paesaggi e nel diffondere la consapevolezza dei valori del paesaggio e dei beni culturali, così come richiamato nel Rapporto Preliminare (p. 75). La rete delle infrastrutture può quindi trasformarsi in un'occasione di viaggio per ricucire il territorio alla sua valenza storico-culturale.</i></p>	<p><i>Il PUMS ed i Piani di Settore prevedono già misure dedicate al raggiungimento del macro-obiettivo dedicato agli elementi citati, ovvero "Migliorare i sistemi di segnaletica di indirizzamento per valorizzare il patrimonio naturalistico e culturale del territorio", anche in ottica di promozione di un tipo di turismo lento e sostenibile.</i></p>	<b>RECEPITO</b>
5.5	<p><i>A tal fine, si concorda con l'utilizzo complementare di piste ciclabili e pedonali integrate, così come di zone 30, laddove possibile, nelle infrastrutture previste, allo scopo di favorire una fruizione lenta, idonea alla percezione e alla scoperta dei territori.</i></p> <p><i>Nell'elaborazione dello studio suddetto, si dovrà tenere conto sia dell'impatto di dettaglio delle singole opere sul contesto esistente, sia dell'impatto cumulativo che le opere previste possono generare sul tessuto urbano nell'insieme sistemico degli interventi proposti da Terzi, pubblici e/o privati, nelle medesime aree e nelle zone contermini.</i></p>	<p><i>Le analisi svolte nel Cap. 6.2.1 sulle possibili interferenze tra le azioni infrastrutturali del Piano e le sensibilità e tutele paesaggistiche esistenti hanno evidenziato che, date le tipologie di interventi e la loro collocazione, non si prevedono impatti negativi significativi su paesaggio, in riferimento ai Beni paesaggistici (Tav. B del PTPR; Aree naturali protette), ai Beni del Patrimonio culturale (Tav. C del PTPR) e alle risorse archeologiche (Parchi archeologici). Considerando che il PUMS è un piano strategico di lungo periodo le analisi degli effetti cumulativi con altre opere, visto anche il grado di incertezza sui tempi di attuazione, e l'indeterminatezza degli aspetti tipologici progettuali, si rimandano alle successive fasi di progettazione e localizzazione delle opere.</i></p>	<b>RECEPITO</b>
<b>6</b>	<b>Ministero della Cultura - Parco Archeologico dell'Appia Antica: nota prot. n.2760 del 20/7/2022, acquisita al prot. n.718874 del 21/7/2022</b>		
6.1	<p><i>(...) nella elaborazione del Piano, nelle aree di competenza di questo Istituto, si tenga in opportuna considerazione l'elevato interesse paesaggistico ed archeologico attestato sia dalla specifica vincolistica dichiarativa ed ex-lege sussistente che dalla storia della tutela dei luoghi e</i></p>	<p><i>All'interno del paragrafo 6.2.1 del Rapporto Ambientale è stato tenuto conto dell'elevato interesse paesaggistico ed archeologico del Parco dell'Appia Antica in relazione agli interventi previsti dal Piano</i></p>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 28 DEI CONTRIBUTI AC</b>



	<i>del valore socioculturale che gli stessi rivestono. Tali elementi si dovranno informare la ricognizione della pianificazione vigente, la verifica di coerenza e la valutazione degli effetti al fine di supportare la proposta di piano relativa.</i>		
<b>7</b>	<b>Parco Naturale Regionale dei Monti Lucretili: nota prot. n.2142 del 21/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.720711</b>		
7.1	<i>(...) al fine di conseguire il corretto coinvolgimento degli enti competenti in materia ambientale, il Rapporto Ambientale dovrà contenere specifici riferimenti normativi europei, nazionali e regionali inerenti le diverse Aree Naturali Protette presenti sul territorio metropolitano di Roma Capitale e interessate dall'intervento, nonché la verifica puntuale dei relativi strumenti di pianificazione unitamente alle norme di salvaguardia vigenti, così come evidenziato dalla nota prot. n. 709894 del 19/07/2022 della Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica Area Pianificazione Paesaggistica e di Area Vasta;</i>	<i>Nel paragrafo 6.2.1 del Rapporto Ambientale vengono analizzate le Aree Naturali Protette, fra cui anche i Parchi Naturali Regionali, e la loro relazione con gli interventi previsti dal Piano.</i>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 27 DEI CONTRIBUTI AC</b>
7.2	<i>Si evidenzia altresì che questo Ente ha adottato un nuovo Piano di Assetto di prossima approvazione definitiva, e che pertanto le valutazioni e verifiche contenute nel Rapporto Ambientale in oggetto dovranno tenere in considerazione le previsioni e le nuove misure in esso contenute.</i>	<i>Nel paragrafo 6.2.1 del Rapporto Ambientale vengono analizzate le Aree Naturali Protette, fra cui anche i Parchi Naturali Regionali, e la loro relazione con gli interventi previsti dal Piano. Si evidenzia inoltre che il Biciplan metropolitano rappresenta un livello della pianificazione della mobilità ciclistica sovraordinato, e, di conseguenza, i percorsi individuati sono puramente ideogrammatici.</i>	<b>RECEPITO</b>
<b>8</b>	<b>Roma Capitale - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Servizio "Valutazioni Ambientali" (VAS - VIA - VAP - AIA): nota prot. n.NA66988 del 21/7/2022, con allegate note QL66451/2020 e QL52844/2022, acquisita in pari data al prot. n.722683</b>		
8.1	<u>Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico ed Olfattivo</u>	<i>Come desumibile dalle riduzioni delle emissioni stimate al paragrafo 6.1.2, appare evidente che nelle</i>	<b>LA AP HA FORNITO RISCOntRO</b>



	<p><i>(...) gli interventi da prevedere devono essere finalizzati a conseguire una riduzione delle concentrazioni in aria degli inquinanti atmosferici</i></p>	<p><i>aree dove il contributo da traffico sia significativo, tali riduzioni possono determinare un miglioramento della qualità dell'aria, ancorchè le concentrazioni non siano direttamente correlabili alle emissioni.</i></p>	
8.2	<p><i>(...) le valutazioni ambientali relative al Piano dimostrino, per i diversi interventi, la loro efficacia non solo in termini di riduzione delle emissioni per il rispetto posto dalla Direttiva Europea UE 2016/2284 cd. "NEC", ma anche delle corrispondenti riduzioni delle concentrazioni in aria degli inquinanti (prioritariamente NO2 e PM10 per il rispetto dei limiti stabiliti dalla Direttiva 2008/50 e dal D.Lgs.155/2010 di recepimento della stessa. La valutazione dei benefici nei soli termini emissivi risulta parziale se non vengono contemplate le specifiche condizioni diffusive dell'atmosfera.</i></p>	<p><i>Il PUMS ha effetti positivi significativi in termini emissivi, come evidenziato al paragrafo 6.1.2 del RA, anche senza considerare il rinnovo del parco veicolare. La valutazione dei possibili effetti in termini di concentrazione è effettuata indirettamente attraverso il calcolo delle emissioni in ambiti territoriali specifici. Le azioni relative alla mobilità hanno effetti sistemici, pertanto in non è valutabile il singolo intervento, ma solo scenari. Come evidenziato nel rapporto ambientale il PUMS garantisce una riduzione delle percorrenze veicolari, che comporta una riduzione delle emissioni, che sommata ai benefici del rinnovo del parco veicolare garantisce gli obiettivi del PRQA in termini di riduzioni emissive</i></p> <p><i>Si ritiene che compito di un Rapporto ambientale di un piano di settore sia verificare come il piano possa contribuire al raggiungimento dei target del PRQA, il quale ha stimato le riduzioni delle emissioni necessarie per rispettare i limiti normativi e come evidenziato al paragrafo 6.1.2 il PUMS raggiunge i target richiesti.</i></p> <p><i>Si specifica infine che il PUMS ha armonizzato gli interventi previsti dal PUMS di Roma Capitale, già sottoposto a VAS con esito positivo</i></p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 38 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>
8.3	<p><i>Risulta, inoltre, necessario definire il profilo temporale entro cui l'attuazione degli interventi previsti nel Piano consente il conseguimento dei benefici attesi in termini di miglioramento della qualità dell'aria al fine di una possibile previsione</i></p>	<p><i>Il PUMS agisce solo sulla componente traffico e non su tutte le possibili fonti emissive. Non è pertanto possibile con un piano di settore determinare quando sarà possibile rientrare nei limiti di concentrazione, in</i></p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 39 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>



	<p><i>di rientro nei valori limite vigenti e, dunque, di ottemperanza alla norma.</i></p> <p><i>Tali elementi costituiscono presupposto basilare per la "coerenza esterna" tra il Piano in oggetto e l'approvando Piano Regionale di Risanamento della Qualità dell'aria (DGR Lazio n. 27 del 02/02/2022).</i></p>	<p><i>quanto le concentrazioni in atmosfera sono determinate da tutti i contributi emissivi</i></p> <p><i>Si ritiene che compito di un Rapporto ambientale di un piano di settore sia verificare come il piano possa contribuire al raggiungimento dei target del PRQA, il quale ha stimato le riduzioni delle emissioni necessarie per rispettare i limiti normativi e, come evidenziato nel paragrafo 6.1.2 del RA, il PUMS garantisce tali target</i></p> <p><i>Nel PUMS e nel RA è stato evidenziato che il PUMS ha recepito lo scenario 2030 del PUMS di Roma capitale, già sottoposto a VAS, che pertanto può essere considerato come scenario intermedio e si fa riferimento alle valutazioni effettuate nel relativo RA</i></p>	
8.4	<p><u>Servizio Programmazione, Pianificazione e Gestione Acustica — Ufficio conformità acustica ambientale per la pianificazione e realizzazione di interventi urbanistici, edilizi e a supporto di procedure autorizzative ambientali e per gli impianti infrastrutture urbane</u></p> <p><i>Sarà necessario, nella fase attuativa degli interventi, predisporre idonee valutazioni di impatto e/o clima acustico, redatte da tecnico acustico ambientale; si fa presente tale necessità anche al fine di un efficace coordinamento con il Rapporto Tecnico propedeutico alla predisposizione del Piano Comunale di Risanamento Acustico, alla cui redazione è impegnato attualmente il Servizio Programmazione, Pianificazione e Gestione Acustica.</i></p>	<p><i>Lo studio di impatto acustico a cui si fa riferimento è già previsto dalla Legge 447/95. Il PUMS, come definito dal DM 397/2017, rappresenta un piano strategico di "orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)" che "sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana" e, a differenza degli strumenti urbanistici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes.</i></p>	<p><b>SI INVITA LA AP A CONSIDERARE EVENTUALI NORME DI COORDINAMENTO</b></p>
8.5	<p><u>Servizio per la Messa in Sicurezza e Bonifica dei Siti Inquinati</u></p> <p><i>All'interno del quadro normativo e tecnico che verrà analizzato relativamente agli scenari e</i></p>	<p><i>Nel par. 2.6 del RA si sono inseriti riferimenti e cartografie della Carta geologica del Comune di Roma e della Carta Idrogeologica di Roma Capitale.</i></p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 46 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>



	<p><i>all'analisi degli effetti del Piano, in relazione al contesto ambientale e agli ambiti di influenza, e segnatamente riguardo alle interferenze delle eventuali infrastrutture in progetto con il sottosuolo e le acque sotterranee, potranno essere utilmente inseriti opportuni riferimenti alle cartografie geologica e idrogeologica più aggiornate e di dettaglio disponibili per il territorio comunale di Roma Capitale: la Carta geologica del Comune di Roma in scala 1:50.000 (Mem. Descr. Carta Geologica d'Italia, vol. LXXX, 2008) e la nuova Carta Idrogeologica di Roma Capitale in scala 1:50.000 (2015), quest'ultima recentemente adottata tra gli strumenti di Piano Regolatore di Roma Capitale con Del. G.C. 184/2020.</i></p>		
8.6	<p><u><i>Servizio per le Autorizzazioni degli impianti di Gestione Rifiuti</i></u> <i>Per quanto concerne la componente rifiuti da costruzione e demolizione (C &amp; D), ai fini della sostenibilità ambientale degli strumenti di pianificazione richiamata nel Rapporto Preliminare in esame, si ritiene che il Piano debba prevedere linee di indirizzo volte a favorire la gestione dei rifiuti mediante attività di recupero, ai fini dell'ottenimento di materiali da impiegare in edilizia, a scapito dello smaltimento in discarica (o nelle forme preliminari di stoccaggio). Al riguardo, si evidenzia la presenza nel territorio capitolino di numerosi impianti regolarmente autorizzati (sia in forma ordinaria ex art. 208 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sia in forma semplificata, ex artt. 214 e 216 dello</i></p>	<p><i>Il piano di utilizzo è previsto dalla normativa vigente per la fase progettuale.</i> <i>Il PUMS, come definito dal DM 397/2017, rappresenta un piano strategico di "orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)" che "sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana" e, a differenza degli strumenti urbani-stici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes.</i></p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 49 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>



	<p><i>stesso decreto) al recupero e riciclaggio di rifiuti da C &amp; D. Il recupero dei rifiuti prodotti nei cantieri consentirà, in linea con le Direttive comunitarie e delle norme nazionali di settore, di incentivare la filiera dei materiali in uscita dagli impianti di recupero degli inerti secondo le specifiche giuridiche e tecniche di cui all'art. 184-ter del menzionato D.lgs 152/2008 che regola il processo di recupero dei rifiuti finalizzato all'ottenimento dell'"end of waste", in sostituzione dei materiali di cava.</i></p>		
8.7	<p><i>Per quanto concerne, in generale, la gestione delle terre e rocce da scavo, e, in particolare, il loro riutilizzo in situ, previsto nello stesso Rapporto Preliminare tra le misure mitigative degli impatti ambientali generati dalla produzione di rifiuti, si osserva che il Piano dovrà contenere il "Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo" redatto in conformità al D.P.R. 120/2017.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda il materiale non contaminato, non riutilizzato in situ, dovrà essere valutata, in alternativa al conferimento a impianti di recupero, la possibile destinazione presso siti oggetto di recupero ambientale di cave dismesse, autorizzati a ricevere terre e rocce da scavo in regime di rifiuti (R10) o sottoprodotti, previa verifica di compatibilità con la specifica destinazione d'uso dei siti di conferimento (conformità alla col. A della Tab. 1 - All. 5 al Tit. V Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.).</i></p>	<p><i>Il piano di utilizzo è previsto dalla normativa vigente per la fase progettuale.</i></p> <p><i>Il PUMS, come definito dal DM 397/2017, rappresenta un piano strategico di "orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)" che "sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana" e, a differenza degli strumenti urbani-stici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes.</i></p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 49 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>
8.8	<p><i>Per quanto concerne la realizzazione degli interventi stradali, al fine di contenere gli impatti ambientali, in</i></p>	<p><i>Il piano di utilizzo è previsto dalla normativa vigente per la fase progettuale.</i></p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 49 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>



	<i>alternativa agli inerti naturali e/o ai materiali stabilizzati di cava, si dovranno utilizzare, ove tecnicamente possibile, prodotti in uscita da impianti di recupero e riciclaggio di rifiuti inerti che rispettino quanto previsto dal sopra menzionato art. 184-ter del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., relativo alla "Cessazione della qualifica di rifiuto".</i>	<i>Il PUMS, come definito dal DM 397/2017, rappresenta un piano strategico di "orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)" che "sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana" e, a differenza degli strumenti urbani-stici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes.</i>	
<b>9</b>	<b>Regione Lazio - Direzione Regionale Ambiente: nota prot. n.723776 del 22/7/2022</b>		
9.1	<i>(...) relativamente al CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO (cap. 2) e nello specifico, ai contenuti del Cap. 2.5 (Biodiversità e Beni Materiali) e 2.5.4 (Aree di Interesse Naturalistico), sarebbe opportuno inserire un quadro di riferimento normativo relativo sistema di Aree Protette regionale (in primis la L.R. 29/97), alle Misure di Conservazione per i Siti della Rete Natura 2000 (ZPS e ZSC) di cui alle DGR 612/2011 e DGR 158, 159, 160, 161 e 162 del 2016, ai cui Obblighi e Divieti è necessario attenersi nella definizione di maggior dettaglio delle Azioni di cui un primo riferimento è riportato al Cap. 3.1 del Rapporto Preliminare;</i>	<i>Nel paragrafo 2.5 del Rapporto Ambientale vengono individuate le Aree di Interesse Naturalistico, fra cui le Aree Protette e la Rete Natura 2000, presenti sul territorio metropolitano. Le azioni previste dal PUMS sono state valutate anche in riferimento a tali aree nel paragrafo 6.2.1 e più dettagliatamente nell'allegata Valutazione di Incidenza ambientale. Inoltre, il livello di definizione del PUMS non consente una specifica valutazione degli interventi e non fa localizzazione delle nuove opere. Tuttavia, ogni opera verrà sottoposta in fase di progettazione attuativa ad una valutazione di dettaglio rispetto alla conformità con il territorio in cui si inserisce, secondo le vigenti norme.</i>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 58 DEI CONTRIBUTI AC</b>
9.2	<i>Si ritiene inoltre opportuno inserire in detto quadro di riferimento normativo, la DGR 859/2009 relativa al Patrimonio geologico che individua sul territorio regionale i Geositi meritevoli di interesse;</i>	<i>Nel paragrafo 2.5 del Rapporto Ambientale vengono individuate le Aree di Interesse Naturalistico, fra cui le Aree Protette e la Rete Natura 2000, presenti sul territorio metropolitano. Le azioni previste dal PUMS sono state valutate anche in riferimento a tali aree nel paragrafo 6.2.1 e più dettagliatamente nell'allegata Valutazione di Incidenza ambientale.</i>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 58 DEI CONTRIBUTI AC</b>
9.3	<i>Relativamente ai contenuti del RAPPORTO AMBIENTALE, è necessario inserire uno specifico paragrafo in cui si dia evidenza dell'integrazione nella procedura VAS della Valutazione di Incidenza, a cui si accenna nel Cap. 8, così come indicato dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., all'Art. 10</i>	<i>Vedasi allegato VINCA; le analisi sono calibrate anche in riferimento all'entità delle opere interferenti con la componente.</i>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 57 DEI CONTRIBUTI AC</b>



	<p><i>“Norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti”, comma 3, dispone che la VAS comprenda le procedure di Valutazione di Incidenza di cui all’art. 5 del DPR 357/97. A tal fine, detto comma 3 stabilisce che il Rapporto Ambientale (RA) debba contenere gli elementi sviluppati nella Relazione per la Valutazione di Incidenza, redatta secondo gli indirizzi dell’Allegato G del DPR 357/1997 e s.m.i.. Nello specifico, le Linee Guida nazionali per la Valutazione di incidenza precisano che gli studi di incidenza in VIA e VAS “devono contenere le informazioni relative alla localizzazione ed alle caratteristiche del piano/progetto e la stima delle potenziali interferenze del piano/progetto in rapporto alle caratteristiche degli habitat e delle specie tutelati nei siti Natura 2000, ed è condizione fondamentale che le analisi svolte tengano in considerazione:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>✓ Gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000 interessati dal piano/progetto;</i></li><li><i>✓ Lo stato di conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario presenti nei siti Natura 2000 interessati;</i></li><li><i>✓ Le Misure di Conservazione dei siti Natura 2000 interessati e la coerenza delle azioni di piano/progetto con le medesime;</i></li><li><i>✓ Tutte le potenziali interferenze dirette e indirette generate dal piano/progetto sui siti Natura 2000, sia in fase di realizzazione che di attuazione”.</i></li></ul>		
9.4	<p><i>si ritiene opportuno nella predisposizione del Rapporto Ambientale, che si tengano nella dovuta considerazione le criticità sopra riscontrate, e che lo stesso analizzi con maggior dettaglio le interferenze degli scenari previsti e delle azioni di Piano con la Rete Natura 2000, verificandone la coerenza con gli obiettivi di conservazione.</i></p>	<p><i>Nel paragrafo 2.5 del Rapporto Ambientale vengono individuate le Aree di Interesse Naturalistico, fra cui le Aree Protette e la Rete Natura 2000, presenti sul territorio metropolitano. Le azioni previste dal PUMS sono state valutate anche in riferimento a tali aree nel paragrafo 6.2.1 e più dettagliatamente nell’allegata Valutazione di Incidenza ambientale.</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



10	ASL Roma 1 - Dipartimento di Prevenzione: nota prot. n.118082 del 26/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.735976		
10.1	<p><i>Nel merito del rapporto, si evidenziano limitati riferimenti all'impatto sulla salute dell'inquinamento delle matrici ambientali, e limitate valutazioni sociodemografiche e socioeconomie nell'ambito del contesto ambientale di riferimento. La seconda edizione delle "Linee Guida Europee per lo Sviluppo e l'implementazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile" pone infatti la salute e l'equità sociale tra gli obiettivi primari dei PUMS. In un'ottica "One-Health", salute, ma anche equità, sono dimensioni che interrogano la destinazione d'uso dei suoli, la programmazione urbanistica e la mobilità. Per esempio, il paragrafo 2.4 "Uso suolo e Paesaggio" non mette in relazione (relazione invece ben presente nella letteratura scientifica nazionale) consumo di suolo, anche per quanto riguarda la costruzione delle infrastrutture per la mobilità, ed eventi climatici estremi (allagamenti, ma anche e soprattutto ondate di calore), che hanno un forte impatto (e lo avranno sempre di più, alla luce della rapida evoluzione dei cambiamenti climatici) sulla salute umana.</i></p>	<p><i>In termini emissivi gli effetti del PUMS, come riportato al paragrafo 6.1.2, sono positivi riducendo le percorrenze dei veicoli e di conseguenza le emissioni, in particolare nell'agglomerato, come confermato dal paragrafo dedicato alla Stima preliminare dei benefici attesi del Volume 2 del PUMS, che fornisce il differenziale di veic*ora e veic*km tra Scenario di Piano e Scenario di Riferimento degli utenti del modo privato ed il differenziale di passeggeri*ora tra Piano e Riferimento per gli utenti del trasporto pubblico. Tali elementi sono riportati anche nel cap. 6.1.1 del RA.</i></p> <p><i>Per quanto alle considerazioni sociodemografiche e socio-economiche, si rimanda al Volume 1 del PUMS – capitolo 5, dove è analizzato nel dettaglio il contesto di riferimento e dove è stata approfondita una profilazione del territorio (anche dal punto di vista delle dinamiche occupazionali) che ha contribuito a indirizzare la definizione delle proposte di strategie e azioni di Piano. Tali aspetti saranno integrati nel capitolo 2 del RA.</i></p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 53 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>
10.2	<p><i>(...) sarebbe auspicabile adottare all'interno del Rapporto Ambientale, accanto al Contesto Ambientale di Riferimento, anche un "Contesto di Salute di Riferimento", che, utilizzando le risorse a disposizione, come i dati di Open Salute Lazio, tenga conto della distribuzione sull'area metropolitana, delle patologie correlate all'inquinamento delle varie matrici.</i></p>	<p><i>Il Rapporto Ambientale ai paragrafi 6.1.2 e 6.1.4 ha stimato le emissioni e la popolazione esposta al rumore. Confrontando gli scenari, anche senza il rinnovo veicolare, è evidente un netto miglioramento in termini di emissioni inquinanti, in particolare nell'agglomerato e di popolazione esposta al rumore. L'impatto del PUMS è pertanto positivo in termini di salute.</i></p> <p><i>Parimenti il PUMS promuove strategie ed azioni orientate alla riduzione dell'incidentalità (attuazione di strade scolastiche, zone a velocità limitata, etc.) che mirano a ridurre i costi sociali connessi.</i></p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 54 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>



		<p><i>Per quanto riguarda la misurazione degli impatti sulla salute ed i costi sociali, si conferma che sono debitamente considerati tra gli indicatori del Piano di Monitoraggio descritti al cap. 2, come previsto dalle Linee Guida Eltis. In particolare, si possono consultare tra gli indicatori di valutazione degli scenari (Riduzione delle emissioni giornaliere di PM10, Nox, CO2), Esposizione della popolazione alle emissioni stradali, Riduzione delle emissioni acustiche, Costo monetario del trasporto pubblico); e di monitoraggio del Piano (indicatori incidentalità, gg sfornamento limiti europei della qualità dell'aria, accessibilità delle stazioni, dei mezzi e dei parcheggi di scambio in termini di superamento delle barriere architettoniche ecc.). I dati di questi indicatori all'anno zero sono riportati, laddove rilevati, nel Report di Monitoraggio ex-ante.</i></p>	
10.3	<p><i>Fonti dati Censuarie o anagrafiche possono essere invece utilizzate per definire il profilo socioeconomico e sociodemografico della popolazione, utile anche per la fase successiva di sviluppo in termini di definizione della domanda e di programmazione dell'offerta di trasporto. Dimensioni da sviluppare dovrebbero riguardare la densità di popolazione, anche in relazione alle esposizioni ambientali presentate, i centri di attrazione principali, basandosi sui volumi di traffico disponibili, e indicatori generali di connettività delle aree in relazione alla densità (come già proposto per quanto riguarda il tema dell'accessibilità del trasporto pubblico).</i></p>	<p><i>Il Rapporto Ambientale ai paragrafi 6.1.2 e 6.1.4 ha stimato le emissioni e la popolazione esposta al rumore. Confrontando gli scenari, anche senza il rinnovo veicolare, è evidente un netto miglioramento in termini di emissioni inquinanti, in particolare nell'agglomerato e di popolazione esposta al rumore. L'impatto del PUMS è pertanto positivo in termini di salute.</i></p> <p><i>Parimenti il PUMS promuove strategie ed azioni orientate alla riduzione dell'incidentalità (attuazione di strade scolastiche, zone a velocità limitata, etc.) che mirano a ridurre i costi sociali connessi.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda la misurazione degli impatti sulla salute ed i costi sociali, si conferma che sono debitamente considerati tra gli indicatori del Piano di Monitoraggio descritti al cap. 2, come previsto dalle Linee Guida Eltis. In particolare, si possono consultare tra gli indicatori di valutazione degli scenari (Riduzione delle emissioni giornaliere di PM10, Nox, CO2), Esposizione della popolazione alle emissioni stradali,</i></p>	<p><b>SI RIMANDA AL PUNTO 54 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>



		<i>Riduzione delle emissioni acustiche, Costo monetario del trasporto pubblico); e di monitoraggio del Piano (indicatori incidentalità, gg sfornamento limiti europei della qualità dell'aria, accessibilità delle stazioni, dei mezzi e dei parcheggi di scambio in termini di superamento delle barriere architettoniche ecc.). I dati di questi indicatori all'anno zero sono riportati, laddove rilevati, nel Report di Monitoraggio ex ante.</i>	
10.4	<i>Consci del fatto che si tratti di una VAS, crediamo inoltre che sarebbe utile sviluppare, anche parallelamente al processo di stesura e definizione del PUMS vero e proprio, una Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario (VIAS), che permetterebbe una migliore definizione e strutturazione della modellistica di impatto degli inquinanti, in particolare atmosferici, sulla salute di popolazione, e soprattutto permetterebbe di sviluppare modelli previsionali di impatto sulla salute dei cambiamenti e migliorie introdotte dal PUMS.</i>	<i>Il Rapporto Ambientale ai paragrafi 6.1.2 e 6.1.4 ha stimato le emissioni tramite idoneo modello di simulazione che utilizza COPERT V. Confrontando gli scenari, anche senza il rinnovo veicolare, è evidente un netto miglioramento in termini di emissioni inquinanti, in particolare nell'agglomerato e di popolazione esposta al rumore.</i>	<b>LA AP HA FORNITO RISCANTRO SI INVITA A CONSIDERARE QUANTO EVIDENZIATO</b>
<b>11</b>	<b>Consorzio di Bonifica Lazio Nord: nota prot. n.11651 del 28/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.745342</b>		
11.1	<i>(...) il parere idraulico di competenza, potrà essere rilasciato solo alla presentazione del progetto esecutivo/definitivo che dovrà essere corredato della seguente documentazione (...)</i>		<b>NON RICHIEDE RISCANTRO</b>
11.2	<i>Ai sensi del R.D. n. 368 del 1904 la fascia di rispetto è compresa tra i 4 e 10 metri dal ciglio superiore del fosso demaniale, pertanto sono vietati i manufatti posti ad una distanza minore di 4 metri dal ciglio stesso</i>	<i>Il piano di utilizzo è previsto dalla normativa vigente per la fase progettuale. Il PUMS, come definito dal DM 397/2017, rappresenta un piano strategico di "orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)" che "sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana" e, a differenza degli strumenti urbanistici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes. Si rimanda pertanto alla fase attuativa degli interventi.</i>	<b>SI INVITA, LADDOVE SI RITENGA UTILE, A CONSIDERARE QUANTO INDI- CATO NEL CORPO NORMATIVO DEL PIANO RELATIVO ALLA ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>



11.3	<i>Gli eventuali pozzetti non devono interessare il rilevato arginale e devono essere posti ad una distanza di almeno 6,0 ml dal ciglio superiore del fosso demaniale</i>	<i>Il piano di utilizzo è previsto dalla normativa vigente per la fase progettuale. Il PUMS, come definito dal DM 397/2017, rappresenta un piano strategico di “orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)” che “sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana” e, a differenza degli strumenti urbani-stici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes. Si rimanda pertanto alla fase attuativa degli interventi.</i>	<b>SI INVITA, LADDOVE SI RITENGA UTILE, A CONSIDERARE QUANTO INDICATO NEL CORPO NORMATIVO DEL PIANO RELATIVO ALLA ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
11.4	<i>La tubazione di scarico deve essere opportunamente protetta in corrispondenza della fascia di rispetto definita dal R.D. 368/1904 al fine di sopportare i carichi dei mezzi meccanici addetti alla manutenzione dei fossi demaniali</i>	<i>Il piano di utilizzo è previsto dalla normativa vigente per la fase progettuale. Il PUMS, come definito dal DM 397/2017, rappresenta un piano strategico di “orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)” che “sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana” e, a differenza degli strumenti urbani-stici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes. Si rimanda pertanto alla fase attuativa degli interventi.</i>	<b>SI INVITA, LADDOVE SI RITENGA UTILE, A CONSIDERARE QUANTO INDICATO NEL CORPO NORMATIVO DEL PIANO RELATIVO ALLA ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
11.5	<i>Al fine di evitare fenomeni erosivi in corrispondenza dell’opera di scarico per una lunghezza almeno di 10 ml deve essere realizzata la protezione delle sponde e del fondo del fosso interessato con scogliera in pietrame e/o materassi tipo Reno</i>	<i>Il piano di utilizzo è previsto dalla normativa vigente per la fase progettuale. Il PUMS, come definito dal DM 397/2017, rappresenta un piano strategico di “orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)” che “sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana” e, a differenza degli strumenti urbani-stici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes. Si rimanda pertanto alla fase attuativa degli interventi.</i>	<b>SI INVITA, LADDOVE SI RITENGA UTILE, A CONSIDERARE QUANTO INDICATO NEL CORPO NORMATIVO DEL PIANO RELATIVO ALLA ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
<b>12</b>	<b>Parco Regionale dell’Appia Antica: nota prot. n.2205 del 28/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.746886</b>		
12.1	<i>(...) al fine di conseguire il corretto coinvolgimento degli enti competenti in materia ambientale, il Rapporto Ambientale dovrà contenere specifici riferimenti normativi europei, nazionali e regionali inerenti le</i>	<i>Nel paragrafo 6.2.1 del Rapporto Ambientale vengono analizzate le Aree Naturali Protette, fra cui anche i Parchi Naturali Regionali, e la loro relazione con gli interventi previsti dal Piano.</i>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 27 DEI CONTRIBUTI AC</b>



	<p><i>diverse Aree Naturali Protette presenti sul territorio metropolitano di Roma Capitale e interessate dall'intervento, nonché la verifica puntuale dei relativi strumenti di pianificazione unitamente alle norme di salvaguardia vigenti, così come evidenziato dalla nota prot. n. 709894 del 19/07/2022 della Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica Area Pianificazione Paesaggistica e di Area Vasta, prevedendo altresì che le previsioni progettuali siano concertate, dal punto di vista della salvaguardia e ripristino delle continuità ecologiche anche localizzate (passaggi faunistici, tutela dei corpi idrici, ponti verdi, riduzione degli impatti acustici).</i></p>		
12.2	<p><i>Si evidenzia altresì che con DCR 9/2018 è stato approvato il Piano del Parco dell'Ente Regionale Parco Appia Antica, e che pertanto le valutazioni e verifiche contenute nel Rapporto Ambientale in oggetto dovranno tenere in considerazione le previsioni e le nuove misure in esso contenute.</i></p>	<p><i>Nel paragrafo 6.2.1 del Rapporto Ambientale vengono analizzate le Aree Naturali Protette, fra cui anche i Parchi Naturali Regionali, e la loro relazione con gli interventi previsti dal Piano.</i></p>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 27 DEI CONTRIBUTI AC</b>
12.3	<p><i>In particolare, si richiama quanto già espresso in sede della procedura VAS relativa al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale, Prima Consultazione da questo Ente Parco con nota 2966/27.06.2019, di cui si confermano interamente i contenuti, con particolare riferimento ad alcuni punti che ritengono imprescindibili, ovvero: Si ritiene che il tracciato della linea tranviaria M2-23, così come individuato dal PUMS, senza preliminarmente confronto di fattibilità con l'Ente Parco, non sia un elemento di valorizzazione rispetto alla fruizione del Parco. Pertanto, le eventuali alternative progettuali non potranno includere l'attraversamento del Parco, a</i></p>	<p><i>In merito alla tranvia, questa rientra nello Scenario di Riferimento, ovvero tra gli interventi che il PUMS metropolitano recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento. Queste, infatti, non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto risorse per la realizzazione attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Il PUMS, quindi, le recepisce al di là di specifiche valutazioni di merito. Tale tranvia è inoltre in corso di progettazione di fattibilità tecnico-economica.</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<i>meno di non affiancare la viabilità esistente come suggerito nella nota prot. n. 2966 del 27.06.2019;</i>		
12.4	<i>Si ribadisce l'obiettivo strategico di regolamentare i flussi di traffico veicolare sull'Appia Antica;</i>	<p><i>L'obiettivo di aumentare l'accessibilità al Parco e regolamentare i flussi è perseguito tramite interventi che il PUMS di Roma Capitale (approvato) prevede per l'area e che interessano direttamente o in-direttamente il perimetro del Parco, come consultabile nelle tavole dello Scenario di Piano:</i></p> <p><i>Interventi ciclabilità (elaborato 546):</i></p> <p><i>C2-05 Fermata Metro Manzoni - Fermata Metro Furio Camillo (lungo via E. Filiberto e Via Appia Nuova)</i></p> <p><i>C2-27 Via del Mandrione</i></p> <p><i>C2-31 Prolungamento Pista Ciclabile di Via Tuscolana fino alla stazione Anagnina</i></p> <p><i>C2-32 Collegamento tra C. Colombo e Ponte Spizzichino lungo Circonvallazione Ostiense</i></p> <p><i>C2-42 Via Magna Grecia - Via Acaia - Via Cilicia - Viale Marco Polo</i></p> <p><i>C2-43 Via Tuscolana (Fermata Roma Tuscolana - Metro Re di Roma)</i></p> <p><i>C2-44 Via Togliatti (Largo Santi-Tuscolana)</i></p> <p><i>C2-45 Via Appia Nuova</i></p> <p><i>C2-46 Tangenziale Vigna Murata - Tor Carbone - Viale Appio Claudio</i></p> <p><i>C2-47 Via Appia Antica</i></p> <p><i>C2-50 Via di Grotta Per-fetta (fino a Via Ardeatina)</i></p> <p><i>Interventi mobilità collettiva (elaborato 535):</i></p> <p><i>M3-02 Prolungamento della linea D della metropolitana da Eur Agricoltura a Grotta-perfetta</i></p> <p><i>M3-10 Quadruplicamento della tratta ferroviaria Casilina-Capannelle</i></p> <p><i>M3-21 Collegamento Tranviario Porta San Paolo-Ostiense-Basilica di San Paolo</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



		<i>M3-25 Corridoio Lauren-tina-Subaugusta M3-26 Corridoio Anagnina-Lucrezia Romana- Stazione Capannelle-Ciampino Aeroporto Interventi su rete viaria, nodi e parcheggi di scambio (elaborato 522): V2-31 parcheggio di scambio Selinunte/Porta Furba V2-32 parcheggio di scambio Capannelle e viabilità di collegamento GRA-sta-zione Capannelle V2-33 nodo di scambio Statuario</i>	
12.5	<i>Si ritiene indispensabile non classificare la Via Appia Antica come "strada di scorrimento interquartiere".</i>	<i>Non è competenza del PUMS metropolitano classificare le strade</i>	<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>
12.6	<i>Si concorda infine con l'obiettivo di favorire la modalità di interscambio attraverso la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali integrati, allo scopo di favorire una fruizione lenta e idonea alla percezione e alla scoperta dei territori allo scopo di favorire un collegamento tra il Parco Regionale dell'Appia Antica e il Parco dei Castelli Romani e a sud attraverso la zona di ampliamento del perimetro del parco (R.L. n. 7/2018) con la Riserva naturale di Decima Malafede.</i>	<i>Si prende atto</i>	<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>
<b>13</b>	<b>ASL Roma 2 - Dipartimento di Prevenzione: nota prot. n.155258 del 29/7/2022, acquisita in pari data al prot. n.751304</b>		
13.1	<i>Relativamente ai contenuti del Rapporto Preliminare per quel che riguarda l'ambito territoriale di competenza di questa Azienda Sanitaria (circa 1.300.000 residenti), secondo lo Scrivente sono presenti aree che meritano una considerazione peculiare nello svolgimento delle attività previste dal PUMS per la realizzazione dei suoi obiettivi in quanto sono ricomprese aree geograficamente, demograficamente e socio-culturalmente fortemente disomogenee. Le distanze di territori, particolarmente del quadrante est ma non solo, dai servizi collettivi e</i>	<i>Si prende atto di quanto riportato, specificando tuttavia che 1) l'ambito di azione del PUMS della Città metropolitana non è compatibile con i contenuti ed il livello di dettaglio della proposta; 2) gli interventi del PUMS metropolitano che interessano la scala comunale di Roma Capitale sono recepiti dal PUMS di Roma Capitale, come previsto dalla Memoria di Giunta Capitolina n. 78/2022 del 22 dicembre 2022; 3) In ogni caso, in aggiunta a quanto appena detto e in coerenza con quanto richiesto, si evidenzia che nel</i>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<i>dalle reti di trasporto dovrebbero essere oggetto di attenta programmazione di interventi infrastrutturali proprio perché, essendo tali aree così periferiche, non dispongono di valide infrastrutture di trasporto pubblico nè una fruibilità garantita da idoneo sistema informatico interrogabile. Una specifica progettazione infrastrutturale per esse impatterebbe anche sulla riduzione del degrado conseguente alla loro marginalità.</i>	<i>PUMS metropolitano è prevista una diramazione ulteriore della metro C verso Tor Vergata che risponde all'esigenza espressa.</i>	
13.2	<i>Proprio al fine di perseguire l'aspetto di salute legato al benessere psico-fisico riteniamo che sul rumore il PUMS dovrebbe più fortemente incidere in quanto inquinante al quale la popolazione è più sovraesposta [pg 75 del RP voce OGS3].</i>	<i>Come evidenziato dai risultati delle simulazioni riportate al paragrafo 6.1.4 il PUMS riduce la popolazione esposta al rumore</i>	<b>LA AP HA FORNITO RICONTRRO</b>
<b>14</b>	<b>Parco Regionale di Veio: nota prot. n.1698 dell'1/8/2022, acquisita al prot. n.785721 del 9/8/2022</b>		
14.1	<i>Il Piano del Parco (scaricabile dal link <a href="https://parcodiveio.it/amministrazione-trasparente/piano-di-assetto-pda/">https://parcodiveio.it/amministrazione-trasparente/piano-di-assetto-pda/</a>), adottato dal Parco e attualmente in attesa di approvazione da parte della Regione Lazio, prevede la realizzazione di una serie di porte d'ingresso al Parco, connesse dalla rete sentieristica e da servizi di mobilità sostenibile.</i>	<i>Si prende atto</i>	
14.2	<i>Al fine di potenziare la fruizione e riqualificare, in particolare, il settore meridionale del Parco, che lambisce il territorio urbanizzato del XV Municipio di Roma Capitale, l'Ente ha sviluppato un progetto relativo ad un percorso ciclopedonale che mette in collegamento il Parco Urbano dell'Inviolatella Borghese con il Centro storico di Isola Farnese e l'area archeologica dell'antica città di Veio.</i>	<i>Si prende atto</i>	
14.3	<i>Per quanto riguarda infine le azioni volte a promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto, si chiede di valutare la possibilità di</i>	<i>Al fine di consentire un effettivo interscambio Ferro+Bici sarà necessario consentire il trasporto bici</i>	<b>SI RIMANDA AL PUNTO 34 DEI CONTRIBUTI AC</b>



	<p><i>prevedere l'attivazione del servizio di trasporto a bordo sulle linee ferroviarie che delimitano il territorio del Parco (Linea Ferroviaria Roma Viterbo, Linea Roma-Civitacastellana).</i></p>	<p><i>su treno, per le linee sulle quali an-cora non è consentito, come sulla ferrovia ex concessa Roma-Civita Castellana-Viterbo.</i></p> <p><i>Tale intervento rientra fra le azioni gestionali valutate all'interno del paragrafo 6.3 del Rapporto Ambientale.</i></p>	
14.4	<p><i>In relazione alla riqualificazione della viabilità, anche al fine della sicurezza stradale, si evidenzia infine l'opportunità di prevedere la realizzazione di specifiche strutture atte a garantire il passaggio della fauna (ecodotti, sottopassi per la fauna) e ad evitare sinistri per collisioni con gli animali (es. posizionamento catarifrangenti antiselvaggina). A riguardo si fa presente l'Ente Parco dispone di un archivio georeferenziato dei sinistri stradali causati da fauna selvatica occorsi nel territorio dell'ara protetta.</i></p>	<p><i>Il PUMS Metropolitano non prevede interventi passibili di generare interferenze con il passaggio della fauna. Pertanto, non si ritiene necessaria la predisposizione di specifiche strutture atte a garantirne il passaggio.</i></p>	<p><b>SI RICHIAMA QUANTO DETTO AL PUNTO 59 DEI CONTRIBUTI AC</b></p>



ALLEGATO 4: PIANO DI MONITORAGGIO			
		RECEPIMENTO AP	RISCONTRO AC
1	Fornisce un riscontro in merito alla sussistenza delle risorse finanziarie e disponibilità delle stesse	<i>Sì, nel documento "Piano di Monitoraggio", che è unico per PUMS e VAS, cap. 5 "La governance del monitoraggio", al par. 5.5 "Quadro economico" è fornita una stima di massima dei costi e si propone una modalità per il reperimento delle risorse</i>	RECEPITO
2	Individua le figure responsabili	<i>Sì, nel documento "Piano di Monitoraggio" che è unico per PUMS e VAS, cap. 5 "La governance del monitoraggio", al par. 5.2 "I soggetti coinvolti" è fornito un elenco preliminare dei soggetti coinvolti</i>	RECEPITO
3	Assicura il controllo sugli impatti significativi	<i>Sì, nel documento "Piano di Monitoraggio" che è unico per PUMS e VAS, tramite il cruscotto di monitoraggio descritto nel cap. 3 e nella descrizione fornita nel par. 5.3.2. "Fase 2: analisi degli indicatori e verifica del raggiungimento di target e obiettivi"</i>	RECEPITO
4	Assicura la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità	<i>Sì, nel documento "Piano di Monitoraggio" che è unico per PUMS e VAS, tramite il cruscotto di monitoraggio descritto nel cap. 3 e nella descrizione fornita nel par. 5.3.2. "Fase 2: analisi degli indicatori e verifica del raggiungimento di target e obiettivi" – con specifico riferimento nel par. 2.2 alla "Coerenza con gli obiettivi di sostenibilità"</i>	RECEPITO
5	Assicura l'individuazione degli impatti negativi imprevisti	<i>Sì, nel documento "Piano di Monitoraggio" che è unico per PUMS e VAS, tramite il cruscotto di monitoraggio descritto nel cap. 3 e nella descrizione fornita nel par. 5.3.2. "Fase 2: analisi degli indicatori e verifica del raggiungimento di target e obiettivi"</i>	RECEPITO



6	Individua le misure correttive da adottare	<i>Sì, nel documento "Piano di Monitoraggio" che è unico per PUMS e VAS, cap. 5 "La governance del monitoraggio", al par. 5.3.3 si descrive il funzionamento della "Fase 3: predisposizione di eventuali azioni correttive"</i>	<b>RECEPITO</b>
7	Descrive le modalità di raccolta dei dati	<i>Sì, nel documento "Piano di Monitoraggio" che è unico per PUMS e VAS, cap. 4 "Specifiche per il reperimento dei dati" sono descritte le modalità di raccolta dei dati e le diverse fonti utilizzate</i>	<b>RECEPITO</b>
8	Descrive le modalità di elaborazione degli indicatori	<i>Sì, nel documento "Piano di Monitoraggio" che è unico per PUMS e VAS, cap. 2 "I contenuti del monitoraggio", par. 2.1 "Gli indicatori", colonna nelle rispettive tabelle dedicata alla spiegazione dell'indicatore e la relativa unità di misura</i>	<b>RECEPITO</b>
9	Indica la periodicità di produzione del rapporto di monitoraggio contenente i risultati della valutazione e le misure correttive da adottare	<i>Sì, nel documento "Piano di Monitoraggio" cap. 5 "La governance del monitoraggio", par. 5.3 "Attività e tempi" è specificata la cadenza biennale del rapporto di monitoraggio, come suggerito da DM 397/2017 (Art.4, comma 2).</i>	<b>RECEPITO</b>



ALLEGATO 5: MODALITA' DI RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI				
ID	Protocollo	Data	Referente	Allegati
OSSERVAZIONE			RECEPIMENTO AP	RISCONTRO AC
<b>1</b>	<b>0103528</b>	<b>30/01/2023</b>	<b>Regione Lazio - Area Paesaggio - Non sono presenti allegati</b>	
1.1	relativamente a quanto analizzato nel quadro pianificatorio del Rapporto Ambientale, relativamente al PTRG, quale strumento di definizione degli obiettivi generali e specifici delle politiche regionali per il territorio, dei programmi e dei piani di settore aventi rilevanza territoriale, nonché degli interventi di interesse regionale, si ritiene opportuno fornire il corretto riferimento di adozione del medesimo, avvenuto, ai sensi dell'art. 62 della Legge Regionale 22 dicembre 1999, n. 38 e ss.mm.ii., con Deliberazione della Giunta Regionale 19 dicembre 2000, n. 2581 e pubblicato sul BURL del 20 febbraio 2001, n. 5, SO n. 6;	<b>Accolta</b>  L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si é provveduto a correggere il refuso.  <b>Aggiunto il corretto riferimento di adozione del PTRG</b>	<b>RECEPITO</b>	
1.2	relativamente a quanto analizzato nel quadro pianificatorio del Rapporto Ambientale, relativamente al PTPG, si ritiene opportuno specificare che lo stesso, con contenuti di piano territoriale di coordinamento, "costituisce specificazione e attuazione delle previsioni contenute nel Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG), così come integrato dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), e di	<b>Accolta</b>  L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si é provveduto a inserire il dettaglio richiesto.  <b>Aggiunto il dettaglio richiesto relativo al PTPG.</b>	<b>RECEPITO</b>	



	<i>quelle contenute nei piani e programmi settoriali regionali” (art. 1 comma 2 delle Norme di Attuazione del PTPG);</i>		
1.3	<p><i>relativamente ai macro-obiettivi di interesse “B” Sostenibilità energetica e ambientale (b.1, b.2), definiti “...parzialmente coerenti con gli obiettivi del PTPR...”, gli stessi, in analogia con quelli di interesse “A”, dovranno necessariamente essere coerenti con lo strumento di pianificazione paesaggistica sovraordinato.</i></p> <p><i>A tal riguardo, si ribadisce l’obbligatorietà alla conformità del presente Piano alla disciplina dettata dalla pianificazione paesaggistica sovraordinata, in ossequio a quanto disciplinato dall’art. 145 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. che, al comma 3, dispone: “le previsioni dei piani paesaggistici di cui agli articoli 143 e 156 non sono derogabili da parte di piani, programmi e progetti nazionali o regionali di sviluppo economico...”;</i></p>	<p><b>Accolta</b></p> <p><i>L’osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta, in quanto tali obiettivi sono pienamente coerenti con il PTPR. Si è provveduto a correggere il refuso.</i></p> <p><b>Corretto il testo relativo alla coerenza dei macro-obiettivi di interesse “B” con il PTPR, specificando che tali obiettivi sono pienamente coerenti con il PTPR</b></p> <p><i>Il Rapporto Ambientale ha esplicitato che gli obiettivi b.1 e b.2 sono pienamente coerenti con PTPR in quanto si tratta di azioni volte alla mitigazione dei cambiamenti climatici.</i></p>	<b>RECEPITO</b>
1.4	<p><i>relativamente a quanto segnalato in merito ad eventuali interferenze con le aree naturali protette, a parziale integrazione della nota del 18 luglio 2022, prot. n. 707560, ai fini del raggiungimento della coerenza esterna, per la verifica dei possibili impatti ambientali e paesaggistici degli interventi previsti nel presente Piano, si rileva l’obbligatorietà della verifica di compatibilità degli stessi, se ricadenti all’interno delle aree naturali protette, con le vigenti misure di salvaguardia dettate dalle Leggi Regionali di istituzione delle stesse, nelle more dell’approvazione dei relativi strumenti di</i></p>	<p><b>Parzialmente Accolta</b></p> <p><i>L’osservazione è parzialmente accolta in quanto il PUMS sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana e, a differenza degli strumenti urbanistici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes. Tuttavia si concorda che per legge tutti i progetti, a prescindere dall’inserimento nel PUMS, dovranno effettuare una verifica di compatibilità con le misure di salvaguardia delle aree naturali protette in cui si inseriscono.</i></p> <p><i>Si segnala inoltre che il Piano sostanzialmente non prevede opere infrastrutturali significative che non siano già previste nei vari scenari del PUMS di Roma Capitale.</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<p><i>pianificazione, se dette misure risultano più restrittive rispetto alla disciplina di tutela paesaggistica (PTPR approvato). Per le aree naturali protette provviste di Piani approvati, gli interventi previsti dovranno essere conformi con la disciplina specifica dettata dagli stessi, fermo restando quanto previsto dall'art. 145 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. che, al comma 3, dispone: "per quanto attiene alla tutela del paesaggio, le disposizioni dei piani paesaggistici sono comunque prevalenti sulle disposizioni contenute negli atti di pianificazione ad incidenza territoriale previsti dalle normative di settore, ivi compresi quelli degli enti gestori delle aree naturali protette".</i></p>	<p>Per quanto precedentemente detto, l'osservazione non comporta modifiche o integrazioni ai documenti di Piano e al Rapporto Ambientale.</p>	
1.5	<p><i>A maggior chiarimento di quanto sopra esposto, in considerazione del fatto che, ai sensi dell'art. 5 delle Norme del PTPR approvato, per le aree tutelate per legge di cui all'art. 142 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii., in tal caso le aree naturali protette, si applicano le modalità di tutela di cui al Capo III delle presenti Norme, in caso di contrasto tra quanto previsto dalla disciplina dei paesaggi e quanto previsto dalle misure di salvaguardia (nel caso di aree naturali protette i cui Piani non sono stati approvati) o dalle norme specifiche del Piano (nel caso di aree naturali protette i cui Piani sono stati approvati), si applica la normativa più restrittiva, in ossequio all'art. 38 comma 4 delle Norme del PTPR;</i></p>	<p><b>Parzialmente Accolta</b> L'osservazione è parzialmente accolta in quanto il PUMS sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana e, a differenza degli strumenti urbanistici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes. Tuttavia si concorda che per legge tutti i progetti, a prescindere dall'inserimento nel PUMS, dovranno effettuare una verifica di compatibilità con le misure di salvaguardia delle aree naturali protette in cui si inseriscono. Si segnala inoltre che il Piano sostanzialmente non prevede opere infrastrutturali significative che non siano già previste nei vari scenari del PUMS di Roma Capitale. Per quanto precedentemente detto, l'osservazione non comporta modifiche o integrazioni ai documenti di Piano e al Rapporto Ambientale.</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCANTRO</b></p>
1.6	<p><i>Per quanto sopra esposto, la specifica valutazione di eventuali impatti paesaggistici e</i></p>	<p><b>Accolta</b></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



<p><b><i>ambientali degli interventi di cui al presente Piano deve necessariamente essere considerata nella successiva fase di progettazione degli stessi, finalizzata, altresì, alla eventuale delocalizzazione in caso di impatto negativo sul paesaggio, in particolar modo nelle aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico.</i></b></p>	<p><i>Si concorda con l'osservazione. A pag. 145 del Rapporto Ambientale, infatti, è già riportato il riferimento alla necessità di una specifica valutazione degli impatti sul paesaggio nella successiva fase di progettazione degli stessi. Si provvederà comunque a rendere più esplicita tale indicazione.</i></p> <p><b><i>Aggiunta del dettaglio relativo alla valutazione di eventuali impatti paesaggistici e ambientali degli interventi, "che deve necessariamente essere considerata nella successiva fase di progettazione degli stessi, finalizzata, altresì, alla eventuale delocalizzazione in caso di impatto negativo sul paesaggio, in particolar modo nelle aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico."</i></b></p> <p><i>Si ricorda che il PUMS sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana" e, a differenza degli strumenti urbanistici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes, e che, sostanzialmente, non prevede opere infrastrutturali significative che non siano già previste nei vari scenari del PUMS del Comune di Roma Capitale. Si ricorda inoltre che è già stata effettuata una valutazione degli effetti e che, come evidenziato a pag. 145 del Rapporto Ambientale, al presente livello "strategico" di Pianificazione si ritiene che il complesso delle azioni previste dal PUMS non sviluppi effetti negativi significativi sulla componente Paesaggio, natura e biodiversità.</i></p> <p><i>Inoltre, per legge tutte opere dovranno effettuare valutazione degli effetti e delle alternative nell'ambito</i></p>	
--	---	--



				<i>del DOCFAP e del PFTE, anche rispetto al potenziale impatto sul paesaggio.</i>	
1.7	<i>Ad integrazione di quanto sopra esposto, si ritiene opportuno rilevare che, relativamente a quanto indicato a pag. 26 del Quadro conoscitivo del "Piano metropolitano della mobilità ciclistica", occorre eliminare le parole "...adottato nel dicembre 2015...", in quanto non pertinenti al PTPR.</i>			<b>Accolta</b>  <i>L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si è provveduto a correggere il refuso.</i>  <b>Eliminate le parole "...adottato nel dicembre 2015"</b> <i>L'osservazione non comporta modifiche o integrazioni al Rapporto Ambientale.</i>	<b>RECEPITO</b>
<b>2</b>	<b>0114409</b>	<b>31/01/202</b> <b>3</b>	<b>MIC - Ministero della Cultura - Non sono presenti allegati</b>		
2.1	<i>Questo Segretariato chiede agli Uffici Mic in indirizzo di voler fornire alla Regione Lazio i propri contributi, utili alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale entro e non oltre il 3 marzo pv, tenendone informato lo scrivente.</i>				<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>
<b>3</b>	<b>0156480</b>	<b>10/02/202</b> <b>3</b>	<b>Comune di Zagarolo - Sono presenti allegati</b>		
3.1	<i>Relativa a:</i> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <i>Riferimento in dettaglio</i> Proposta di partecipazione del Comune di Zagarolo non presente nella graduatoria. Considerata la nostra PROPOSTA DI PARTECIPAZIONE al PUMS su vostra scheda predisposta, inviata tramite pec con Prot. 18629/2022 del 15-06-2022, a: CITTA' METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE [93344] ( <a href="mailto:pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.it">pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.it</a> ) C.F.:0000000000000000 Ind.:VIAG.RIBOTTA,41 ROMA (RM)			<b>Accolta</b>  <i>Si ringrazia per la proposta, che per motivi tecnici non era stata correttamente registrata in fase partecipativa. Tale osservazione si può ritenere accolta in quanto l'itinerario che in quell'occasione era stato proposto tra Roma e la provincia di Frosinone (Anagni, Fiuggi) stato inserito nel sistema di corridoi previsto dal Biciplan (Prenestino, Il Anello, Casilino). Per lo specifico approfondimento del tracciato esatto, e la verifica della fattibilità tecnico-economica, si rimanda ai successivi livelli della pianificazione (PFTE).</i>	<b>RECEPITO</b>



	<p>Vista la graduatoria/elenco pubblicata dei progetti ricevuti; Con la presente si richiedono informazioni e delucidazioni formali sull' <b>assenza della proposta progettuale presentata dal Comune di Zagarolo. Si richiede di inserire la proposta progettuale prevista ed inviata dal Comune di Zagarolo tramite pec con Prot. 18629/2022 del 15-06-2022.</b></p>				
<b>4</b>	<b>0204963</b>	<b>23/02/2023</b>	<b>S. T. - Comitato Mobilità Sostenibile Quadrante Nord Ovest di Roma - Sono presenti allegati</b>		
	<p>Titolo integrale del documento (incl. sottotitolo): Gli interventi sulla rete ferroviaria Capitolo: Piano di Bacino Pagina: Figura: Tavola 3 <b>Motivazioni</b> Le osservazioni derivano dalla conoscenza della futura rete RFI e dalla constatazione che all'interno del Piano non sia previsto un ampliamento significativo della stazione capolinea di testa di Fiumicino Aereoporto, il che comporta l'impossibilità materiale di attestare ben 5 linee ferroviarie. <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> COMMENTI AL PUMS DELLA CITTA' METROPOLITANA DI ROMA PUBBLICATO NEL 2023 I commenti qui presentati si riferiscono solo e soltanto ai servizi ferroviari su rete RFI previsti, come grafici, allo scenario del 2035.</p>	<p><b>Non accolta</b> <i>Preliminarmente alle risposte, l'osservazione consente di ribadire un concetto fondamentale che fa da perno all'impianto documentale del PUMS e del Piano di Bacino della Città metropolitana di Roma Capitale, ossia che il principale compito di tali strumenti pianificatori è quello di recepire gli strumenti pianificatori di rango superiore (PRMTL e Piani industriali FS) e armonizzare le strategie e gli interventi previsti dal PUMS di Roma Capitale approvato e PRG comunale. Relativamente al quadruplicamento della tratta Ponte-Galeria-Fiumicino si spcecifica che l'intervento P35-TP-94 inserito nella Tavola 3 fa riferimento a quanto previsto dal PRMTL Regione Lazio e al Piano Industriale 2022-2031 del Gruppo FS. (<a href="https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/media/comunicati-stampa/2022/maggio/piano-industriale-regionale/Scheda-Piano-Industriale-Lazio.pdf">https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/media/comunicati-stampa/2022/maggio/piano-industriale-regionale/Scheda-Piano-Industriale-Lazio.pdf</a>) si veda nota a pag. 77 della relazione di Piano PdB. Relativamente al riferimento all'estensione della rete</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>		



<p>Prima di parlare di servizi, bisogna considerare quali interventi sono previsti sulla rete ferroviaria metropolitana.</p> <p>Si prevede di quadruplicare la linea Ponte Galeria – Fiumicino Aereoporto, ma non si accenna al potenziamento della stazione aereoportuale, che già adesso soffre di sovraffollamento di treni.</p> <p>Nella sezione dedicata alle metropolitane, si prospetta una stazione Fiumicino Est, che servirebbe solo la diramazione della Roma Lido, incompatibile come tensione di alimentazione con la rete nazionale di RFI.</p> <p>Inoltre si prevede di quadruplicare la linea da Casilina a Ciampino, indispensabile per separare il traffico dei Castelli dalla linea di Cassino.</p> <p>Inoltre si prevedono molte stazioni nuove a Roma sul Nodo ferroviario:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Massimina, prevista dalla nuova centralità sulla Roma Aurelia – Maccarese</li><li>2) Zama, prevista dai piani di RFI sulla cintura tra Ostiense e Tuscolana</li><li>3) Selinunte e Statuario, sulla Roma Casilina – Ciampino</li><li>4) Salario, sulla linea Lenta tra Nomentana e Nuovo Salario</li><li>5) Pigneto, sulla linea dell’Anello ed in procinto di essere realizzata</li><li>6) Meucci, secondo noi completamente inutile ad un km da Trastevere ed un km da Villa Bonelli</li></ol> <p>Un discorso a parte merita il nome Carpegna.</p>	<p><i>metropolitana, la stazione Fiumicino EST è prevista dal PRTML della Regione Lazio e dal PUMS di Roma Capitale. Per ciò che concerne l'osservazione sulla fattibilità tecnica della stazione Villa Carpegna, si rimanda alla successiva fase di approfondimenti che dovranno essere affrontati in sede di PFTE. Si sottolinea che tale opera fa parte di una visione più generale che Roma Capitale ha voluto dare relativamente al trasporto ferroviario, cercando di aumentare la capillarità delle stazioni e dei servizi, in tal senso Villa Carpegna rappresenta la volontà di prevedere in sede pianificatoria l'attivazione di una fermata in corrispondenza del camerone di collegamento alla linea Tirrenica, da verificare con specifico PFTE.</i></p>	
--	---	--



Questo si configura come un errore gravissimo. Villa Carpegna è un parco pubblico nella zona Ovest di Roma, a meno di un km dalla stazione metro di Cornelia. Sotto la Villa è stato costruito dal 1984 al 1989 un camerone di deviazione all'interno di tre falde acquifere, per permettere il bivio tra la linea ferroviaria Roma Pisa, ora in esercizio, la galleria Aurelia della Cintura di Roma verso Vigna Clara. In quell'ambito è totalmente impossibile costruire alcunchè di sotterraneo, quindi la stazione Carpegna è da CASSARE completamente.

Con le infrastrutture così previste dal PUMS, si possono ipotizzare solo i servizi identificati con i numeri:

- 1) Poggio Mirteto - Cintura Sud - Fiumicino
- 2) Tivoli – Cintura Nord - San Pietro -Cintura Sud - Nettuno
- 3) Bracciano - Cintura Sud - Poggio Mirteto
- 4) Castelli – Ciampino Termini
- 5) Civitavecchia -Roma San Pietro - Latina
- 6) Frosinone -Ciampino - Termini
- 7) NON EFFETTUABILE PER ASSENZA DI BINARI A FIUMICINO
- 8) Guidonia - Cintura Nord - Ladispoli Cerveteri
- 9) NON EFFETTUABILE PER ASSENZA DI BINARI A FIUMICINO
- 10) Tiburtina -Vigna Clara - San Pietro - Ostiense -Tiburtina (NUOVO COLLEGAMENTO ANULARE)



	11) Orte - Termini (e non Tiburtina per assenza binari sufficienti) X1) Termini Fiumicino Aereoporto X2) NON EFFETTUABILE PER ASSENZA DI BINARI A FIUMICINO Gli altri collegamenti dal 12 al 17 sono assimilabili alle tratte attualmente in esercizio e sono perfettamente realizzabili.		
5	0247188	06/03/2023	C. P. - Fiab Roma BiciPA APS - <b>Non sono presenti allegati</b>
	<b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilita Sostenibile (PUMS) Piano metropolitano della mobilita ciclistica (Biciplan) <b>Riferimento in dettaglio</b> Piano Urbano della Mobilita Sostenibile – Documento di valutazione delle proposte di azione Pagina: 45 e 87 <b>Motivazioni</b> Considerato che lo sviluppo della mobilita attiva costituisce uno degli obiettivi del PUMS da perseguire con strategie ed interventi che rientrano nel suo ambito di azione, chiediamo di integrare la proposta di Fiab Roma BiciPA APS a pag. 87 con l’indirizzo di sviluppare, all’interno della cabina di regia per il coordinamento dei Mobility Manager dell’area citta metropolitana di Roma, sistemi di gamification e premialita per l’incentivazione, tramite apposite app, dello spostamento anche intermodale in bicicletta e altri mezzi di mobilita attiva. <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b>	<b>Non accolta</b> <i>L'osservazione non può essere accolta in quanto l'impegno di risorse finanziarie è di competenza di ogni singolo comune e il PUMS non può imporre tale vincolo.. Finanziamenti di gamification e premialità possono essere previsti ed elargiti da ministeri competenti e comunque possono essere previsti come iniziative private di welfare aziendale.</i>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<p>Si valuti l'opportunità di finanziare nell'ambito delle risorse del PUMS sistemi di incentivazione della mobilità sostenibile tramite app di gamification e premialità, a livello di singolo Comune e di rete tra Comuni dell'area dell'ente Città metropolitana, recuperando la proposta di azione non accolta nel Documento di valutazione delle proposte di azione (v. pag. 45), formulata dal Mobility manager dell'INAIL.</p> <p>Tale proposta, infatti, appare costituire in prospettiva un efficace collegamento di azione tra i diversi mobility manager che parteciperanno alla cabina di regia, per lo specifico target finalizzato all'incentivazione dell'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata.</p>			
6	0248829	06/03/2023	A. N. - Non sono presenti allegati	
	<p>Relativa a: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan) decenni.</p> <p>La proposta però è completamente diversa da quello che si aspetta il quartiere stesso, ed appare, al contrario, fonte di numerose preoccupazioni perché oltre a dare pochissimi vantaggi, la fermata prospettata provocherà grossi danni alla vivibilità del quartiere e del Parco degli Acquedotti.</p> <p>La fermata progettata è infatti nel Parco degli Acquedotti:</p>		<p><b>Accolta</b></p> <p><i>Si premette che l'osservazione non specifica il Volume del PUMS a cui fa riferimento e che l'indicazione del posizionamento della stazione Statuario in questa fase risulta indicativo ed esprime l'esigenza che tale area sia dotata di una maggiore accessibilità al sistema ferroviario della Città metropolitana, in linea con quanto richiesto nell'osservazione. Il posizionamento specifico verrà definito nel corso delle successive fasi progettuali. In ogni caso, l'osservazione si ritiene accolta in quanto nella "Tavola 2B - Scenario di piano - Interventi mobilità sostenibile e accessibilità zoom su Roma Capitale" è possibile verificare che la stazione Statuario risulta posizionata, come richiesto, sulla linea per Campoleone FL7/FL8 (codice intervento: codice P35-TP-01).</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



<ul style="list-style-type: none"><li>- e distante più di un chilometro dal cuore del quartiere Statuario, e più di due chilometri dalla parte più lontana;</li><li>- e' isolata e difficilmente raggiungibile a piedi, per cui sarà necessario arrivarci in automobile (sia in condizioni di tempo clemente che, soprattutto, in condizioni di tempo avverso);</li><li>- porrà grossi problemi di sicurezza, essendo fuori dal quartiere, per donne, anziani che la mattina presto o la sera tardi dovessero percorrere la distanza a piedi.</li></ul> <p>In aggiunta è previsto un parcheggio di scambio all'imbocco del Parco degli Acquadotti, con queste prevedibili conseguenze:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Il parcheggio sarà intasato fin dalle prime ore dell'alba dai pendolari provenienti da fuori Roma, per cui sarà inutilizzabile per gli abitanti del quartiere;</li><li>- tutto il viale Appio Claudio e gran parte del quartiere diverranno un parcheggio selvaggio;</li><li>- il quartiere sarà invaso dal traffico;</li><li>- l'accesso al Parco degli Acquadotti sarà stravolto ed il quartiere Statuario per accedere al parco dovrà passare per un enorme assembramento di automobili.</li></ul> <p>Quello che si prospetta è una fermata inutile per il quartiere, se non addirittura punitiva considerando l'accesso stravolto al Parco degli Acquadotti, insieme all'aumento di traffico nel quartiere ed all'invasione di macchine parcheggiate.</p>	<p>L'osservazione non comporta modifiche o integrazioni al Rapporto Ambientale.</p>	
--	---	--



Proposta di modifica e/o integrazione

**La fermata che il quartiere si aspetta da decenni deve essere realizzata sopra via Polia, sulla tratta ferroviaria che va da Termini a Campoleone (destinazioni Formia o Nettuno, FL7/FL8), dove e già presente una casa cantoniera dismessa e dove c'è spazio in un terreno già FS per una stazione del quartiere.**

La fermata di Via Polia:

- sarebbe praticamente al centro del quartiere Statuario;
- non necessiterebbe di alcun parcheggio di scambio, essendo una fermata ad uso del quartiere;
- aprirebbe alla possibilità di integrare Turricola (Appia Antica) in un percorso turistico e cicloturistico;
- sarebbe comoda anche per il quartiere Capannelle, essendo la stazione FS di Capannelle all'estremo opposto dell'omonimo quartiere e con un parcheggio quasi inesistente;
- potrebbe appoggiare strutture logistiche (polizia, noleggio bici, pronto soccorso, uffici comunali) presso il centro di via Polia, dove ci sono strutture che devono essere prese in carico dal comune da oltre quindici anni.

La proposta prevede quindi di eliminare l'inutile fermata (doppia?) presso il Parco degli Acquadotti, e di realizzare la fermata sopra via Polia, sulla tratta Termini-Campoleone.



*Come ulteriore miglioramento, oltre a questa fermata realmente dello Statuario, per una migliore integrazione del quartiere nel piano trasporti generale, sarebbe auspicabile aggiungere uno scambio tra le due linee M7 ed FL7/FL8 (tra Selinunte e Statuario) per permettere ad alcuni treni di collegare Statuario a Selinunte ed alle altre stazioni precedenti sulla linea M7. I treni diretti o provenienti da Campoleone potrebbero, in maniera selezionata, avere una doppia possibilità:*

- usare direttamente Termini come stazione precedente (o successiva) allo Statuario (linea FL7/FL8 originale)
- passare per Selinunte e quindi per le altre stazioni precedenti della tratta M7 (far confluire FL7/FL8 in M7).

*In questo modo avremmo una vera fermata di quartiere, con la possibilità di andare direttamente a Termini oppure raggiungere agevolmente la ASL ed altri servizi che sono a Selinunte.*

Nota:

Il quartiere Statuario, è stato pesantemente danneggiato dall'abolizione della linea tranviaria Termini-Capannelle, avvenuta con l'inaugurazione della metro M1 (linea A) e la conseguente dismissione della linea tranviaria Termini-Cinecitta. Col tram c'erano corsie riservate e tempi di percorrenza minimi per raggiungere via delle Cave e la città vera e propria. All'epoca del tram il quartiere aveva anche un



	<p>liceo artistico che era facilmente raggiunto dai ragazzi.</p> <p>Con l'eliminazione del tram il quartiere è diventato isolato. La mattina e il tardo pomeriggio lo Statuario è bloccato dal traffico sull'Appia e su via delle Capannelle. Gli autobus sono estremamente lenti nei momenti di traffico (che durano ore).</p> <p>Questa fermata FS è stata a lungo invocata, direi sognata, ma quanto si vede nel progetto è una vera e propria presa in giro per il quartiere: da quartiere isolato a quartiere parcheggio, da quartiere circondato dal traffico a quartiere inglobato nel traffico, oltretutto senza il minimo vantaggio di avere una fermata FS perché questa, di fatto, è completamente fuori dal quartiere. In compenso, però, viene distrutto l'accesso al parco.</p> <p>Come ulteriore considerazione, evidenzio che l'eventuale e deprecabile possibilità di realizzare un parcheggio di scambio all'ingresso del Parco degli Acquadotti comporterà innumerevoli proteste sia da parte degli abitanti del quartiere che dalle associazioni ambientaliste.</p>		
<b>7</b>	<b>0256869</b>	<b>07/03/202</b> <b>3</b>	<b>L. P. – Rete Vivin strada Aps - Non sono presenti allegati</b>
	<p><b>Relativa a:</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> Titolo integrale del documento (incl. sottotitolo): PUMS Volume 3, Documento di Piano</p>	<p><b>Non accolta</b></p> <p><i>L'osservazione, seppur valida, non può essere accolta in quanto l'ambito di azione del PUMS metropolitano non è compatibile con i contenuti ed il livello di dettaglio della proposta.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



<p>Capitolo: 4 EFFICIENZA, <b>4.2.3. Aumentare l'offerta infrastrutturale per la mobilità attiva - S.19</b></p> <p>Pagina: 61</p> <p><b>Motivazioni</b></p> <p>Nei testi selezionati manca un riferimento al recupero degli spazi interstiziali urbani. In un'ottica di riduzione dell'impatto del consumo di suolo, la densificazione e l'utilizzo dello spazio risultante dagli infrastrutturali, al fine di potenziare la capacità di mobilità attiva ciclopedonale attraverso un aumento delle intersezioni e dei percorsi in sede dedicata diviene una strategia efficace, anche per rispondere agli obiettivi elencati nel PUMS</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p> <p><b>Nell'ottica di favorire la mobilità attiva ciclopedonale, è utile ricordare come questa sia fortemente influenzata da alcuni determinanti urbanistico-architettonici. Lo strumento istituzionale in uso negli Stati Uniti per valutare la capacità degli spazi di favorire la mobilità dolce prevede infatti la valutazione di fattori quali la densità di intersezioni, la presenza di mix funzionale ed attività, e la prossimità alle fermate del trasporto pubblico [National Walkability Index Methodology and User Guide, United States Environmental Protection Agency, June 2021 <a href="http://www.epa.gov/smartgrowth">www.epa.gov/smartgrowth</a>].</b></p> <p>Ulteriori strumenti sono stati sviluppati e validati sul contesto italiano, come il T-WSI [Appolloni, 2019]. <b>Vi è quindi la necessità soprattutto di ricucire i tessuti urbani, utilizzando in</b></p>	<p>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</p>	
--	---	--



particolare, in un'ottica di contenimento del consumo di suolo e di co-beneficio [Vineis, 2021] ambientale e sociale, quegli spazi residuali, spesso creati a ridosso dei grandi interventi infrastrutturali. In questo senso occorre favorire, per aumentare soprattutto il numero di intersezioni dei percorsi ciclopedonali, l'utilizzo, anche partecipato, degli interstizi, quali le aree al di sotto dei viadotti, gli svincoli stradali, le aree dismesse a ridosso delle stazioni, i percorsi lungo gli argini dei fiumi ecc, al fine di ricucire il tessuto che questi interventi o preesistenze spesso separano. Gli interventi possono andare dalla creazione di piccoli spazi di sosta attrezzati, fino alla creazione di corridoi ciclopedonali protetti, che per definizione utilizzano infrastrutture più leggere e più facilmente realizzabili rispetto alla viabilità ferroviaria o stradale.

Bibliografia

Appolloni L, Corazza MV, D'Alessandro D. The Pleasure of Walking: An Innovative Methodology to Assess Appropriate Walkable Performance in Urban Areas to Support Transport Planning. *Sustainability*. 2019; 11(12):3467.

<https://doi.org/10.3390/su11123467>

Vineis P, Beagley J, Bisceglia L, Carra L, Cingolani R, Forastiere F, Musco F, Romanello M, Saracci R. Strategy for primary prevention of non-communicable diseases (NCD) and mitigation of climate change in Italy. *J Epidemiol Community Health*. 2021 Sep;75(9):917-924. doi: 10.1136/jech-2020-215726.



8	0256873	07/03/2023	ASL Roma 2 - Non sono presenti allegati
8.1	Assenza di illuminazione dei percorsi sia pedonali che ciclabili, distinta da quella stradale con alimentazione da energia sostenibile	<b>Parzialmente accolta</b>  <i>Le osservazioni presenti all'interno del documento, seppur condivisibili, non risultano coerenti con il livello di dettaglio previsto dal PUMS e del campo di azione dell'ente Città metropolitana. Tuttavia, si provvede all'inserimento nel documento di una specifica riguardante l'importanza ed i benefici dati da adeguati livelli di protezione e quindi di sicurezza per gli utenti nelle infrastrutture destinate alla mobilità attiva, utile ad orientare le successive fasi progettuali. Si segnala inoltre che l'importanza della partecipazione della popolazione più anziana è già contenuta tra i suggerimenti a pag. 42 dell'Allegato 2 del PUMS Volume 1 ("Gli obiettivi del PUMS", punto 6), mentre l'importanza del coinvolgimento delle persone con disabilità e le relative associazioni di categoria è suggerito nel piano di Comunicazione e Partecipazione presente al capitolo 6 del Piano di monitoraggio (pag. 44), dove si prevede un coinvolgimento della platea già protagonista delle prime fasi di partecipazione anche per l'implementazione delle azioni, in continuità con il lavoro proficuo portato avanti con FISH Lazio, UICI sezione Roma, Cerpa Italia, Consulta per il superamento della disabilità di Ardea.</i>  <b>Inserito riferimento sull'importanza ed i benefici dati da adeguati livelli di protezione e quindi di sicurezza per gli utenti nelle infrastrutture destinate alla mobilità attiva, come ad esempio l'illuminazione dei percorsi sia pedonali che ciclabili per rendere più sicuri gli spostamenti sia in termini di cadute accidentali e</b>	<b>RECEPITO</b>
8.2	<b>Assenza di un suggerimento forte atto a privilegiare la distinzione fisica netta, e adeguata, dei percorsi dedicati alle diverse utenze</b> come soluzione progettuale elettiva, derogando da essa solo in oggettivi casi di assenza di spazio, che gradui le soluzioni avendo a riferimento la fragilità dell'utenza e la sua protezione massima		
8.3	<b>Coinvolgimento delle associazioni</b> nelle fasi di progettazione		
8.4	<b>Considerazione delle fasce di età</b> nelle fasi progettuali con particolare attenzione a quelle di maggiore età		
8.5	<b>Applicazione di misure innovative finalizzate alla riduzione degli incidenti stradali</b> , con particolare riferimento agli attraversamenti pedonali e al superamento dei limiti di velocità (semafori con conto alla rovescia, etc.)		
8.6	<b>Percorsi all'interno dei parchi pubblici riservati</b> al transito dei mezzi di soccorso		



			<b>visibilità reciproca, sia di "sicurezza emotiva" delle persone.</b> L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale	
9	0264347	09/03/2023	<b>A. F. – Comune di Genzano di Roma - Non sono presenti allegati</b>	
	<b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano <b>Riferimento in dettaglio</b> 25_Tavola 2A - PdB - Lo Scenario di Piano.pdf <b>Motivazioni</b> Il piano in oggetto evidenzia che non è stato considerato un importantissimo corridoio extraurbano, quello che da Lanuvio collega direttamente con il Centro di Mobilità di Campoleone. Di fatto, il Centro di Mobilità di Campoleone non ha più senso di essere considerato tale, perché non è collegato a nessun corridoio extraurbano, ma è relegato a mero punto di passaggio delle linee ferroviarie Nettuno Roma e Napoli Roma. Risulta invece importantissimo prolungare il corridoio extraurbano Genzano Lanuvio fino a collegarsi con il Centro di Mobilità di Campoleone, che a questo punto prende senso, creando un'unica rete collegata con i corridoi extraurbani dei Castelli e facendo prendere finalmente senso e forma a quello che già oggi rappresenta il più importante snodo ferroviario di tutta l'area sud della Città Metropolitana. Occorre far confluire in un vero centro di intermodalità i flussi pendolari che dalla zona est dei Castelli devono raggiungere	<b>Accolta</b> <i>La proposta è coerente con gli obiettivi e le strategie del Piano e viene pertanto accolta.</i>  <b>Modifica della Tavola 2A PdB - Lo scenario di Piano con il prolungamento in oggetto.</b> <i>Sono inoltre state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate.</i>	<b>RECEPITO</b>	



Roma. Tale soluzione permetterebbe di servire un bacino di circa 58.000 abitanti, tra Genzano di Roma, Ariccia, Lanuvio e Nemi, che già oggi rappresentano la principale utenza della stazione di Campoleone.

Le valutazioni tecniche hanno ritenuto la stazione di Albano quella che massimizza il bacino di influenza in questa porzione di territorio per incentivare l'intermodalità con i collegamenti ferroviari con la Capitale prevedendo un incremento di servizi, grazie all'istituzione del Servizio Ferroviario Metropolitano. È un errore di valutazione perché, per quanto possa essere potenziato il servizio ferroviario Albano-Roma in frequenza e velocità, esso serve un diverso bacino di utenza e non potrà mai eguagliare l'appetibilità di un nodo come quello di Campoleone, che per posizione, infrastruttura e frequenza di servizio è già pronto al futuro dell'intermodalità, e già consente di trovare un treno in qualsiasi momento della giornata, raggiungendo il cuore della Capitale in 20 minuti.

Un Centro di Mobilità non può non prevedere l'intermodalità. Questa fase della progettazione è particolarmente importante per il futuro della mobilità di tutta la Comunità, non possiamo perdere l'occasione di porre le basi per una vera intermodalità, efficace e realizzabile con poco.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

**Prolungamento del corridoio extraurbano  
Genzano Lanuvio fino al Centro di Mobilità di  
Campoleone.**



10	0268114	09/03/202 3	S. G. – XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini - Non sono presenti allegati	
10.1	<b>Osservazione 1</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della mobilità sostenibile <b>Riferimento in dettaglio</b> 6.3.2 Itinerari ciclabili pianificati <b>Motivazioni</b> Con delibera n. 24 del 06/05/2020 La XI comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini ha approvato il progetto di fattibilità tecnico economica relativo al "Prolungamento e messa in sicurezza delle piste ciclopedonali della XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini" avente come oggetto "Rete Di Percorsi e Ciclovie Confluenti A Roma Da Sud, Per Un Turismo Lento e Sostenibile". Tale progettazione è nata con l'idea di dare continuità ai percorsi già esistenti promuovendo contestualmente il patrimonio storico-artistico-culturale-ambientale e per lo sviluppo ecosostenibile di siti rilevanti come, ad esempio, il sito di Gabii, l'area dei Castelli Romani con i Pratonì del Vivaro, il percorso Labico, Valmontone, Colleferro con l'Outlet, il Parco giochi Rainbow MagicLand, e la Valle del Sacco, nonché la riqualificazione delle aree naturalistiche della Selva di Mano, del Lago di Canterno, i vari percorsi dei comuni del Parco dei Castelli Romani e il collegamento con il GRAB di Roma. Il progetto del sistema delle ciclovie, così come individuato ha come asse principale l'ex tracciato ferroviario Roma-Fiuggi ed è in grado di	<b>Accolta</b>  <i>L'osservazione è accolta in quanto nell'area dei Monti Prenestini sono presenti i seguenti corridoi: Tiburtino, Casilino, Circumprovinciale Est, Cave-Tivoli, Tivole-San Cesareo, Osteria dell'Osa-Poli.</i>  <i>Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda ai successivi livelli di pianificazione (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica).</i>  <i>Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate</i>	<b>RECEPITO</b>	



	<p>rispondere ai seguenti requisiti: interconnessione con altri itinerari ciclabili e con altri sistemi di trasporto, valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturalistico e sviluppo di ricettività turistica ecosostenibile. La realizzazione di tale progetto tende ad accrescere la potenzialità turistica. Tale progettazione andrebbe ad inserirsi in maniera naturale nella rete di ciclovie ipotizzate all'interno del PUMS che si sta redigendo, aumentando le potenzialità turistiche, il valore paesaggistico e storico-artistico della zona interessata</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione si propone di inserire tale progettazione all'interno degli itinerari ciclabili pianificati all'interno del PUMS</b></p>		
10.2	<p><b>Osservazione 2</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della mobilità sostenibile <b>Riferimento in dettaglio</b> 6.3.2 Itinerari ciclabili pianificati Pag. 202 <b>Motivazioni</b> Con delibera n. 24 del 06/05/2020 La X1 comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini ha approvato il progetto di fattibilità tecnico economica relativo al "Prolungamento e messa in sicurezza delle piste ciclopedonali della X1 Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini" avente come oggetto "Rete Di Percorsi e Ciclovie Confluenti A Roma Da Sud, Per Un Turismo Lento e Sostenibile". Tale</p>	<p><b>Accolta</b></p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto nell'area dei Monti Prenestini sono presenti i seguenti corridoi: Tiburtino, Casilino, Circumprovinciale Est, Cave-Tivoli, Tivole-San Cesareo, Osteria dell'Osa-Poli.</i></p> <p><i>Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda ai successivi livelli di pianificazione (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica).</i></p> <p><i>Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate</i></p>	<b>RECEPITO</b>



progettazione è nata con l'idea di dare continuità ai percorsi già esistenti promuovendo contestualmente il patrimonio storico-artisticoculturale-ambientale e per lo sviluppo ecosostenibile di siti rilevanti come, ad esempio, il sito di Gabil, l'area dei Castelli Romani con Pratonì del Vivaro, il percorso Labico, Valmontone, Colleferro con l'Outlet, il Parco giochi Rainbow MagicLand, e la Valle del Sacco, nonché la riqualificazione delle aree naturalistiche della Selva di Paliano, del Lago di Canterno, i vari percorsi dei comuni del Parco dei Castelli Romani e il collegamento con il **GRAB** di Roma. Il progetto del sistema delle ciclovie, così come individuato ha come asse principale l'ex tracciato ferroviario Roma-Fiuggi ed è in grado di rispondere ai seguenti requisiti: interconnessione con altri itinerari ciclabili e con altri sistemi di trasporto, valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturalistico e sviluppo di ricettività turistica ecosostenibile. La realizzazione di tale progetto tende ad accrescere la potenzialità turistica. Tale progettazione andrebbe ad inserirsi in maniera naturale nella rete di ciclovie ipotizzate all'interno del PUMS che si sta redigendo, aumentando le potenzialità turistiche, il valore paesaggistico e storico-artistico della zona interessata



	<p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>si propone di inserire il tracciato proposto nella progettazione proposta all'interno dell'immagine nella quale sono evidenziati tutti i tracciati proposti.</i></p>		
10.3	<p><b>Osservazione 3</b> <b>Relativa a</b> Piano metropolitano della mobilità ciclistica <b>Riferimento in dettaglio</b> 6.2 Itinerari ciclabili pianificati Pag. 106 <b>Motivazioni</b> Con delibera n. 24 del 06/05/2020 La XI comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini ha approvato il progetto di fattibilità tecnico economica relativo al "Prolungamento e messa in sicurezza delle piste ciclopedonali della XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini" avente come oggetto "Rete Di Percorsi e Ciclovie Confluenti A Roma Da Sud, Per Un Turismo Lento e Sostenibile". Tale progettazione è nata con l'idea di dare continuità ai percorsi già esistenti promuovendo contestualmente il patrimonio storico-artistico-culturale-ambientale e per lo sviluppo ecosostenibile di siti rilevanti come, ad esempio, il sito di Gabii, l'area dei Castelli Romani con i Pratoni del Vivaro il percorso Labico, Valmontone, Collesferro con l'Outlet, il Parco giochi Rainbow MagicLand, e la Valle del Sacco, nonché la riqualificazione delle</p>	<p><b>Accolta</b>  <i>L'osservazione è accolta in quanto nell'area dei Monti Prenestini sono presenti i seguenti corridoi: Tiburtino, Casilino, Circumprovinciale Est, Cave-Tivoli, Tivole-San Cesareo, Osteria dell'Osa-Poli.</i> <i>Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda ai successivi livelli di pianificazione (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica).</i> <i>Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



	<p>aree naturalistiche della Selva di Paliano, del Lago di Canterno, i vari percorsi dei comuni del Parco dei Castelli Romani e il collegamento con il GRAB di Roma. Il progetto del sistema delle ciclovie, così come individuato ha come asse principale l'ex tracciato ferroviario Roma-Fiuggi ed è in grado di rispondere ai seguenti requisiti: interconnessione con altri itinerari W LO ciclabili e con altri sistemi di trasporto, valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturalistico e sviluppo di ricettività turistica ecosostenibile. La realizzazione di tale progetto tende ad accrescere la potenzialità turistica. Tale progettazione andrebbe ad inserirsi in maniera naturale nella rete di ciclovie ipotizzate all'interno del PUMS che si sta redigendo, aumentando le potenzialità turistiche, il valore paesaggistico e storico-artistico della zona interessata</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>si propone di inserire tale progettazione all'interno degli itinerari ciclabili pianificati all'interno del PUMS</i></p>		
10.4	<p><b>Osservazione 4</b> <b>Relativa a</b> Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan) <b>Riferimento in dettaglio</b> 6.2 itinerari ciclabili pianificati Pag.106 <b>Motivazioni</b></p>	<p><b>Accolta</b></p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto nell'area dei Monti Prenestini sono presenti i seguenti corridoi: Tiburtino, Casilino, Circumprovinciale Est, Cave-Tivoli, Tivole-San Cesareo, Osteria dell'Osa-Poli.</i></p> <p><i>Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda ai successivi</i></p>	<b>RECEPITO</b>



Con delibera n. 24 del 06/05/2020 La XI comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini ha approvato il progetto di fattibilità tecnico economica relativo al "Prolungamento e messa in sicurezza delle piste ciclopedonali della XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini" avente come oggetto "Rete Di Percorsi e Ciclovie Confluenti A Roma Da Sud, Per Un Turismo Lento e Sostenibile". Tale progettazione è nata con l'idea di dare continuità ai percorsi già esistenti promuovendo contestualmente il patrimonio storico-artisticoculturale-ambientale e per lo sviluppo ecosostenibile di siti rilevanti come, ad esempio, il sito di Gabii, l'area dei Castelli Romani con i Pratoni del Vivaro, il percorso Labico, Valmontone, Colleferro con l'Outlet, il Parco giochi Rainbow MagicLand, e la Valle del Sacco, nonché la riqualificazione delle aree naturalistiche della Selva di Mano, del Lago di Canterno, i vari percorsi dei comuni del Parco dei Castelli Romani e il collegamento con il GRAB di Roma. Il progetto del sistema delle ciclovie, così come individuato ha come asse principale l'ex tracciato ferroviario Roma-Fiuggi ed è in grado di rispondere ai seguenti requisiti: interconnessione con altri itinerari ciclabili e con altri sistemi di trasporto, valorizzazione del patrimonio storico,

*livelli di pianificazione (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica).*

*Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate*



	<p>artistico e naturalistico e sviluppo di ricettività turistica ecosostenibile. La realizzazione di tale progetto tende ad accrescere la potenzialità turistica.</p> <p>Tale progettazione andrebbe ad inserirsi in maniera naturale nella rete di ciclovie ipotizzate all'interno del PUMS che si sta redigendo, aumentando le potenzialità turistiche, il valore paesaggistico e storico-artistico della zona interessata</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>si propone di inserire il tracciato proposto nella progettazione proposta all'interno dell'immagine nella quale sono evidenziati tutti i tracciati proposti.</i></p>		
<b>11</b>	<b>0268133</b>	<b>09/03/2023</b>	<b>G. C. – Comune di Lanuvio - Sono presenti allegati</b>
<b>11.1</b>	<p><b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> PU MS Volu me 2</p> <p><b>Motivazioni</b></p>	<p><b>Non accolta</b></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto i servizi previsti all'interno delle unità di rete (tra i quali rientrerà certamente anche il collegamento con il NOC) non rientrano nell'area di competenza del PUMS. Tutti i comuni indicati nella proposta sono ricompresi all'interno dell'unità di rete dei Castelli Romani (cfr. Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano - Quadro conoscitivo, tabella 2.1 pag. 25).</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



Mancati collegamenti con il Nuovo Ospedale dei Castelli Romani.

Il PUMS ed i Piani di settore ad esso collegati non fa alcun riferimento alla esistenza, lungo la S R Nettunense all'interno del Comune di Ariccia, del Nuovo Ospedale dei Castelli Romani. Pertanto non è stato individuato alcun tipo di trasporto pubblico da e verso tale struttura ospedaliera a servizio dei Comuni dei Castelli Romani più prossimi alla struttura stessa: Albano Laziale, CastelGandolfo, Ariccia, Genzano di Roma, Nemi, Lanuvio. L'unico collegamento che si individua nella Tav, 03 del PdB è individuato con partenza del centro di Albano Laziale verso la S.R. Nettunense, cosicchè dagli altri Comuni sopra menzionati per raggiungere la struttura ospedaliera del N.O.C. è necessario secondo il PUMS predisposto, passare da Albano laziale con una dilatazione dei tempi che può arrivare anche ad un'ora. Attualmente la Regione Lazio ha istituito una linea "sperimentale" alternativa che permette un accesso più corretto ed organizzato al N.O.C. dagli aaltri comuni interessati, che potrebbe essere prevista anche all'interno del PUMS.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

Tenuto conto della importanza strategica nel Nuovo Ospedale dei Castelli Romani si propone di un ***nuovo corridoio da definire all'interno dei volumi del PUMS e degli Piani di settore ad esso collegati, che dalla Stazione FS di Lanuvio prosegue lungo la***



	<p><i>S.P. Lavininese verso il centro storico e poi vada verso Genzano di Roma lungo la S,P, Appia Vecchia, per poi innestarsi lungo al S.P. della Paglarozza ed attraverso al Via Ginestreto raggiunga la S.R. Nettunense fino a raggiungere il N.O.C.:</i></p> <p>Il tutto come meglio rappresentato nella planimetria allegata.</p>				
<b>11.2</b>	<p>Mancati collegamenti con la stazione di Campoleone [dettagli nella scheda]</p> <p><i>Si suggerisce di introdurre un prolungamento del corridoio definito P35-TP-70 citato a pag.88 del PUMS Volume 2 come corridoio Gold Potenziato ed a pag.192 del PUMS vol.3, fino alla stazione ferroviaria di Campoleone, prolungandolo dalla stazione FS di Lanuvio lungo la S.P. Laviniese fino a Campoleone [dettagli e figura nella scheda]</i></p>			<p><b>Accolta</b></p> <p><i>La proposta è coerente con gli obiettivi e le strategie del Piano e viene pertanto accolta.</i></p> <p><b>Modifica della mappa (Tavola 2A PdB - Lo scenario di Piano?) con il prolungamento in oggetto.</b></p> <p><i>Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate</i></p>	<b>RECEPITO</b>
<b>12</b>	<b>0268140</b>	<b>09/03/2023</b>	<b>P. V. - Sono presenti allegati</b>		
	<p><b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano <b>Riferimento in dettaglio</b> [Piano di Bacino, PUMS, Citta Metropolitana di Roma Capitale] Capitolo: [La rete del Trasporto Rapido di Massa di Roma Capitale] Pagina: [Ignota.] Figura: [Tavola 04-PdB, PUMS, Citta Metropolitana di Roma Capitale]</p> <p><b>Motivazioni</b></p>			<p><b>Non accolta</b></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto, vista la sua complessità infrastrutturale, la proposta va oltre l'orizzonte temporale del PUMS (10 anni; inoltre vengono preliminarmente effettuate scelte di tecnologie e sistemi di trasporto, proprie delle progettualità a livello di PFTE e non dei PUMS.</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



Con il presente scritto intendo sottoporre alla Vostra attenzione l'idea di una metro circolare per la città di Roma che spero vogliate vagliare. Prima di illustrarVi l'idea mi preme sottolineare che con essa non si prefigge l'obiettivo di 'sostituire' la linea D quanto quello di

trovare soluzioni alternative al suo tracciato in progetto. Come ci si renderà conto dall'elaborato, la motivazione è puramente di natura economica e temporale. Altresì tengo a precisare che – qualora si volesse perseguire il progetto della linea D con il percorso previsto – la linea che mi accingo a presentarVi potrebbe a questa essere complementare se non rappresentare una valida proposta per una linea finale per Roma.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

La Grande Metro Anulare (GMA)

È noto come in ambito di trasporti in generale e di linee metropolitane in particolare servano sia collegamenti tangenziali che radiali. Il futuro Grand Paris Express, le linee 2 & 6 di Parigi considerate assieme, la Circle Line londinese, le linee 6 e 12 di Madrid, le linee 5 e 14 di Mosca, le linee 2 e 10 di Pechino, così come la linea 1 di Napoli (in fase di ultimazione), rappresentano esempi di linee metropolitane di natura circolare. Il famoso anello ferroviario di Vigna Clara (o Cintura Nord) – la futura Circle Line romana – si trova troppo lontano dal Grande Raccordo Anulare (GRA) che è letteralmente intasato tutti i giorni dell'anno. Inoltre, la Circle Line romana sarà



un collegamento ferroviario non a cadenza metropolitana. Ai fini di limitare il congestionamento del GRA, solo chi risiede nei pressi dei capolinea (attuali o futuri) delle linee metropolitane esistenti, in effetti prossimi al GRA, potranno scegliere di non prendere l'auto e non intasarlo. Sfruttando questi concetti l'idea è quella di una linea circolare che conierei *GMA (Grande Metro Anulare)*. Se si vuole effettivamente decongestionare il GRA dalle auto, è necessario pensare ad una linea che ne ricalchi – più o meno – il percorso.

Idealmente modellata sulle RER e sul Grand Paris Express parigini o sulla recente londinese Elizabeth Line: una linea veloce, con fermate diradate, sia sotterranea che in superficie, che intersechi le linee metropolitane esistenti, le loro future estensioni e le Ferrovie Laziali (FL). L'idea consiste principalmente nel collegamento dei vari capolinea nel caso di metro e fermate nel caso di FL, senza fermate intermedie per un totale di 16 fermate, in una linea anulare. Dunque, da Ciampino FS, in senso antiorario, Anagnina (A), Giardinetti (C); poi la Rustica UIR (FL2/FL7), poi Casal Monastero (B), Nomentana GRA (con o senza linea D); Colle Salarario (B1) e Fidene sulla FL1, Centro Rai sulla F, Grottarossa GRA sulla C per poi incrociare la FM3 e la linea A presso San Filippo Neri. Da qui ci sarebbe un lungo salto per fermarsi sulla FL5 a Massimina per l'80% in sotterranea. Di seguito una sosta sulla FL1 (Ponte Galeria) ed una sulla Roma-Lido (Casal Bernocchi), per proseguire sulla B a Castel di Leva, Divino



Amore (FL5) ed infine di nuovo Ciampino FS. Ogni fermata dovrebbe poter essere corredata da un parcheggio per le automobili. Nonostante la periferia anulare di Roma non sia densamente popolata, si ritiene che le estensioni in progetto delle linee esistenti (A, B, B1, C e potenzialmente la linea D fino a Nomentana GRA) unitamente alla popolazione residente nella provincia di Roma – presumibilmente i soggetti che maggiormente si servono del GRA – contribuiscano all'*adduzione* alla linea GMA.

#### Costi della GMA

Sulla base di una stima officiosa, come dimostrato in Tabella 1, il costo della GMA si aggirerebbe attorno agli €10.7 miliardi per circa 75 chilometri, per un costo a chilometro di €143 milioni, ovvero il 72.5% in meno del costo a chilometro della metro C *in ipogeo al centro di Roma* (€520 milioni). Ricordiamo che ad oggi il nuovo costo della Metro C ammonta a €3.7 + €3.8 = €7.5 miliardi per 29.2km (Pantano-

Farnesina), per un costo *medio* a chilometro di €7.5/29.2km = €256 milioni (sulla cui stima grava al ribasso il peso percentuale della tratta in superficie 8.2 km al di fuori del GRA), cioè il 79% in più del costo medio a chilometro della GMA. Le distanze sono state desunte in linea d'aria da Google Maps tramite la funzione '*measure distance*'. I costi a chilometro in superficie ed in sotterraneo sono stati calcolati dai costi della metro C tra Pantano e Lodi, come preventivati da Metro C SPA (di cui alla sezione 2.2.), maggiorati di una percentuale per quando



concerne i secondi. In particolare, si sono considerati costi pari €175 a chilometro *in sotterraneo* – ovvero il 7.4% in più del costo a chilometro in sotterraneo della Metro C al di fuori della Mura Aureliane (€163 milioni). La ripartizione tra sezione ‘in superficie’ ed ‘in sotterraneo’ è avvenuta su base intuitiva dalla mera visualizzazione della mappa di Roma su Google Maps e dunque non può dunque tener conto della eventuale edificazione (pianificata o meno) delle aree interessate. Il costo per tratta è stato calcolato moltiplicando la distanza in km per il peso percentuale di ciascuna tipologia (‘sotterraneo’ versus ‘superficie’), per il relativo costo a chilometro in miliardi di euro. Ad esempio, la tratta [Giardinetti ↔ La Rustica UIR] misura 5.43 km, stimata al 70% in superficie presenterà un costo stimato pari a  $(5.43\text{km} \cdot 0.7 \cdot \text{€}0.112) + (5.43\text{km} \cdot 0.3 \cdot \text{€}0.175) = \text{€}0.425 + \text{€}0.285 = \text{€}0.711$  miliardi circa. La proiezione di tipologia conclude riportando una linea al 40% sotterranea ed al 60% in superficie.

**Tempi di Costruzione della GMA**

La GMA sarà una metropolitana lunga 75 chilometri con un percorso stimato al 60% in superficie. Per quanto concerne i tempi di costruzione, date tecniche di costruzione presumibilmente simili, una stima *benchmark* di partenza potrebbe essere quella della tratta Pantano-Lodi della Metro C. Si è visto come per la tratta Pantano-Lodi siano state aperte 21 stazioni per una lunghezza di 18 chilometri, dei



quali 10 in ipogeo, pari al 55% della lunghezza complessiva. Data la simile distribuzione percentuale 'sotterraneo' versus 'superficie' tra due linee, un approccio intuitivo potrebbe indurre a suggerire che – essendo tratta di 21 km Pantano-Lodi contenuta circa 3.5 volte nella lunghezza della GMA – i tempi di costruzione di questa ultima potrebbero quantificarsi nell'ordine di  $(8 * 3.5) = 28$  anni. D'altronde la tratta

Pantano-Lodi consta di 21 stazioni mentre la GMA di sole 16. Partendo dall'assunto, per lo meno non confutato dall'andamento dei lavori della Metro C, secondo cui sul tempo di costruzione di una metropolitana moderna la costruzione delle stazioni pesi maggiormente di quello della escavazione dei tunnel attraverso TBM si potrebbe allora, sempre in via intuitiva, ricavare il tempo di costruzione della tratta

Lodi-Pantano delle Metro C limitatamente a 16 stazioni per poi normalizzare a 75 km questa stima *controfattuale*, moltiplicandola per il fattore di conversione 3.5. Dunque  $(8 \text{ anni} / 21 \text{ stazioni}) * (16 \text{ stazioni}) = \text{circa } 6 \text{ anni}$ . In ultimo, normalizzando alla lunghezza della GMA:

$(6 * 3.5) = 21$  anni. Unitamente alla stima dei costi, una quantificazione *puramente* intuitiva vedrebbe la GMA essere completata in 21 anni al costo annuale di (€10.736 miliardi/ 21 anni) di circa €511 milioni.

**Conclusioni**

***Il PUMS dovrebbe considerare il potenziale di lunghe metropolitane di superficie con tratti in***



	<i>sotterranea perché i) in grado di allargare di bacino di utenza alla provincia di Roma; ii) perché l'integrazione delle due realtà (ferrovie metropolitane di superficie con quelle tradizionali in sotterranea) permette di abbattere i costi di scavo in ipogeo al centro di Roma che vengono ripagati da un accresciuto bacino di utenza.</i> Il progetto della D allo stato attuale non recepisce questa lezione; sarà una metro tradizionale che costerà moltissimo, dai tempi biblici e che difficilmente ripagherà l'investimento: una nuova 'fabbrica di San Pietro' come la Metro C lo è attualmente. D'altra parte, unirla ad una linea ferroviaria di superficie esistente ne aiuterebbe a giustificare l'investimento (nel caso la D incrocerebbe la GMA a Nomentana GRA).				
<b>13</b>	<b>0273410</b>	<b>10/03/2023</b>	<b>L. K. L. – Toyota Motor Italia SPA - Sono presenti allegati</b>		
<b>13.1</b>	<b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> [PUMS Volume 3: Documento di Piano] Capitolo: [6. Vivibilità. Migliorare la qualità della vita e dell'ambiente urbano - 6.2.2 Diminuire il numero di mezzi inquinanti a favore della mobilità elettrica S.25] Pagina: [105-106; 112-113] Figura: [6.2 – 6.4] <b>Motivazioni</b> Nel Piano non viene mai citata la mobilità ad idrogeno. L'idrogeno è presente solo nel grafico estratto dal Rapporto del MIMS	<b>Parzialmente accolta</b>  <i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto si ritiene pertinente citare anche l'idrogeno come alternativa ai combustibili fossili. Non rientra tuttavia tra le competenze del Piano dare indicazioni su aspetti tecnici più specifici quali la pressione di erogazione.</i> <b>Citato anche l'idrogeno come alternativa ai combustibili fossili, all'interno della Strategia S.25 del Documento di Piano del PUMS</b>	<b>RECEPITO</b>		



“Decarbonizzare i trasporti” da cui si evince che è una tecnologia tecnicamente fattibile ma poco adeguata, economicamente non ottimale che solo nel caso di lunghe percorrenze con autobus, treni o navi e per il trasporto aereo può avere un potenziale rilevante. In quel Rapporto, elaborato dalla Struttura STEMI, insieme ad altri documenti redatti dal MIMS ma soprattutto in alcune norme o atti ministeriali, il Ministero ha dimostrato di avere una posizione pregiudizialmente contraria allo

**Proposta di modifica e/o integrazione**

***Lo sviluppo della mobilità ad idrogeno è essenziale per il processo di decarbonizzazione dei trasporti e, tutta la tecnologia ad essa legata, è asse portante della sicurezza energetica del nostro Paese.***

Da un punto di vista occupazionale, l'Italia, a differenza degli altri Paesi dell'UE, ha una filiera industriale già sviluppata nella gestione dei gas per la mobilità, che si sta già convertendo all'idrogeno con importanti ricadute anche in termini di valore della produzione.

Inoltre, sul mercato sono già presenti diversi modelli e tipologie di veicoli a *fuel cell* (FCEV) ad idrogeno: autobus, automobili, veicoli commerciali leggeri e, entro breve, veicoli pesanti. I veicoli ad idrogeno (FCEV), insieme ai veicoli elettrici a batteria (BEV), potranno contribuire in maniera importante al raggiungimento delle emissioni zero, Queste due tecnologie, BEV e FCEV, hanno un ruolo complementare nel processo di



decarbonizzazione: l'idrogeno, grazie a tempi di rifornimento molto rapidi e ad una lunga autonomia risulterà più adatto alle lunghe percorrenze, mentre i veicoli a batteria potranno essere la soluzione più adatta in ambito urbano. Anche a livello di costi, si stima che dal 2025 il costo totale di possesso (*Total Cost of Ownership* - TCO) di un'automobile FCEV sarà inferiore a quello di un'equivalente vettura BEV.

***Per far sì che questa tecnologia possa diffondersi, un elemento centrale è la realizzazione di un'infrastruttura di rifornimento che, in una fase iniziale, potrà svilupparsi ed essere sostenibile grazie al trasporto pubblico locale di linea e non di linea.***

Per il rinnovo del TPL con mezzi a basse e zero emissioni (incluso l'idrogeno), sono previste risorse sia dal PSNMS che dal PNRR per finanziare sia l'acquisto dei mezzi sia la realizzazione delle infrastrutture di rifornimento. Queste infrastrutture, nell'ottica di un utilizzo più efficiente degli investimenti per la loro realizzazione, dovranno prevedere anche la possibilità di erogare idrogeno a 700bar e l'accessibilità per tutte le tipologie di veicoli (mezzi privati pesanti e leggeri, autobus, taxi...). In questo modo sarà più facile creare anche delle economie di scala, favorendo una riduzione dei prezzi dei mezzi e dell'idrogeno per alimentarli.

*Per un ulteriore approfondimento si veda l'allegato "BEV e FCEV sono complementari"*

Toyota Motor Italia (TMI) quindi chiede che nel Piano, tra le soluzioni tecnologiche per



	<p>decarbonizzare i trasporti, venga incluso anche l'idrogeno. Nel Piano:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>· sostituire "mobilità elettrica" con "mobilità a zero emissioni";</li><li>· tra le infrastrutture da sviluppare sarà necessario includere, oltre alle colonnine di ricarica, le stazioni di rifornimento per l'idrogeno. Le infrastrutture ad idrogeno dovranno essere accessibili a tutti i tipi di mezzi e prevedere una pressione di erogazione di 700bar.</li></ul>		
<b>13.2</b>	<p><i>Nel Piano si citano come possibili soluzioni per la decarbonizzazione dei trasporti i veicoli ibridi, ma senza operare distinzioni all'interno di questa macro-categoria.</i></p> <p><i>TMI ha deciso di adottare un approccio multi tecnologico e ha investito su tutte le tecnologie elettrificate (HEV, PHEV, BEV e FCEV) per rispondere ad esigenze di mobilità diverse e contribuire alla riduzione delle emissioni. Un contributo immediato alla riduzione delle emissioni può essere dato con la diffusione dei veicoli ibridi senza ricarica esterna (HEV). [CONTINUA NELLA SCHEDA]</i></p>	<p><b>Parzialmente accolta</b></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto si ritiene pertinente integrare il testo citando le diverse tipologie di veicoli ibridi. Non rientra tuttavia tra le competenze del Piano entrare nel dettaglio dell'indicazione dei limiti minimi o massimi relativi alla potenza del motore elettrico.</i></p> <p><b>Citate le diverse tipologie di veicoli ibridi suggeriti nell'osservazione all'interno del Documento di Piano del PUMS.</b></p>	<b>RECEPITO</b>
<b>13.3</b>	<p><i>Concordiamo sulla promozione di servizi di sharing mobility, che sono essenziali per migliorare la qualità dell'aria. In quest'ottica, TMI ha avviato un processo di trasformazione da costruttore di automobili in mobility company, con l'obiettivo di fornire tutti i tipi di servizi relativi al trasporto delle persone, con modelli e soluzioni</i></p>	<p><b>Parzialmente accolta</b></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra tra le competenze del Piano fornire indicazioni tecniche specifiche sulle vetture in sharing. Si ritiene tuttavia opportuno, in un'ottica di evoluzione e miglioramento continuo, specificare che si auspica che i</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>elettrificate a basse e zero emissioni. [CONTINUA NELLA SCHEDA]</p>	<p><i>Il PUMS, per rendere efficace dal punto di vista ambientale la promozione della mobilità condivisa (car sharing, car pooling), dovrebbe prevedere che il servizio dovrà essere espletato esclusivamente da vetture a basso impatto ambientale. Tra queste si trovano le ibride HEV, ma solo quelle identificate attraverso il parametro della potenza massima netta del motore elettrico <math>\geq</math> a 30kw. Per un approfondimento si veda l'allegato "Nota sul grado di ibridizzazione" Inoltre, in particolare per il servizio del car pooling dovrebbe individuare delle misure incentivanti (es. credito di imposta) per le aziende che decidono di mettere in piedi un servizio di car pooling aziendale.</i></p>	<p><i>servizi di car sharing siano espletati sempre più con flotte di vetture a basso impatto ambientale. Specificato nella Strategia S.10 del Documento di Piano del PUMS che si auspica che i servizi di car sharing siano espletati sempre più con flotte di vetture a basso impatto ambientale, come suggerito dall'osservazione.</i></p>		
14	0273631	10/03/2023	ASL ROMA 4 - Non sono presenti allegati		
	<p><b>Relativa a</b> Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan) <b>Riferimento in dettaglio</b> Capitolo 1.2.2 Pagina: 20, 99, 106 Figura: 4.10 <b>Motivazioni</b> Il piano di prevenzione aziendale PP5 sulla "Sicurezza negli ambienti di vita" comprende "gli incidenti stradali nel pendolarismo":</p>		<p><b>Accolta</b> <i>La proposta risulta pertinente, e pur non ricadendo nell'ambito di competenza della Città metropolitana, può essere integrata con la rete più ampia di interesse metropolitano, in particolare il suo collegamento con la ciclovia Tirrenica intervento R28-BC-075. Eventuali ottimizzazioni del tracciato potranno essere effettuate nelle successive fasi di progettazione.</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>	



	Realizzazione dei PUMS nei comuni di Città Metropolitana. A questo proposito si vorrebbe favorire la mobilità sostenibile nella città di Civitavecchia in nodi strategici di collegamento ferroviario-portuale con la città	<p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p> <p><i>In relazione al mandato aziendale dei piani di prevenzione sulla "sicurezza negli ambienti di vita" PP5 si vorrebbe intervenire sui percorsi "casa-lavoro" attuando una mobilità sostenibile. Visionando il documento dei piani dei pums di città metropolitana si evidenzia la necessità di una pista ciclabile nella città di Civitavecchia come programmato a pag.20 che possa fungere da collegamento con il parcheggio della stazione, con il porto e con le parti strategiche della città, in relazione alla gerarchia dei nodi citata a pag.99:azione AZ13 alta priorità P35-BC 075</i></p>	<p><i>È stata inserita una nota che spiega come questo collegamento potrà essere inserito nel nodo intermodale di Civitavecchia.</i></p> <p>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</p>	
15	0273643	10/03/202 3	MIC - Ministero della Cultura - Sono presenti allegati	
15.1	<p><b>Parco Archeologico dell'Appia Antica</b></p> <p>Nello specifico dei documenti di piano in oggetto, in primis, si osserva che nelle rappresentazioni planimetriche territoriali di tutti gli elaborati grafici, compresi quelli del trasporto pubblico e Biciplan l'area del Parco Regionale dell'Appia Antica, corrispondente a quella del Parco Archeologico dell'Appia Antica, non risulta aggiornata alla Legge Regionale n. 7 del 22/10/2018, recante Modifica della perimetrazione Parco Regionale dell'Appia Antica (art. 7, comma 1) che ha introdotto</p>		<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è accolta poiché risulta congruente con gli obiettivi di pianificazione e con la portata metropolitana del piano. Segnalare i confini del Parco Regionale dell'Appia Antica, infatti, è di grande valore, in quanto permette una visualizzazione adeguata di un elemento di attrazione di livello metropolitano che è strettamente correlato alla promozione della mobilità sostenibile.</i></p>	RECEPITO



	<p>l'ampliamento alle zone di Divino Amore, Falcognana, Mugilla, Mandrione, Tor Fiscale e Piazza Numa Pompilio. A tal riguardo, l'esatta indicazione dei confini è reperibile sul sito istituzionale del Parco, all'indirizzo <a href="https://www.parcoarcheologicoappiaantica.it/mappa-interattiva/">https://www.parcoarcheologicoappiaantica.it/mappa-interattiva/</a>. Si richiede l'aggiornamento degli elaborati grafici.</p>	<p><b><i>Sono state modificate le tavole e le relazioni del Biciplan aggiungendo I confini del Parco Regionale e dell'Appia Antica.</i></b></p> <p>Nel paragrafo 2.5.4 del Rapporto Ambientale è stata aggiornata la figura contenente il Parco dell'Appia Antica.</p>	
15.2	<p>Sul piano dei contenuti, si premette che, pur condividendo gli obiettivi del piano, è doveroso ribadire l'elevato interesse paesaggistico e archeologico delle aree di competenza dell'Istituto, che necessariamente richiede, nello sviluppo della pianificazione, un maggior grado di approfondimento dei valori culturali, a partire dalla valutazione dell'impatto delle opere sui sistemi del paesaggio esistenti e alla compatibilità e sostenibilità dei progetti rispetto ai territori attraversati dalle infrastrutture nonché per la valorizzazione del patrimonio culturale stesso. La relazione con il contesto, in quanto fondativa delle componenti funzionali ed attrattive della mobilità è parte integrante della sostenibilità e richiede opportuna considerazione all'interno dei documenti di piano.</p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto si concorda sulla necessità di inserire nel Rapporto Ambientale l'individuazione ed elencazione dei beni culturali situati esternamente al Centro Storico che rappresentano poli e attrattori culturali e paesaggistici di rilevante importanza.</i></p> <p><b><i>Inserito l'elenco dei beni culturali nel Rapporto Ambientale.</i></b></p> <p><i>Si riportano i beni evidenziati dalla tavola "Tavola C – Beni Patrimonio Naturale e Culturale" del PTPR.</i></p>	RECEPITO
15.3	<p>In riferimento agli elaborati del PUMS in esame, in generale si ritiene opportuno precisare che gli indirizzi strategici e le proposte riportate all'interno dei documenti di piano non tengono conto della infattibilità di un percorso ciclabile lungo tutta la via Appia antica, trattandosi di un monumento nazionale di altissimo interesse culturale, parte del quale (dal civico 195 nel</p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si segnala pertanto nel documento che quanto indicato in relazione al tratto della Via Appia antica nel tratto compreso tra il civico 187 nel Comune di Roma ed il suo termine a Frattocche di Marino dal corridoio Appio-</i></p>	RECEPITO



<p>comune di Roma a Frattocchie di Marino) ricadente nel demanio culturale statale sottoposto a questo istituto. Il sedime della via Appia antica rappresenta, nei materiali, nella superficie dell'infrastruttura viaria e nei numerosi reperti e monumenti conservati, un unicum storico-archeologico-paesaggistico per il quale non è considerabile, a meno di soluzioni alternative alla percorrenza dell'attuale ambito compreso tra le macére realizzate all'epoca dell'allestimento a museo all'aperto della consolare, nel XIX secolo.</p> <p>A riguardo, con riferimento alla proposta FIT CISL Lazio, riportata a pag. 94 del Documento di valutazione delle proposte di azione e denominata "Corridoio Verde Appia Antica" per la "Costituzione di una bike rapid transit", tale proposta risulta accolta con la seguente motivazione: "ricade interamente all'interno della rete potenziale calcolata tramite indici di ciclabilità che valutano l'attrattività del territorio, come descritto nel Quadro Conoscitivo del Biciplan. Inoltre, il tracciato dell'Appia Antica risulta già programmato (Eurovelo E-05). Pertanto, il Biciplan metropolitano conferma questa pianificazione e la inserisce con gerarchia di primo livello." Si rappresenta che nessuna programmazione in tal senso risulta pervenuta alla scrivente e si ribadisce che, sebbene questo Ufficio appoggi e promuova le azioni volte al miglioramento della fruizione e valorizzazione dei Beni architettonici, archeologici e paesaggistici presenti nel territorio di competenza, la</p>	<p><i>Nettunense è una mera ipotesi di lavoro la cui fattibilità verrà opportunamente valutata.</i></p> <p><i>Specificato che quanto indicato in relazione al tratto della Via Appia antica nel tratto compreso tra il civico 187 nel Comune di Roma ed il suo termine a Frattocchie di Marino dal corridoio Appio-Nettunense è una mera ipotesi di lavoro la cui fattibilità verrà opportunamente valutata.</i></p> <p><i>Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate</i></p>	
---	--	--



	realizzazione di una bike rapid transit su gran parte della via Appia antica risulta incompatibile con la tutela dei luoghi, tenendo conto dell'impatto sull'area tutelata sotto l'aspetto archeologico, paesaggistico e monumentale.		
15.4	<p>Per quanto attiene alla mobilità sostenibile, le tavole 01A, 01B, 02A e 02B del PUMS relative allo Scenario di Riferimento e di Piano, riportano i seguenti collegamenti, citati anche nel documento di Piano, che riguardano aree di competenza di questo Istituto. In particolare:</p> <p>rete ciclabile</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• R28-BC-01 Santa Maria delle Mole – Cava dei Selci   tratto via Mameli Realizzazione della pista ciclabile Santa Maria delle Mole - Cava dei Selci nel medesimo comune.</li><li>• R28-BC-58 Ciclovía GRAB Ciclovía nazionale Grande Raccordo Anulare delle Biciclette (per il quale questo Istituto partecipa ai tavoli tecnici)</li><li>• R28-BC-67 Parco della Pace -Parco Sassone  Prolungamento Santa Maria delle Mole – Cava dei Selci Realizzazione prolungamento della pista ciclabile “Santa Maria delle Mole – Cava dei Selci”, nel comune di Marino Laziale</li></ul> <p>trasporto pubblico su strada</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• P35-BC-028 Anello - 5 Tratto: Cinecittà - Appia Antica</li><li>• P35-BC-059 Tevere-Lago di Albano - 4 Tratto: Fonte Laurentina - Santa Maria delle Mole</li></ul>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non è accolta in quanto si tratta di un commento che non contiene esplicite proposte di modifica della documentazione.</i></p>	<b>LA AP H FORNITO RISCONTRO</b>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• P35-BC-096 Anello - 17 Tratto: Via Appia Antica - Viale Stefano Gradi (associato a R28-BC-46, Grotta perfetta)</li><li>• P35-TP-26 Collegamento tramviario Marconi-Parco Appia Antica-Subaugusta M2-28 trasporto ferroviario</li><li>• R28-TP-04 Potenziamento della capacità delle linee ferroviarie del nodo di Roma (tratti specifici interessanti l'area del Parco)</li><li>• R28-TP-44 Potenziamento FL4 nei Castelli Romani. Realizzazione raddoppio Ciampino-Albano Laziale e raddoppio Ciampino-Velletri (Linea FL4) (tratti specifici interessanti l'area del Parco)</li><li>• R28-TP-51 Potenziamento Roma Termini - Ciampino. Upgrading infrastrutturale e tecnologico sulla tratta Roma Termini -Ciampino (Linea FL4) (tratti specifici interessanti l'area del Parco)</li></ul> <p>In generale, si tratta interventi che comportano prevalentemente il potenziamento o adeguamento dell'infrastruttura esistente, senza introdurre, salvo rari casi, nuove linee che risponderebbero all'esigenza di assicurare un migliore collegamento tra la città e questa ampia porzione del territorio metropolitano caratterizzato dalla presenza di valori culturali e naturalistici di grande attrattività ma incompatibili con l'accessibilità al mezzo privato.</p>		
15.5	<p>In riferimento al Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan) per il sedime della via Appia antica viene riproposta il su-richiamato riferimento ad un intervento programmato e già</p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è accolta poiché risulta congruente con gli obiettivi di pianificazione e con la portata metropolitana</i></p>	<b>RECEPITO</b>



<p>finanziato, relativo alla realizzazione di un percorso ciclopedonale sull'intero tracciato della consolare storica.</p> <p>In linea generale, è utile sottolineare che lo Scrivente condivide l'obiettivo di riconnessione del territorio attraverso la mobilità dolce, quale strumento per definire l'identità e la leggibilità dei paesaggi al fine di diffondere la consapevolezza dei valori del territorio e dei beni culturali, così come approva le operazioni volte a creare un sistema di strutture e servizi complementari che migliorino l'accessibilità e la fruizione dei percorsi stessi. <b>A tale proposito però si ribadisce la necessità che le proposte tengano sempre in debita considerazione i criteri di tutela del patrimonio culturale, la conformità alla normativa vigente e la compatibilità degli interventi con il contesto in cui si inseriscono, valutando sia l'impatto delle singole opere che l'impatto cumulativo con altre previste nel medesimo territorio.</b></p> <p>È opportuno rappresentare, <i>ad adiuvandum</i>, che per un ampio e prevalente tratto della via Appia Antica, per evidenti ragioni di tutela e conservazione delle strutture superstiti-del monumento, attualmente è consentito il transito di biciclette soltanto se condotte a mano. Non si può quindi accogliere la praticabilità di tale corridoio sia allo stato attuale che in prospettiva di piano.</p> <p>Una programmazione in tal senso non può essere inserita tout court tra gli elaborati di piano in assenza di una preventiva disamina delle</p>	<p><i>del piano. La considerazione dei criteri di tutela del patrimonio culturale e di compatibilità degli interventi con il contesto viene garantita dal processo di VAS, tramite cui, ad esempio, si verifica la presenza di siti Rete Natura 2000 nel territorio di riferimento del PUMS, che ha permesso di evidenziare la presenza di ZSC (siti di importanza comunitaria con misure di conservazione specifiche e ZPS (cfr. par. 2.5.4. "Aree di interesse naturalistico" del Rapporto Ambientale).</i></p> <p><i>Si considera dunque la segnalazione dei confini dei parchi archeologici statali di grande valore, in quanto permette una visualizzazione adeguata di un elemento di attrazione di livello metropolitano che è strettamente correlato alla promozione della mobilità sostenibile.</i></p> <p><b>Segnalati I confini dei parchi archeologici statali nelle Tavole e relazioni del Biciplan</b></p>	
---	--	--



proposte progettuali, che non possono insistere sul medesimo sedime attuale, elaborate di concerto con gli organi di tutela competenti

***Pertanto, si richiede di modificare le tavole TAV 02 – Biciplan; TAV 03 – Biciplan e le Figura 4.11 e 4.12 riportate alle pagg. 101 e 102 del Documento di Piano relativo al Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan), escludendo la via Appia antica nel tratto compreso tra il civico 187 nel Comune di Roma e il suo termine a Frattocchie di Marino dal corridoio Appio-Nettunense o segnalando che quanto indicato, lungi dall'essere in corso di realizzazione, sia una mera ipotesi di lavoro al momento carente della effettiva fattibilità.*** Tale

evidenza, nella logica di piano cui sottende il PUMS, costituisce anche il punto di partenza per estendere l'areale di riferimento di eventuali percorsi alternativi atti a chiudere il corridoi citato in questa porzione di territorio.

Sulla ***base di queste considerazioni è opportuno verificare lo stato dell'intervento cod. R28-BC-68, recante "Percorso ciclopedonale dei parchi (Appia Antica – Castelli Romani)", riportato alla pag. 15 del Documento di Piano e pag. 170 del Quadro Conoscitivo relativo al Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan), del quale intervento non risulta allo scrivente alcun tavolo in corso.***

Infine, così come alla pagina 124 del Documento di Piano relativo al Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan) si evidenzia il fatto che *"La rete ciclabile metropolitana intercetta e*



	<p><i>mette a sistema 27 differenti aree di valore naturalistico tra le quali sono compresi parchi e riserve naturali di importanza regionale e nazionale”, elencando i principali, al fine di mettere nel giusto risalto anche la valorizzazione del patrimonio culturale che deriva dall’estensione e sistematizzazione della mobilità dolce, contemperandone anche le peculiarità ed esigenze di tutela, si richiede di porre nella giusta evidenza (in questa sezione così come in tutto il PUMS) i parchi archeologici, a partire da quelli statali: Parco Archeologico del Colosseo, Parco Archeologico dell’Appia Antica e Parco Archeologico di Ostia Antica, di primaria importanza tra gli Istituti e luoghi di cultura nazionali.</i></p>		
15.6	<p>Con riferimento al Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano (PdB), in aggiunta a quanto già osservato, si comunica il riscontro positivo di questo Istituto alla proposta del Collegamento tramviario riportato nella TAV. 02B – PdB lungo via di Torricola tra Statuario e Grottaperfetta. Sebbene tale scenario di piano non venga meglio dettagliato nel Documento di Piano, lo stesso incontra l’interesse di questo Istituto in quanto rappresenta l’unica proposta di innovazione sostanziale nel trasporto pubblico in termini di una migliore raggiungibilità di aree altrimenti poco accessibili del Parco.</p> <p>Ciononostante, si evidenzia comunque una carenza progettuale in riferimento all’accessibilità estesa del Parco stesso con i mezzi pubblici, considerato che, stante la tipologia di</p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L’osservazione non è accolta in quanto la pianificazione dei collegamenti di TPL urbano su gomma non rientra nel campo di applicazione del Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano, che si può limitare soltanto a stabilire gerarchie e organizzazioni del trasporto pubblico a valenza metropolitana.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p>visitatori ad oggi censita - costituita in parte da residenti locali e in parte da turisti - e tenendo conto della sostanziale indisponibilità di parcheggi privati di prossimità, si registra una domanda crescente di collegamenti pubblici per questo settore del territorio. Tale esigenza non trova riscontro nel documento di piano e nelle tavole allegate, in cui tutta l'area del Parco risulta sottoservita da tali collegamenti.</p>		
15.7	<p><b>Parco Archeologico di Ostia Antica</b></p> <p>Dall'analisi della documentazione di progetto, del Rapporto ambientale, dei documenti del PUMS e dei piani di settore correlati, si sono evidenziati alcuni punti che si ritiene debbano essere maggiormente approfonditi o parzialmente integrati, in relazione al quadro conoscitivo ed alla individuazione di strategie ed azioni specifiche, al fine di indirizzare in modo più puntuale i successivi interventi progettuali ed attuativi alla scala di dettaglio. In coerenza con le competenze dello scrivente Ufficio, tali aspetti sono naturalmente correlati con la tematica dei beni culturali e del paesaggio.</p> <p>Si fa riferimento in primo luogo al cap. 2.4.2 del Rapporto ambientale — Paesaggio.</p> <p>Nel capitolo si fa riferimento ai beni culturali e paesaggistici dell'area metropolitana, in coerenza con le classificazioni ed indicazioni contenute sia nel PTPG che nel più recente PTPR della Regione Lazio. Benchè tali elaborati riportino a livello generale densità e varietà dei beni paesaggistici del contesto, ai fini della progettazione della mobilità, sia alla scala generale che come linee di</p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>Si concorda con l'osservazione, che risulta pertinente e viene pertanto accolta. Si è provveduto a inserire nel Rapporto Ambientale l'individuazione dei beni (architettonici, archeologici, paesaggistici) attraverso le Tav. B e C del PTPR) e la cartografia dei Parchi archeologici Inoltre, sono stati inseriti nelle tavole del PUMS e dei Piani di Settore i confini dei Parchi archeologici di interesse nazionale inclusi quelli situati esternamente al Centro Storico, al fine di rilevare le criticità legate al loro collegamento e accessibilità</i></p>	<p><b>PARZIALMENTE RECEPITO</b></p> <p><b>SI INVITA LA AP AD UNA CONSIDERAZIONE PUNTUALE DI QUANTO INDICATO</b></p>



indirizzo per la progettazione alla scala di dettaglio che ne discenderà, è necessario tuttavia evidenziare che manca, in tali tipi di analisi, la gerarchizzazione delle categorie dei beni culturali per tipologia, dimensione e soprattutto livello di rilevanza ai fini della fruizione e delle potenzialità dello sviluppo territoriale, ricadendo questo aspetto tra le finalità del PUMS; tale gerarchizzazione, unita alla valutazione delle criticità specifiche, agevola l'individuazione delle priorità nell'attuazione del piano.

Questo vale soprattutto per le emergenze architettoniche, archeologiche e paesistiche situate nelle zone più esterne la centro storico, periurbane o extraurbane, che sono particolarmente condizionate, nella loro accessibilità dal sistema della mobilità.

E' necessario pertanto inserire nel Rapporto ambientale e negli altri elaborati di piano, tra la documentazione di analisi del contesto anche l'individuazione ed elencazione di tutti quei beni culturali (architettonici, archeologici, paesaggistici) situati nelle zone esterne al centro storico, periurbane o extraurbane che rappresentano poli e attrattori culturali e paesaggistici di rilevante importanza e delle criticità legate al loro collegamento e accessibilità.

Tale elaborato, analogo all'elenco delle zone protette già presente nel R.A., individuando anche l'estensione dei beni, consentirà tra l'altro di evidenziare quali, tra questi attrattori, si sovrappongano in parte o in toto, ad aree



	protette, parchi o riserve naturali. Si fa riferimento in particolare ai Parchi archeologici, ville e Parchi storici periurbani o extraurbani, presenti nell'area metropolitana, con particolare attenzione al territorio di riferimento di questo Parco archeologico di Ostia antica.		
15.8	<p>A questo proposito si rileva che anche nel Volume I del PUMS- Quadro conoscitivo, Cap. 5.5 Localizzazione dei servizi e dei Poli di attrazione, non esiste alcun riferimento a grandi poli culturali e turistici, di rilevanza internazionale, rappresentati ad esempio dai Parchi archeologici e dalle Ville storiche situati nell'ambito della città metropolitana, quali il Parco archeologico di Ostia antica, facendo riferimento unicamente a università, ospedali e centri commerciali, strutture scolastiche. Tale quadro conoscitivo, con la relativa cartografia, deve pertanto tenuto in considerazione ed essere integrato nelle strategie di piano.</p> <p>Il ruolo di attrattore culturale del Parco, appare tra l'altro in coerenza con quanto delineato nel Volume I Cap 7.6 - Domanda turistica, che evidenzia in particolare la prevalenza del flussi turistici dell'hinterland metropolitano concentrati nel comune di Fiumicino, con il 34% delle presenze complessive rispetto al totale degli altri 109 comuni dell'hinterland (presenze rappresentate in parte dai fruitori e visitatori dei siti archeologici ubicati nel comune di Fiumicino e afferenti al Parco archeologico di Ostia antica, che ospita tra i 350.000 e i 400.000 visitatori all'anno).</p>	<p><b>Accolta</b></p> <p><i>Si concorda con l'osservazione, che risulta pertinente e viene pertanto accolta. Come specificato nella nota precedente, si è provveduto a inserire nel Rapporto Ambientale l'elenco dei beni culturali e l'individuazione dei Parchi archeologici e sono stati inseriti nelle tavole dei documenti del PUMS e dei Piani di Settore i confini dei Parchi archeologici di interesse nazionale.</i></p>	<b>RECEPITO</b>
15.9	Criticità evidenziate	Parzialmente accolta	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



<p>Per quanto riguarda specificamente il territorio di competenza di questo Parco archeologico, ricadente a cavallo tra il X Municipio e il Comune di Fiumicino, si evidenziano i seguenti aspetti di interesse in relazione al PUMS, in primo luogo in merito al capitolo Volume 3 Cap.2. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici).</p> <p>Il Parco archeologico di Ostia antica rappresenta uno dei principali poli culturali della Regione, essendo uno dei parchi archeologici più estesi d'Europa. Comprende 13 aree archeologiche e monumentali e ospita 4 sedi museali. I luoghi della cultura aperti stabilmente al pubblico sono gli scavi di Ostia Antica con il Museo ostiense (attualmente in restauro, riaprirà al pubblico nel 2023), l'area archeologica dei Porti Imperiali di Claudio e di Traiano, la Necropoli di Porto all'Isola Sacra, il Castello di Giulio II a Ostia antica e il museo delle Navi a Fiumicino. Altri siti di minore estensione sono aperti in occasioni particolari per attività mirate e visite guidate.</p> <p>L'ubicazione periferica e la limitata accessibilità con i mezzi pubblici rispetto ad altri poli culturali più vicini al centro della capitale limita le possibilità del sistema Ostia antica - Porti imperiali di Claudio e Traiano di esprimere il proprio potenziale anche come driver di sviluppo turistico ed economico per il territorio di prossimità.</p>	<p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto si tratta di una necessità pertinente ma non di pertinenza della scala metropolitana; si rimanda pertanto alla opportuna scala di dettaglio. Per quanto riguarda la scelta dei Centri di mobilità, è opportuno ribadire che essa è avvenuta in base ad una attenta analisi della domanda e alle interconnessioni tra i vari sistemi di trasporto pubblico (gomma + ferro) con gerarchie rilevanti, ed il Parco archeologico di Ostia non presenta i requisiti necessari a tale classificazione. Ciò comunque non preclude che un nodo di valenza turistica/culturale debba essere opportunamente attrezzato con adeguati parcheggi per le auto e per le biciclette. Viene pertanto assorbita l'osservazione specificando nel Piano che per tutti i nodi è auspicabile l'adeguamento dei servizi per la ciclabilità, indipendentemente dalla gerarchia e dalla loro identificazione come Centri di Mobilità.</p> <p><b>Aggiunto</b> nel capitolo indicato (Cap.2 del Volume 3 del PUMS) <b>un riferimento all'importanza di considerare le criticità dei collegamenti con alcuni importanti poli culturali e monumentali in fase di progettazione alla scala di dettaglio, in quanto per tutti i nodi è auspicabile l'adeguamento dei servizi per la ciclabilità, indipendentemente dalla gerarchia e dalla loro identificazione come Centri di Mobilità.</b></p>	
---	---	--



Nell'ambito delle previsioni del PUMS si sottolineano pertanto le seguenti criticità da affrontare in termini di progettazione alla scala di dettaglio, e da prevedere quindi negli indirizzi strategici. Le criticità sono principalmente afferenti al nodo di accesso della stazione ferroviaria di Ostia antica ed alla mancanza di collegamenti diretti con l'aeroporto di Fiumicino, con il porto turistico di Fiumicino e la mancanza di collegamento diretto tra le aree mediante mezzi pubblici, che e rende di fatto irraggiungibili senza l'uso del veicolo privato. (Si fa riferimento in particolare al paragrafo 3.3.1. Garantire l'accessibilità ai luoghi ed ai servizi per tutte le categorie di utenti - S.31 Stazioni del trasporto pubblico su ferro, che dovranno essere accessibili e nelle quali dovrà essere garantita la percorribilità, oltre che in banchina, anche negli scambi tra diversi sistemi di mobilità e verso i centri urbani attraverso l'efficientamento degli impianti di traslazione).

Si segnala in particolare che, poichè la stazione di Ostia antica NON risulta inserita tra i centri di mobilità neppure alla scala urbana, non sembrano previsti quegli interventi per l'accessibilità e per il potenziamento della fruizione ciclistica indispensabili per migliorare l'accessibilità al polo culturale costituito dal sito archeologico di Ostia antica, dal Borgo di Ostia antica e dal castello di Giulio II. Questo nonostante il polo si situi in prossimità dell'importante ciclovia che costeggia il Tevere, di cui il Biciplan prevede il completamento.



<p>Ai fini del miglioramento dell'accessibilità all'intero settore urbano e dello sviluppo in chiave turistica dell'area, oltre al potenziamento della linea Roma Lido previsto in piano, si segnala la necessità di:</p> <p>Adeguare e riqualificare il nodo stazione Ostia antica, con la realizzazione di parcheggi di scambio e servizi per la ciclabilità, possibilmente garantendo tutti quei i servizi previsti nel piano per i centri di mobilità almeno alla scala urbana;</p> <p>Garantire l'accessibilità alle persone con difficoltà motoria e la trasportabilità delle biciclette (anche con pedalata assistita) nell'ambito della stazione ferroviaria di Ostia antica, attualmente priva di ascensori funzionanti: ad esempio adeguamento delle scale per il trasbordo delle biciclette e/o dimensionamento degli ascensori in funzione del trasbordo delle bici elettriche, difficilmente trasportabili a mano sulle scale.</p> <p>Garantire l'accessibilità ai punti di attraversamento stradale sopraelevati (cavalcavia) alle persone con ridotta mobilità con la realizzazione di ascensori, che consentano possibilmente anche il carico di biciclette.</p> <p>Valutare l'introduzione di un sistema di navette per l'accessibilità all'area archeologica principale di Ostia antica e agli altri suoi luoghi della cultura, anche per persone con limitata mobilità.</p>		
--	--	--



	<p>Valutare la possibilità di introdurre una linea di navette che colleghino le principali aree del Parco sia nel Comune di Roma che di Fiumicino (Archeobus) con un circuito dedicato.</p> <p>Facendo poi riferimento al paragrafo 3.4.5. Incentivare l'uso del TPL nelle aree di maggiore interesse sociale o turistico - S.16 - La strategia del PUMS è quella di sostenere con delle azioni mirate la quantità e la qualità dei servizi di trasporto orientati ai turisti, in particolare prevedendo: il miglioramento e rafforzamento dei servizi di connessione tra le porte di accesso alla Città metropolitana (aeroporti, porti e stazioni dell'Alta Velocità) ed il territorio metropolitano, con un occhio di riguardo per gli attrattori turistici al di fuori del capoluogo, attualmente penalizzati sotto il profilo dell'accessibilità);</p>		
15.10	<p>si evidenzia al riguardo la necessità di potenziare le linee TPL di collegamento di Ostia antica sia con quartieri più centrali della città sia con l'aeroporto di Fiumicino.</p> <p>In particolare si evidenzia la mancanza di un collegamento diretto tra l'aeroporto di Fiumicino ed i siti più prossimi, (in particolare il Museo delle Navi, ma anche l'area dei Porti di Claudio e Traiano e Necropoli di Isola sacra) eventualmente fruibili anche nelle soste di scalo da viaggiatori in transito.</p> <p>Sempre nell'ambito delle strategie individuate, nel paragrafo 3.4.5 si prevede: il rafforzamento dei servizi di mobilità sui collegamenti di ultimo miglio turistico; l'identificazione di azioni</p>	<p>Non accolta</p> <p>Si premette che il PUMS contiene tutti i potenziamenti previsti sulla line Roma-Lido dal PUMS di Roma Capitale e dal PRMTL. L'osservazione non è accolta in quanto l'ambito di azione del Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano (PdB) si limita a stabilire gerarchie e organizzazioni del trasporto pubblico. La definizione di percorsi e l'attivazione di nuovi specifici servizi è demandata rispettivamente all'amministrazione comunale per quanto riguarda gli ambiti compresi dentro il comune di Roma Capitale, e alla Regione Lazio per tutti i comuni non capoluogo.</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p>sinergiche tra offerta turistica e servizi di trasporto di fruizione turistica sempre più sostenibili tra cui: servizi di TPL turistici dedicati diffusione dell'informazione di strumenti informatici per la pianificazione del viaggio e l'acquisto integrato di tutti i ticket necessari, biglietti integrati rete di trasporto area vasta e accesso agli attrattoti turistici. Tenendo conto del ruolo e soprattutto delle potenzialità del Parco quale driver di sviluppo turistico del territorio, si indicano in questo ambito le seguenti azioni, che potrebbero costituire un fondamentale supporto per il conseguimento delle succitate finalità nell'area in esame:</p> <p>Attivazione di collegamenti diretti tra Aeroporto di Fiumicino e luoghi della cultura del Parco (in particolare Museo delle Navi)</p> <p>Attivazione di linea dedicata di collegamento tra i diversi luoghi della cultura del Parco sia sul X municipio che nel Comune di Fiumicino (Archeobus).</p>			
16	0273663	10/03/202 3	<b>L. B. - Non sono presenti allegati</b>	
	<p><b>Relativa a</b> Piano della Mobilita delle Persone con Disabilita</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> Piano della Mobilita delle Persone con Disabilita (PMPD) Capitolo: 3.1.3. Trasporto pubblico extraurbano di superficie - Servizi a chiamata Pagina: 81 Figura: [.....]</p> <p><b>Motivazioni</b></p>	<p><b>Accolta</b></p> <p><i>L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta all'interno del Piano come integrazione a quanto già previsto in seguito al recepimento del suggerimento della UICI di promuovere, in assenza di accessibilità completa delle linee, la presenza di un trasporto a chiamata. Si specifica quindi l'esigenza di attivare servizi quali "buoni taxi" dedicati a persone con disabilità per</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>	



	<p>In riferimento all'articolo n° 9 - Accessibilità della Convenzione della Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilità del 2009, si fa presente che non si può dare minore importanza al diritto di mobilità per motivi al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica. Tali spostamenti, indicati come "extra" nel capitolo in questione, comprendono ad esempio: lo svolgimento di attività socio/ricreative, sportive, culturali ecc...</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b>Per gli spostamenti "extra" rispetto a quelli abituali, e necessario attivare la gestione di un servizio attraverso un "Buono taxi", possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità.</b></p>	<p><i>garantire pari dignità agli spostamenti diversi da quelli abituali.</i></p> <p><b>Si è modificata la frase a pag. 81, specificando che si "rende necessario attivare la gestione di un servizio attraverso un "Buono taxi", possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità, al fine di garantire pari dignità anche a spostamenti al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica come ad esempio lo svolgimento di attività socio-ricreative, sportive o culturali."</b></p> <p>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</p>	
<b>17</b>	<b>0273712</b>	<b>10/03/2023</b>	<b>R. E. - Non sono presenti allegati</b>
<b>17.1</b>	<p><b>Relativa a</b> Piano metropolitano della mobilità ciclistica <b>Riferimento in dettaglio</b> <b>Motivazioni</b> L'idea di base è quella di dare al tracciato Pantano Borghese-Fiuggi con la realizzazione di percorsi ciclopedonali lungo l'ex tracciato ferroviario dell'area prenestina, il tutto con l'inserimento di punti di promozione turistica e strutture ricettive ripristinando edifici già esistenti che fungeranno da promozione del patrimonio storico, artistico, culturale e ambientale, già ideato anche dalla Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini col progetto presentato in risposta</p>	<p><b>Accolta</b></p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto l'itinerario tra Roma e la provincia di Frosinone (Anagni, Fiuggi) è garantito dal sistema di corridoi Prenestino, Il Anello, Casilino. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda ai successivi livelli di pianificazione (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica).</i></p> <p>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>all'avviso pubblico del PNRR "Rivoluzione verde e transizione ecologica"</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p> <p>34_TAVOLA 3 Scenario del Piano i Corridoi Aggiungere Corridoio Prenestino 2: Metro C – San cesareo – Zagarolo – Palestrina – Cave – Genazzano – Paliano. Da Paliano (FR) si possono raggiungere Fiuggi (FR) (Ciclovía già esistente) oppure Colleferro (RM) (Ciclovía già esistente)</p> <p>35_TAVOLA 4 Scenario di Piano – Gli interventi Aggiungere all'intervento:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Da Genazzano a Paliano (FR) lungo la SR 155 sul percorso ex ferrovia Roma-Fiuggi</li><li>2. Da Palestrina a Zagarolo lungo la SP 155 sul percorso dell'ex ferrovia Roma Fiuggi</li></ol> <p>33_TAVOLA 2 Scenario di Piano – La Gerarchia aggiungere con primaria la ciclovía: Metro C – San Cesareo – Zagarolo – Cave – Genazzano – Paliano (FR) a fianco della SP 155 sull'ex tracciato della Ferrovia Roma-Fiuggi in parte già finanziata dalla Comunità Montana Castelli Romani e Prenestini</p>		
<b>17.2</b>	<p><i>Nel Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano si richiede di inserire un elemento già esistente.</i></p> <p><b><i>Nella documentazione relativa al Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano si richiede di: nella Tavola 5 - rete dei corridoi extraurbani metropolitani, aggiungere "Nodo Corridoio Extraurbano" a Genazzano, che riguarda il deposito Cotral più grande del Lazio.</i></b></p>	<p><b>Parzialmente accolta</b></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto è stato previsto proprio un corridoio TPL livello bronze che attraversa Genazzano identificato nell'intervento P35-TP-80 (pag. 73 della relazione di Piano). Nella tavola in oggetto non sono indicati i depositi ma solamente l'capolinea del corridoio ed i Centri di mobilità. La localizzazione dei depositi è di competenza regionale e del gestore dei servizi.</i></p>	<b>RECEPITO</b>



			L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale	
18	0273735	10/03/2023	<b>R. E. - Non sono presenti allegati</b>	
	Vedi n.17			
19	0275561	13/03/2023	<b>R. E. - Sono presenti allegati</b>	
	Vedi n.17			
20	0275571	13/03/2023	<b>J. D.B. - Non sono presenti allegati</b>	
	<p><b>Relativa a</b> Piano della Mobilita delle Persone con Disabilita</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> Piano della Mobilita delle Persone con Disabilita (PMPD) Capitolo: 3.1.3. Trasporto pubblico extraurbano di superficie - Servizi a chiamata Pagina: 81</p> <p><b>Motivazioni</b> In riferimento all'articolo n° 9 - Accessibilità della Convenzione della Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilita del 2009, si fa presente che non si può dare minore importanza al diritto di mobilita per motivi al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica. Tali spostamenti, indicati come "extra" nel capitolo in questione, comprendono ad esempio: lo svolgimento di attività socio/ricreative, sportive, culturali ecc...</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b>Per gli spostamenti "extra" rispetto a quelli abituali, e necessario attivare la gestione di un</b></p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta all'interno del Piano come integrazione a quanto già previsto in seguito al recepimento del suggerimento della UICI di promuovere, in assenza di accessibilità completa delle linee, la presenza di un trasporto a chiamata. Si specifica quindi l'esigenza di attivare servizi quali "buoni taxi" dedicati a persone con disabilità per garantire pari dignità agli spostamenti diversi da quelli abituali.</i></p> <p><b><i>Si è modificata la frase a pag. 81, specificando che si "rende necessario attivare la gestione di un servizio attraverso un "Buono taxi", possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità, al fine di garantire pari dignità anche a spostamenti al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica come ad esempio lo svolgimento di attività socio-ricreative, sportive o culturali."</i></b></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>	



	<i>servizio attraverso un "Buono taxi", possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità.</i>		L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale		
21	0275584	13/03/2023	<b>E. M. – Comune di Fiumicino - Non sono presenti allegati</b>		
	<p><b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> [Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale – Volume Tre – Documento di piano Capitolo 9: “Interventi proposti dal PUMS” – Paragrafo 9.1: “Il trasporto pubblico locale” – Azione. 001: “Sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria metropolitana RFI e Regionale” Pagina 183 Figura 9.5 <b>Motivazioni</b> Riportare la ferrovia a Fiumicino Città La tranvia proposta tra Fiumicino Città e Fiera di Roma, per capacità e tracciato, non è efficace allo scopo di soddisfare le esigenze di mobilità rapida tra Roma e il principale comune dell’hinterland, per un bacino di utenti tra Fiumicino Centro, Isola Sacra, Focene, di oltre 45.000 abitanti, destinati ad aumentare ulteriormente nei prossimi anni in base alle vigenti previsioni urbanistiche, per non contare i flussi turistici in continuo aumento. Indagini effettuate hanno dimostrato che nessuno utilizza la stazione dell’aeroporto per giungere in città, le caratteristiche della stazione sono dedicate al servizio aeroportuale e non agli utenti pendolari: non sono previsti parcheggi di scambio, i costi sono elevati. Si deve invece riconnettere la città di Fiumicino alla rete</p>		<p><b>Parzialmente accolta</b> <i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Infatti, più che un'osservazione, si tratta di una proposta di tipo infrastrutturale che andava avanzata nella fase partecipativa dedicata alla raccolta delle proposte di azione (Partecip-Azione, maggio-luglio 2022). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</i> <b>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</b> L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</p>		<b>RECEPITO</b>



	<p>nazionale; anche grazie al previsto quadruplicamento della tratta per Ponte Galeria la realizzazione dei due chilometri di ferrovia necessari per connettere Bivio Porto a via Coccia di Morto non recherebbe alcun danno ai servizi per l'aeroporto. In una fase successiva si dovrebbe poi integrare il servizio su ferro con la realizzazione della diramazione della linea "E" che, come previsto dal PRMTL, deve arrivare sia in città che in aeroporto.</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b>Ricostruzione della tratta Bivio Porto – Fiumicino Città fino al parcheggio di interscambio realizzato dal Comune tra via Coccia di Morto e via Foce Micina.</b></p>		
<b>22</b>	<b>0275594</b>	<b>13/03/2023</b>	<b>M. F. - Non sono presenti allegati</b>
22.1	<p><b>Osservazione 1</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 Pagina: 187 (189 del pdf) Figura: 9.4 <b>Motivazioni</b> La rete romana ha bisogno di una cintura tranviaria veloce che svolga un compito di tangenziale e che colleghi i vari quartieri periferici/semiperiferici. Il grande vantaggio è quindi un collegamento senza passare dal centro, grande limitazione della rete del ferro odierna. In tal senso, la fine del tram 10 a Ponte Mammolo</p>	<p><b>Non accolta</b></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto dall'analisi trasportistica condotta in sede di valutazione dello scenario di piano è emerso che un servizio di tale lunghezza non avrebbe i carichi sufficienti per giustificare la sostenibilità di una linea tranviaria. Relativamente al prolungamento della tramvia fino a Saxa Ruba, L'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, in sede di redazione del PUMS di Roma Capitale, ha valutato tale prolungamento a bassa potenzialità di domanda tale da non giustificare un servizio rapido di massa.</i></p> <p><i>Nel Rapporto Ambientale sono state riportate le analisi fatte nel volume 2 del PUMS per la selezione degli interventi</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>(Figura 9.4) e la definizione del corridoio P35-TP-93 per Fidene rappresenta un'occasione mancata, a maggior ragione vista la storica predisposizione del Viadotto dei Presidenti per il passaggio del tram</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>Prolungamento del Tram 10 a Fidene in sostituzione del corridoio P35-TP-93. Il sottoscritto propone inoltre di prolungare ulteriormente il tram a Saxa Rubra, per scambiare con la Roma-Nord (futura linea F), eventualmente anche al Policlinico S.Andrea sostituendo così il collegamento Policlinico S.Andrea-Centro RAI-Fidene.</i></p>		
22.2	<p><b>Osservazione 2</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 Pagina: 182 e 187 (184 e 189 del PDF) Figura: 9.1 e 9.4 <b>Motivazioni</b> La precedentemente citata necessità di una cintura tranviaria richiede che il tram 10 abbia un percorso rapido, fluido, senza intoppi, nell'ottica di favorire il trasporto pubblico e renderlo competitivo anche negli spostamenti tangenziali. Si pensi in particolare al grande flusso di pendolari che si recano al quartiere EUR-Laurentina ogni giorno per lavoro e che potenzialmente potrebbero usufruire della tratta. <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p>	<p><b>Non accolta</b></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto le specifiche scelte progettuali attraverso le quali implementare la proposta del PUMS ricadono in una successiva fase progettuale. In via generale, si fa presente che i finanziamenti per i progetti relativi ad infrastrutture per il trasporto rapido di massa prevedono che le linee siano in sede riservata per almeno il 75% del loro percorso.</i></p> <p><i>Non comporta modifiche al Rapporto Ambientale In quanto è demandata ad una successiva fase progettuale.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCANTRO</b></p>



	<i>Elevazione del tram 10 a metrotram, con sede esclusiva, fermate ogni ~500 metri, priorità semaforica e sovrappasso/sottopasso degli incroci ove possibile.</i>		
22.3	<p><b>Osservazione 3</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 Pagina: 182, 190 (184 e 192 del PDF) Figura: 9.1 e 9.6 <b>Motivazioni</b> 1. Le già sopracitate motivazioni per una cintura tangenziale tranviaria veloce ed efficace. 2. La grande mole di spostamenti dai castelli romani/ciociarina verso l'EUR/Laurentina, documentata dal fatto che il tratto del Raccordo Anulare EUR/Appia/Uscita A1 Napoli è tra i più trafficati. <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b><i>Ampliamento della fermata Statuario-Parco Appia Antica alle future S4,S6 (oggi FL4, FL6). Ipotizzando la localizzazione della futura stazione in Viale Appio Claudio (fonte google maps, si veda foto allegata) la coppia di binari delle S4,S6 dista circa 170 metri da quella delle S2, S5, rendendo piuttosto facile il collegamento. L'ampliamento permetterebbe alla vasta utenza dei Castelli Romani e della Ciociaria di scambiare con il tram 10 avendo un collegamento rapido per l'EUR e rappresentando un'alternativa davvero competitiva con il mezzo privato. I</i></b></p>	<p><b>Parzialmente accolta</b></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto gli interventi e le modifiche proposte non rientrano nell'orizzonte temporale del Piano (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, verranno inseriti come proposte tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</i></p> <p><b><i>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</i></b></p> <p>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano</p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<p><i>numerosi pendolari dai Castelli Romani e dalla Ciociaria che sono diretti all'EUR/Laurentina ad oggi sono costretti a passare per Termini, allungando di molto i loro percorsi e di fatto rendendo il mezzo privato preferibile. Questo problema persisterebbe qualora rimanesse l'attuale soluzione di limitare la fermata Statuario-Parco Appia Antica all'uso delle future S2, S5.</i></p>		
22.4	<p><b>Osservazione 4</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 Pagina: 187 Figura: 9.4 <b>Motivazioni</b> La rete romana tranviaria odierna è in molti casi lenta, diventando quindi poco attraibile per molti utenti. Le cause principali sono due, la prima è la mancanza di priorità semaforica, la seconda è (in alcuni casi) una eccessiva vicinanza tra fermate (200-300 metri circa) tra fermate. Quest'ultima accade in particolare quando la corsia preferenziale è condivisa con l'autobus, che ha fermate più frequenti. <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>Due interventi da avviare per la rete tram esistente e da inserire come vincoli progettuali per le future tranvie. I due interventi sono anche attuabili singolarmente, con priorità per il primo intervento.</i></p>	<p><b>Non accolta</b></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto le specifiche scelte progettuali attraverso le quali implementare la proposta del PUMS ricadono in una successiva fase progettuale. Tali eventuali scelte, peraltro, necessitano di valutazioni sugli impatti sulle prestazioni dei servizi tramviari in termini di velocità commerciali e, di conseguenza, su eventuali rimodulazioni dei turni macchina e turni uomo che esulano dalle competenze della pianificazione strategica e, di contro, rientrano nella gestione operativa del servizio.</i></p> <p><i>Si fa comunque presente che tutti i nuovi progetti di linee tramviarie prevedono la priorità semaforica.</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Priorità semaforica agli incroci per i tram: sicuramente attuabile per i tratti che hanno utilizzo esclusivo della corsia preferenziale (es. le intere linee 2 ed 8, Via Prenestina...), fortemente valutabile per tutte le altre. Questo punto si applica, a maggior ragione, anche alle metrotranvie future.</b></li><li>• <b>Rimodulazione delle fermate dei tram per aumentarne la velocità. Qualora possibile, considerazione dell'uso esclusivo della corsia preferenziale per il tram per evitare rallentamenti dovuti agli autobus. Esempio pratico è l'asse di Viale Regina Elena/Viale Regina Margherita, dove le linee 3 e 19 percorrono (tra le fermate Verano e Liegi/Ungheria) 3km con 10 fermate ed un distanziamento medio di 300 metri a fermata. In tal caso sarebbe opportuno una velocizzazione con riduzione delle fermate ogni ~500 metri distinguendo tra fermate tram e fermate autobus: il tram quindi svolge un ruolo di trasporto a media/lunga percorrenza, mentre l'autobus viene usato per trafitti più brevi. Si valuti inoltre in alcuni casi della rete tranviaria l'uso esclusivo della corsia preferenziale.</b></li></ul>		
22.5	<p><b>Osservazione 5</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 Pagina: 184 (186 del PDF) Figura: 9.1, 9.2</p>	<p><b>Non accolta</b></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto le infrastrutture e i servizi in questione, sono di competenza della Regione Lazio. I prolungamenti proposti, inoltre, ricadrebbero in un orizzonte temporale ben oltre a quello di riferimento del PUMS.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RICONTRRO</b></p>



	<p><b>Motivazioni</b> Le ferrovie Roma-Lido e Roma-Nord vedono il loro potenziale limitato dall'iniziare il percorso alle porte del centro storico. Nell'ottica di sfruttare al massimo la rete esistente, risulterebbe particolarmente utile l'idea di prolungare queste linee verso il centro o zone semicentrali, in quanto si avrebbero due nuove linee metropolitane con uno sforzo minore rispetto a due linee ex-novo.</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>Valutare il prolungamento delle Ferrovie Roma-Lido e Roma-Nord verso il centro o zone semicentrali con finalità di collegamento tangenziale. Un esempio del primo caso è realizzato da Metrovia, che propone la congiunzione di Roma-Lido e Roma-Nord tramite le nuove stazioni Marmorata, Foro Boario, Venezia, Augusto Imperatore.</i></p>		
22.6	<p><b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Tavola 2B e relativi documenti <b>Motivazioni</b> Il problema della gestione del Nodo di Porta Maggiore è tuttora irrisolto, viste le varie linee che dovranno attraversarlo da PUMS comunale (si veda <a href="https://metroviaroma.it/metrovia-fermata/porta-maggiore/">https://metroviaroma.it/metrovia-fermata/porta-maggiore/</a>) <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>Re-ingegnerizzazione del nodo di Porta Maggiore con il duplice obiettivo di riqualificare la piazza preservando i reperti archeologici e</i></p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto la proposta non ricade nel campo di applicazione del PUMS metropolitano. In ogni caso, lo svolgimento di tali studi spetta alle successive fasi progettuali. Le eventuali scelte progettuali, infatti, necessitano di valutazioni sugli impatti sulle prestazioni dei servizi tramviari in termini di velocità commerciali e, di conseguenza, su eventuali rimodulazioni dei turni macchina e turni uomo che esulano dalle competenze della pianificazione e, di contro, rientrano nella gestione operativa del servizio.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCOntRO</b></p>



	<i>migliorare i percorsi tranviari. Ad esempio, si valuti la proposta di Metrovia (link nelle motivazioni) per un nuovo assetto del nodo.</i>		
22.7	<p><b>Osservazione 7</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 Pagina: 184 (186 del PDF) Figura: 9.2 <b>Motivazioni</b> Difficoltà da parte della popolazione, specialmente turistica, a comprendere l'esistenza di nodi ferroviari le cui fermate hanno nomi diversi a seconda dei gestori della fermata. <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b><i>Rinominazione di alcune fermate del trasporto rapido di massa con un nome univoco per facilitarne il riconoscimento. Nello specifico, un nome unico per i nodi Porta S.Paolo/Piramide/Ostiense, Libia/Nomentana, Ponte Lungo/Tuscolana, Villa Carpegna/Baldo degli Ubaldi.</i></b></p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto la proposta è ritenuta sicuramente condivisibile e in linea con le strategie del Piano (Strategia S.23 - Migliorare l'informazione nei nodi di scambio), che viene pertanto integrata. Tuttavia è da sottolineare che l'attuazione di tali modifiche è responsabilità dei gestori dei servizi e delle infrastrutture.</i></p> <p><b><i>Aggiunta specifica azione nel PUMS Volume 3</i></b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	RECEPITO
22.8	<p><b>Osservazione 8</b> <b>Relativa a</b> Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan) <b>Riferimento in dettaglio</b> Tavola 4 (e relativo adeguamento del PUMS ciclabile comunale) <b>Motivazioni</b></p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto, seppur di scala urbana, si tratta di tracciati presenti nel Piano e previsti nell'intervento R28-BC-86.</i></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto gli interventi sono già presenti nello scenario di Riferimento</i></p>	RECEPITO



L'Università di Roma Tor Vergata è raggiunta da studenti e personale per la stragrande maggioranza in macchina, nonostante una buona fetta del bacino di utenza risieda entro 4km dall'università (come il sottoscritto). La ragione sta anche nel fatto che i quartieri vicini non sono collegati a livello pedonale e ciclabile, ad esempio dalla Facoltà di Ingegneria a Torrenova l'unica alternativa a piedi è molto rischiosa, ovvero attraversare Via della Sorbona (strada ad elevato e veloce scorrimento) senza un attraversamento pedonale.

La già esistente ciclabile di via Della Sorbona risulta poco pratica perché non permette attraversamenti sicuri per le facoltà di Ingegneria/Economia, così come non ha un attraversamento privilegiato sulla molto trafficata rotonda del Policlinico. Anche gli spostamenti tra alcune facoltà risultano difficoltosi, si pensi alla Macroarea di Scienze MM.FF.NN e le restanti facoltà. Tor Vergata risulta quindi un'Università impossibile da raggiungere per pedoni e ciclisti, e il mezzo privato (e in parte minore, pubblico) spesso rappresenta l'unica alternativa plausibile.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

***Nuova rete ciclo-pedonale tra le facoltà di Tor Vergata ed i quartieri vicini, nello specifico: Giardinetti, Torrenova, Tor Bella Monaca, Tor Vergata, Romanina, Osteria del Curato, Vermicino (tramite Via di Passo Lombardo). Ove possibile, la rete evita gli incroci con le strade esistenti tramite sottopassi/sovrappassi. La rete***



	<i>permetterà una maggiore fruibilità dell'Università da parte della popolazione e la possibilità di recarsi all'università a piedi o in bicicletta.</i>					
<b>23</b>	<b>0275603</b>	<b>13/03/2023</b>	<b>Aeroporti di Roma</b>	<b>Sono presenti allegati</b>		
23.1	<b>Osservazione 1</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> PUMS_volume3 - Capitolo: 9. Interventi proposti nel PUMS - Pagina: 182 - Figura: 9.1 <b>Motivazioni</b> Tra gli interventi di sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria è prevista la realizzazione di raccordi ferroviari tra la linea FL1 e la linea FL5, per cui sarebbe prioritaria la realizzazione entro il Giubileo; tuttavia, tra i differenti servizi ferroviari ipotizzati nel Piano che collegano la città di Roma con l'Aeroporto di Fiumicino <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b>Inserire il servizio (anche Leonardo Express) Roma – Fiumicino Aeroporto con fermata a S. Pietro</b>			<i>Non accolta</i>  <i>L'osservazione non può essere accolta in quanto l'organizzazione dei servizi proposta presuppone la chiusura dell'anello ferroviario, ponendosi in un orizzonte di lungo periodo non compatibile con il Giubileo 2025. La proposta riguarda poi un tema di contratto di servizio in essere tra la Regione Lazio e l'operatore di trasporto ferroviario, non pertinente quindi nel campo di azione del PUMS.</i>		<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>
23.2	<b>Osservazione 2</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> PUMS_volume3 Capitolo: 9. Interventi proposti nel PUMS Pagina: 182, 195 Figura: 9.1, 9.3			<i>Non accolta</i>  <i>L'osservazione non può essere accolta in quanto la connessione tra Ostia e l'aeroporto di Fiumicino è prevista tramite un collegamento tranviario che è attualmente in fase di studio tramite apposito PFTE. Le valutazioni sulla domanda servita saranno perciò approfondite in sede di PFTE, in corso di redazione al</i>		<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



<p><b>Motivazioni</b></p> <p>Non si ritiene efficace la proposta di diramazione della linea Roma–Lido verso l’Aeroporto di Fiumicino in corrispondenza della stazione di Acilia Sud, per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Si sovrappone ad altre infrastrutture di spostamento di massa già previste (es quadruplicamento Fl1)</li><li>- Non cattura la domanda degli addetti aeroportuali che risiedono nel litorale romano (Fiumicino e Municipio X) che oggi non può fruire di collegamenti efficaci per l’aeroporto. Allo stato attuale il 41% dei circa 40.000 addetti giornalieri che lavorano sullo scalo risiedono nelle aree del litorale e utilizzano per il 95% l’auto propria per raggiungere l’aeroporto, con tutte le conseguenze del caso.</li><li>- Si evidenzia inoltre che la c.d. “Porta est” al Leonardo da Vinci non è prevista e lo strumento di pianificazione all’interno degli aeroporti è definito secondo quanto stabilito dalla normativa di settore attraverso i c.d. “Piani di Sviluppo Aeroportuali” che definiscono l’assetto delle infrastrutture aeroportuali nel medio e lungo periodo in funzione della crescita del traffico aeroportuale.</li></ul> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p> <p><b><i>Si suggerisce di prevedere (come riportato nella scheda di pagina 83 del Documento Valutazione Proposte), in alternativa, un sistema di trasporto ad alte prestazioni capacitive (tipo people mover) collegato con lo scalo dalla stazione di Ostia Lido Nord della linea Roma Ostia Lido in</i></b></p>	<p><i>momento della scrittura del presente documento. Si ribadisce, inoltre, che tale intervento è previsto dallo scenario tendenziale del PUMS approvato di Roma Capitale, interamente assorbito all’interno del PUMS metropolitano come previsto dalla memoria di giunta capitolina n.78/2022 del 22/12/2022.</i></p>	
---	---	--



	<p><i>grado di intercettare direttamente anche i passeggeri da Ostia e che percorra l'asse viario di via della Scafa. In tal modo si potranno collegare due nodi di trasporto ferroviario, la Roma Lido e la ferrovia dell'aeroporto, intercettando la mobilità pendolare sull'asse nord-sud della costa romana e generando il c.d. "effetto rete" trasportistico.</i></p> <p>Su questo aspetto AdR ha condotto un'analisi che può condividere con Città metropolitana.</p> <p>Per questa infrastruttura sarebbe necessario già individuare un soggetto attuatore e la fonte di finanziamento.</p>		
23.3	<p><b>Osservazione 3</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> PUMS_volume3 Capitolo: 9. Interventi proposti nel PUMS Pagina: 182 Figura: 9.1 <b>Motivazioni</b> Il piano tiene in considerazione un piano di sviluppo aeroportuale non aggiornato con diversi servizi in attestamento a Porta Est. <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i><b>Il piano prevede anche la realizzazione di nuove fermate sul servizio regionale FL1. A tal riguardo si richiede di prevedere una fermata di prossimità nell'area dove Aeroporti di Roma sta prevedendo lo sviluppo di medio lungo termine, ovvero tra Parco Leonardo e la stazione ferroviaria dell'aeroporto, prevedendola</b></i></p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione, seppur di interesse e meritevole di approfondimenti rispetto agli sviluppi ipotizzati e alle proposte di eventuale localizzazione, non può essere accolta in quanto si tratta di un intervento non previsto dal PRMTL, di cui il PUMS metropolitano è subordinato. Tuttavia, specifici interventi a scala puntuale, come quello proposto, mirati a incrementare l'accessibilità alle aree interessate da previsioni di sviluppo aeroportuale saranno approfondite in sede di PFTE del Corridoio Ostia-Fiumicino, in corso di redazione al momento della scrittura del presente documento.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p><i>compatibilmente all'inserimento delle strade complanari alla Roma Fiumicino.</i></p> <p><i>Su questo ADR ha elaborato un'ipotesi che può essere condivisa e per cui si rimanda ad eventuali approfondimenti successivi.</i></p>		
23.4	<p><b>Osservazione 4</b></p> <p><b>Relativa a</b></p> <p>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b></p> <p>PUMS_volume3</p> <p>Capitolo: 9. Interventi proposti nel PUMS</p> <p>Pagina: 188</p> <p>Figura: 9.5</p> <p><b>Motivazioni</b></p> <p>Il piano prevede dei collegamenti tramite trasporto pubblico con l'aeroporto anche da litorale sud. In particolare si evidenzia che i collegamenti mediante servizi tranviari con l'Aeroporto di Fiumicino anche dal litorale sud appaiono caratterizzati da numerose fermate e percorsi articolati che mal si adattano alle esigenze del territorio, alla domanda di mobilità pendolare e generata dallo scalo di Fiumicino; si ricorda infatti che il 41% degli addetti aeroportuali risiedono tra il Comune di Fiumicino (Isola Sacra in particolare) e il decimo municipio, motivo per cui si ritiene fondamentale prevedere il collegamento rapido nord-sud di cui alla proposta di modifica seguente. Si suggerisce pertanto di semplificare i collegamenti con percorsi più lineari e, quindi, più rapidi.</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b></p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto la connessione tra Ostia e l'aeroporto di Fiumicino è prevista tramite un collegamento tranviario che è attualmente in fase di studio tramite apposito PFTE. Le valutazioni sulla domanda servita saranno perciò approfondite in sede di PFTE, in corso di redazione al momento della scrittura del presente documento. Si ribadisce, inoltre, che tale intervento è previsto dallo scenario tendenziale del PUMS approvato di Roma Capitale, interamente assorbito all'interno del PUMS metropolitano come previsto dalla memoria di giunta capitolina n.78/2022 del 22/12/2022.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p><i>Per i tratti provenienti da Fiera di Roma e Parco Leonardo si suggerisce di sfruttare il corridoio C5 nato proprio come corridoio per il TPL.</i></p> <p><i>Per i percorsi tramviari potrebbero essere eventualmente valutati brevi tratti verso Fiumicino città dalla zona ovest dello scalo, di concerto con ENAC.</i></p>		
23.5	<p><b>Osservazione 5</b></p> <p><b>Relativa a</b></p> <p>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b></p> <p>PUMS_volume3</p> <p>Capitolo: 9. Interventi proposti nel PUMS</p> <p>Pagina: 201</p> <p><b>Motivazioni</b></p> <p>Per quanto riguarda gli interventi stradali il piano non riporta né il completamento delle complanari alla A91 fino al centro abitato di Fiumicino, né il potenziamento di via della Scafa. Tali interventi, tra l'altro presenti in diversi strumenti pianificatori (PRTML; PQuadro, etc), sono fondamentali (già da oggi) per garantire un'adeguata accessibilità al territorio e allo scalo sia da Roma che dal litorale per il traffico pendolare.</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p> <p><b>Includere tali interventi all'interno del Piano per i seguenti aspetti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Il completamento delle complanari alla A91 fino al centro abitato di Fiumicino consentirà di rendere l'autostrada Roma-Fiumicino un'arteria dedicata all'aeroporto evitando che il traffico non aeroportuale comprometta il livello di</b></li></ul>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto gli interventi relativi alle complanari all'A91, al potenziamento di via della Scafa e alla realizzazione del ponte dei congressi fanno parte dello Scenario di Riferimento (Allegato 1 del PUMS Volume 1 - Quadro Conoscitivo).</i></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto gli interventi sono già presenti nello scenario di Riferimento.</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



*servizio dell'autostrada A91 e la viabilità dello scalo. Difatti, lo scopo del collegamento è quello di suddividere il traffico locale da quello da e per l'aeroporto, in modo da dedicare esclusivamente l'autostrada Roma-Fiumicino alla sua funzione primaria di collegamento città-aeroporto, fornendo nel contempo un collegamento diretto con la città di Fiumicino ed il litorale tirrenico. Il completamento del sistema di complanari alla A91 rappresenterebbe oltretutto un sistema viario alternativo per la mobilità diretta o proveniente dall'abitato di Fiumicino in grado, da una parte, di evitare commistioni della mobilità locale con il traffico aeroportuale e dall'altra di drenare il traffico su un percorso alternativo quando il traffico sull'autostrada è fortemente congestionato consentendo ai passeggeri di raggiungere lo scalo in tempi ragionevoli.*

*Inoltre consentirebbe di avere una viabilità alternativa in caso forte congestione dell'autostrada causata da eventi improvvisi come incidenti.*

*• La trasformazione di via della Scafa a strada di scorrimento veloce consentirebbe di fluidificare il sistema gomma, aumentando al tempo stesso la connettività dell'aeroporto con i centri abitati a sud ad esso più prossimi (in particolare Ostia e Fiumicino). Tali centri urbani sono caratterizzati da un numero elevato di spostamenti da e per lo scalo soprattutto legati agli addetti aeroportuali come confermato dai risultati delle indagini svolte sistematicamente da ADR.*



	<p><i>Per queste opere, in particolare per le strade complanari, necessarie e urgenti già per Giubileo, andrebbe subito trovato il soggetto attuatore e la fonte di finanziamento.</i></p>		
23.6	<p><b>Osservazione 6</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> PUMS_volume3 Capitolo: 9. Interventi proposti nel PUMS <b>Motivazioni</b> Il piano non riporta alcun riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility) <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> Includere tale tipologia di mobilità all'interno del Piano come fatto per il PUMS di Roma Il piano, che dovrebbe avere una visione di medio periodo, non riporta alcun riferimento alla AAM Advanced Air Mobility sia nell'ambito del trasporto di persone che di quello delle merci che si ritrova invece nel PUMS della città di Roma. Tali forme di trasporto e servizi, sono rese possibili grazie allo sviluppo di nuovi velivoli innovativi, sostenibili, adatti ad operare in aree popolate, urbane e ad essere integrati, in un'ottica multimodale, nel sistema di trasporto locale e regionale. I principali elementi che caratterizzano tali sistemi aerei sono: propulsione elettrica, decollo e atterraggio verticale (eVTOL – electrical vertical take off and landing), con o senza pilota a bordo (UAS – Unmanned Aerial System), utilizzo di nuovi materiali compositi molto leggeri e resistenti, tecnologie digitali per il controllo del</p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto risulta in linea con il principio di armonizzazione con i contenuti del PUMS di Roma Capitale. Pertanto, è stato inserito il riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility).</i></p> <p><b><i>Inserito riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility) secondo quanto indicato nel par. 5.2.4 del Volume 2 del PUMS di Roma Capitale.</i></b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



volo, ridotto inquinamento acustico o quasi nullo, zero emissioni inquinanti a livello locale, bassi costi di manutenzione ed operativi. Caratteristiche queste che, diversamente dagli elicotteri, consentono nuove forme di trasporto passeggeri e cargo in prossimità di aree urbane densamente popolate. Per fare fronte a queste esigenze e concretizzare lo sviluppo della mobilità aerea avanzata in Italia, l'ENAC nel 2021, in coordinamento con il MIT (ex MIMS), ha elaborato e pubblicato il "Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Aerea Avanzata (AAM) 2021-2030" dove sono esplicitati la visione nazionale, gli obiettivi strategici, una Roadmap tecnologico-regolamentare. Tale strategia è costruita intorno a quattro innovative applicazioni target:

- trasporto di persone in ambiente urbano ed extraurbano (air-taxi);
- trasporto di merci generiche e materiale biomedicale (medical & goods delivery);
- ispezione e mappatura di aree ed infrastrutture (inspection and mapping)

Un possibile network, per poli di interesse e catchment area, potrebbe includere i seguenti nodi:

- aeroporti di Fiumicino e di Ciampino
- aeroporto dell'Urbe
- zona EUR
- zona Aurelia/Vaticano
- zona Termini
- zona Tecnopolo Tiburtino
- zona Prati/Monte Mario



	<ul style="list-style-type: none"><li>• zona Ostiense</li><li>• Porto di Civitavecchia</li></ul>		
23.7	<p><b>Osservazione 7</b> <b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano <b>Riferimento in dettaglio</b> 22_Piano di Bacino_Documento di Piano Capitolo: 5 Le porte di Accesso alla città metropolitana Pagina:96 <b>Motivazioni</b> Sono presenti alcune imprecisioni inerenti gli scali di Ciampino e Fiumicino <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b>Riguardo Fiumicino:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Il nuovo Masterplan di Fiumicino è in corso di elaborazione di concerto con ENAC, conferma la necessità della nuova pista di volo e prevede l'ampliamento del sistema aerostazioni ed opere connesse all'interno dell'attuale sedime aeroportuale e nell'area di Pianabella.</b></li><li>• <b>E' necessario pertanto inserire una parte (capitolo, capoverso, ...) relativo allo sviluppo dell'aeroporto di Fiumicino (compresa una eventuale rappresentazione grafica).</b></li></ul> <p><b>Riguardo Ciampino:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Lo scalo di Ciampino è uno scalo che in virtù del DM 345 del 2018 del Ministero dell'Ambiente è soggetto a limiti di capacità operabile e pertanto non ulteriormente sviluppabile.</b></li></ul>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto il PUMS non può assumere risultanze di documenti ancora in corso di elaborazione. Si è provveduto tuttavia ad integrare il testo dichiarando che è in corso di elaborazione il masterplan complessivo di tutta l'area aeroportuale, e relativamente a Ciampino, si è aggiunto il riferimento al D.M. indicato nell'osservazione e a quanto riportato nel Piano aeroporti emesso da ENAC.</i></p> <p><b>Integrato il testo con le modifiche suggerite nell'osservazione</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>• <b>Ulteriore sviluppo potrà avvenire sullo scalo di Fiumicino, come anche riportato nel Piano nazionale degli aeroporti emesso da ENAC di recente pubblicazione per consultazione.</b></p>		
23.8	<p><b>Osservazione 8</b> <b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano <b>Riferimento in dettaglio</b> 22_Piano di Bacino_Documento di Piano Capitolo: 5 Le porte di Accesso alla città metropolitana Pagina:97 <b>Motivazioni</b> Sono presenti alcune informazioni mancanti riguardo l'accessibilità di Fiumicino <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b>Oltre ai servizi citati sono attivi ulteriori servizi AV che non sono al di fuori dell'ambito della città metropolitana, ma che vale la pena evidenziare. In particolare, sono attivi anche servizi AV Frecciarossa tra Venezia, Padova, Bologna, Firenze, Roma e Fiumicino Aeroporto. Connessioni dirette AV da/per Firenze, Napoli, Bologna Tra Genova, La Spezia, Pisa, Firenze, Roma e Fiumicino Aeroporto sono disponibili due collegamenti Frecciargento al giorno. Inoltre, si ritiene fondamentale accennare all'accordo per lo sviluppo dell'intermodalità e della sostenibilità dei servizi su ferro e su gomma siglato a dicembre del 2021 tra ADR ed il gruppo FS.</b></p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si è provveduto ad integrare il testo con quanto riportato nella scheda.</i></p> <p><b>Aggiunta la lista di ulteriori servizi indicati nell'osservazione</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<b>RECEPITO</b>
23.9	<p><b>Osservazione 9</b></p>	<p><i>Accolta</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p><b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> 22_Piano di Bacino_Documento di Piano Capitolo: 5 Le porte di Accesso alla città metropolitana Pagina:98</p> <p><b>Motivazioni</b> Sono presenti alcune informazioni mancanti riguardo l'accessibilità di Fiumicino e di Ciampino</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b> <i>Su Fiumicino: era presente anche un servizio ATAC (linea 060) che collegava l'aeroporto con Ostia che è stato sospeso a causa delle limitazioni di peso inserite da ANAS sul viadotto di via dell'aeroporto.</i> <i>Su Ciampino: la linea ATAC 720 collega l'aeroporto con la fermata della metro B Laurentina. La linea ATAC 520 collega l'aeroporto con la fermata della metro A Cinecittà.</i></p>	<p><i>L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si è provveduto ad integrare il testo con quanto riportato nella scheda.</i></p> <p><b>Aggiunta la lista di ulteriori servizi indicati nell'osservazione</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	
23.10	<p><b>Osservazione 10</b></p> <p><b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> 22_Piano di Bacino_Documento di Piano Capitolo: 5 Le porte di Accesso alla città metropolitana Pagina:12</p> <p><b>Motivazioni</b></p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si è provveduto a modificare il testo secondo le indicazioni suggerite.</i></p> <p><b>Modificata la frase in oggetto</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	Quanto riportato su Fiumicino si ritiene da integrare <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>Non si ritiene opportuno parlare di inadeguatezza con riferimento allo scalo di Fiumicino, ma si suggerisce di menzionare la necessità di incrementare l'offerta di servizi AV ben combinato all'operativo dei voli. Con il progetto del quadruplicamento di RFI ed il completamente dell'anello ferroviario potranno essere garantite frequenze più elevate e nuovi collegamenti da nord.</i>		
24	0275640	13/03/2023	A. G. – Rete Vivin strada Aps - Non sono presenti allegati
	<b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento di valutazione delle proposte di azione PROPONENTE ISPRA (mobility manager) PROTOCOLLO CMRC-2022-0107654 pag. 30 <b>Motivazioni</b> La mobilità sostenibile riconosce due colonne portanti di modalità di spostamento come soluzioni alle gravi esternalità del traffico privato: il trasporto pubblico e le mobilità leggere. Dalla combinazione di queste otteniamo multimodalità e intermodalità, altrettanto auspicabili. L'obiettivo è la visione di trasferire quote crescenti di traffico privato congestionante, energivoro, impattante ambientalmente e troppo spesso violentemente mortale sulle modalità	<i>Parzialmente accolta</i>  <i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la promozione del car pooling e della MaaS risulta in linea con gli obiettivi del PUMS ed è già assorbita in specifiche strategie. Tuttavia non si entra nel dettaglio sul tipo di app in quanto non è possibile per un PUMS fare riferimento esplicito a prodotti specifici di aziende o cittadini privati all'interno della documentazione di Piano.</i> <i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i>	<b>RECEPITO</b>



sostenibili si scontra con i limiti del trasporto pubblico e la vulnerabilità, a causa proprio della minaccia costante rappresentata dalla violenza del traffico, delle mobilità leggere. Possiamo però sfruttare lo stesso potenziale di trasporto inutilizzato (ogni auto gira in media con 1,2 persone a bordo su 4/5 posti disponibili) per ottimizzare quella che in questo modo può rivelarsi una preziosa risorsa sostenibile.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

*In riferimento all'app citata nella Descrizione sintetica della proposta di azione si suggerisce l'adozione di applicazione che consenta la condivisione di passaggi su mezzo privato (car pooling) con la finalità di ottimizzare le risorse inutilizzate (posti auto vuoti) e ridurre il carico di mezzi circolanti.*

*Come esempio di funzionalità si indica il progetto moversi.com che prevede la possibilità di concedere e ricevere passaggi auto con garanzia di sicurezza per conducente e passeggero e l'opzione contributo spese. A beneficio della maggiore comprensione della proposta si riporta la descrizione sintetica della citata app moversi.com "Moversi è il futuro della mobilità sostenibile quotidiana che trasforma il traffico automobilistico in una grande rete di trasporto, al servizio della collettività, creando valore Sociale ed Ambientale. Moversi è una rete, costituita da automobilisti e passeggeri, che connette in modo intelligente il percorso di entrambi condividendo un tratto o l'intero tragitto attraverso l'App."*



25	0275664	13/03/202 3	P. R.	<b>Sono presenti allegati</b>	
25.1	<p><b>Osservazione 1</b> <b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano <b>Riferimento in dettaglio</b> Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano (PdB) Capitolo: 4.2.1. Il modello di esercizio ferroviario e le stazioni di Porta Pagina: 60 e seguenti Figura: Tavola 3 - Gli interventi sulla rete ferroviaria <b>Motivazioni</b> L'anello ferroviario esclude l'Eur che costituisce l'unico vero centro direzionale di Roma. <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b>A.F.A. Anello Ferroviario Allargato da trasformare in linea "E" della metropolitana di Roma</b> <b>La proposta consiste nell'allargamento verso Sud dell'anello ferroviario, lasciando invariato il percorso a Nord, con sua successiva trasformazione in linea "E" della metropolitana di Roma.</b> <b>Il percorso verso Sud prevede l'utilizzo di tratti esistenti delle due ferrovie regionali verso Fiumicino e verso Latina e del segmento della linea "B" della metropolitana da Magliana a Laurentina.</b> <b>Nel dettaglio potranno essere realizzati gli interventi di seguito descritti.</b></p>			<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto presenta consistenti complessità a livello realizzativo, prevede la coesistenza sulle medesime infrastrutture ferroviarie di servizi di differente natura, finalità, funzionamento e gestione (metropolitana di Roma Capitale e servizi ferroviari Alta Velocità, regionali, merci) e non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni).</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



*La tratta Trastevere Pigneto, che secondo l'attuale progetto deve essere inserita nell'anello, potrà mantenere il suo uso esclusivo di passante ferroviario.*

*La linea 'B' della metropolitana potrà proseguire il suo percorso direttamente verso Ostia.*

*Le due stazioni Eur Fermi ed Eur Palasport potranno essere unificate in un'unica stazione denominata "EUR".*

*Nel tratto tra la stazione di Eur Magliana ed il quartiere Magliana potrà essere realizzato un ponte sul Tevere utilizzando gli stanziamenti per la funivia che non sarà più necessaria.*

*Il ponte potrà avere un doppio livello con una stazione di corrispondenza tra l'anello ferroviario e la Roma Fiumicino che, deviata in questo punto, seguirà fino alla stazione Ostiense il percorso attualmente occupato dalla Roma Lido, per poi tornare nella sua sede attuale.*

*La nuova tratta proposta dal Tuscolano fino a Laurentina, con attraversamento in galleria dell'Appia Antica, potrà avere le seguenti stazioni:*

- "Porta Furba" di connessione con la linea "A" della metropolitana;*
- "Via Appia Nuova" nel punto di congiunzione tra i quartieri Statuario e Quarto Miglio;*
- "Via Appia Antica" a servizio del meraviglioso parco archeologico;*
- "Vigna Murata" a servizio del quartiere omonimo e quello di Roma 70 opportunamente collegato.*



	<p><i>In particolare la stazione “Via Appia Antica”, situata all’altezza di via di Tor Carbone, garantirà un accesso facile per tutti i cittadini al parco archeologico e consentirà ai turisti di attraversare il tratto più monumentale dell’antica via partendo da Santa Maria Nova e arrivando alla stazione Circo Massimo.</i></p> <p><i>Sostanzialmente la proposta è quella di dotare Roma di una metropolitana circolare denominata linea “E”, anche perché tutta (E)sterna al centro storico, in grado di collegare le periferie tra loro, in particolare il quartiere EUR, attenuando l’attuale pressione di traffico sulla stazione Termini e su tutta la città antica.</i></p>		
25.2	<p><b>Osservazione 2</b> <b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano <b>Riferimento in dettaglio</b> Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano (PdB) Documento di piano Capitolo: 4.2.2. La rete del Trasporto Rapido di Massa di Roma Capitale di valenza metropolitana Pagina: 68 Figura: 4.11 <b>Motivazioni</b> La quarta linea della metropolitana è fondamentale per la città ma il tracciato della linea “D” proposto nel P.R.G. è totalmente sbagliato ad eccezione della tratta centrale. <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b>LINEA “D”</b></p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L’osservazione non può essere accolta in quanto non rientra nell’orizzonte temporale del PUMS (10 anni) ma, al contempo, al momento della stesura del presente documento, risultano stanziati fondi per la project review a cui si rimanda per i relativi approfondimenti e valutazioni progettuali.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCANTRO</b></p>



*Semplificazione del tracciato con abolizione del bivio B-B1 e avvicinamento al centro città delle stazioni di corrispondenza con la linea "B"*

*Tutto il percorso della linea D previsto a Nord di p.zza Buenos Aires è un inutile doppione della linea B1.*

*E' giustificato unicamente l'attraversamento del quartiere Talenti, ma questa zona potrebbe essere servita dal prolungamento del tram da realizzare tra Saxa Rubra e Cinecittà, permettendo agli abitanti del quartiere stesso di arrivare in pochi minuti o alla Metro B1 (prolungata verso Vigne Nuove) o alla Metro B in corrispondenza della stazione Pietralata.*

*Altrettanto inutile risulta tutto il percorso della linea D a Sud di p.zza Ippolito Nievo perché è un doppione della Metro B e della ferrovia di collegamento con l'Aeroporto di Fiumicino.*

*Gli incroci tra Metro D e Metro B1 e B sono errati perché ubicati nei segmenti estremi del percorso delle due metropolitane, rendendo più difficile l'interscambio tra le due linee e limitando fortemente l'effetto rete.*

*In particolare le due stazioni di corrispondenza sono previste verso Nord a piazzale Jonio e verso Sud ad Eur Agricoltura, posizioni troppo decentrate per rendere semplice ed efficace il trasbordo tra le due linee.*

*La proposta è dunque quella di intrecciare i percorsi delle due linee, salvando solo la tratta centrale della linea D, ed innestando su questa le tratte Rebibbia-Bologna e Piramide-Laurentina.*



	<p><i>La linea B proseguirebbe verso Nord sul segmento Bologna-Jonio e verso sud su una nuova tratta che da Piramide, attraversando il polo ospedaliero San Camillo Forlanini, arriverebbe a piazza Morelli.</i></p> <p><i>Attuando questa proposta si abolirebbe il bivio tra le linee "B" e "B1", con grande giovamento per il trasporto da e per la Stazione Tiburtina.</i></p> <p><i>Inoltre si realizzerebbe l'avvicinamento al centro storico delle stazioni di corrispondenza tra le linee "B" e "D", con un notevole miglioramento dell'effetto rete.</i></p> <p><i>Verso sud la connessione potrebbe avvenire alla stazione Piramide, mentre verso nord, qualora risultasse tecnicamente impraticabile utilizzare la stazione Bologna, l'incrocio potrebbe essere situato sulla via Nomentana, rendendo fra l'altro connessa anche questa importantissima arteria che vede la percorrenza continua di autobus e taxi.</i></p> <p><i>La modifica proposta permetterebbe di avere una rete di quattro linee metropolitane realizzando circa dieci chilometri in meno di gallerie, con notevole risparmio di denaro pubblico.</i></p>				
26	0275675	13/03/2023	F. F. – Aicai Associazione italiana Corrieri Aerei internazionali	<i>Non sono presenti allegati</i>	
	<b>Relativa a</b> Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile <b>Riferimento in dettaglio</b>		<i>Parzialmente accolta</i>  <i>L'osservazione è parzialmente accolta per i seguenti motivi:</i>	<b>RECEPITO</b>	



<p>Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile (PMLS) – DOCUMENTO DI PIANO Capitolo: Diversi, poche note</p> <p><b>Motivazioni</b></p> <p>AICAI intende muovere solo poche osservazioni rispetto al Piano alla cui elaborazione ha partecipato nei mesi scorsi e che recepisce molteplici delle proposte condivise con Assessorato e Living Lab. La valutazione in generale sul piano è positiva e si auspica un veloce avvio dei lavori per la sua implementazione.</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b></p> <p>Rispetto al punto “Promuovere la legalità e la sicurezza sul lavoro per i lavoratori della logistica”, nell’ambito della Vision del PMLS, come AICAI siamo d’accordo sia un impegno che l’associazione più sottoscrivere e le aziende associate di AICAI possono portare l’esempio della propria attività.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Su accesso a corsie preferenziali per veicoli ecologici. Importante definire a tal proposito i criteri di accreditamento non preferendo una sola tecnologia, ma lo stato di avanzamento dello stesso. Si tenga conto delle dimensioni e peso delle package car, in quanto con la deroga per le patenti B a guidare EV con massa superiore a 3.5t (4.25t) potrebbe essere necessario apportare dei cambiamenti.</li><li>• Rispetto al paragrafo 6.3. Piano di monitoraggio e acquisizione dei dati orientata a interventi specifici: si parla ampiamente della difficoltà della Città di ricevere i dati degli operatori, indicando anche una “riluttanza a condividerli poiché i dati</li></ul>	<p><i>- per quanto attiene all'osservazione specificatamente riferita ai criteri di accreditamento, il PMLS si limita ad indicare le categorie di criteri di accreditamento (ivi inclusi la tipologia di mezzi e l'alimentazione degli stessi), non le soglie ed i criteri stessi. Come specificato nel capitolo 8.1.2. "8.1.2. Accesso ZTL agevolato per i veicoli accreditati e progressive restrizioni per i veicoli inquinanti", e in coerenza con l'approccio partecipativo del piano, "La definizione di dettaglio delle caratteristiche del sistema di accreditamento dovrà essere il risultato del processo di concertazione fra le parti interessate consentendo, all'interno di un congruo arco temporale, alle aziende di procedere agli eventuali adempimenti".</i></p> <p><i>- per quanto riguarda la richiesta di integrare i paragrafi 8.1.2. Accesso ZTL agevolato per i veicoli accreditati e progressive restrizioni per i veicoli inquinanti e 8.1.3 Progressiva estensione delle aree ZTL, i due paragrafi risultano già integrati dal punto di vista concettuale, ma descrivendo due aspetti diversi, seppur complementari, delle politiche d'accesso (rispettivamente il paragrafo 8.1.2 descrive i criteri per la definizione delle regole di accesso mentre il paragrafo 8.1.3 descrive l'area di applicazione delle suddette regole, nonché la loro articolazione geografico-funzionale), si ritiene di mantenerli separati per facilitarne la lettura e sottolinearne la parziale indipendenza.</i></p> <p><i>- per quanto riguarda la richiesta di valutazione attenta delle "ingiuste mancanze per la logistica" legate al misuse degli stalli di carico e scarico, l'implementazione di sistemi di monitoraggio elettronico degli stalli è anche finalizzata a monitorare e garantire il corretto utilizzo degli stessi.</i></p>	
---	---	--



	<p>sull'efficienza delle operazioni logistiche sono considerati un vantaggio competitivo per le aziende logistiche” e l'estrema polverizzazione degli operatori. Raccomandiamo che la eventuale implementazione di questo punto sia soggetta alla più ampia valutazione a a dei gruppi di lavoro per approfondire tutti gli aspetti e le implicazioni operative</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In materia di Politiche di accesso - Facilitazioni operative: o ai punti 8.1.2. Accesso ZTL agevolato per i veicoli accreditati e progressive restrizioni per i veicoli inquinanti e 8.1.3. Progressiva estensione delle aree ZTL è importante che le due sezioni siano integrate. L'approccio deve essere come detto premiale e non punitivo. D'accordo sulla rimozione dei veicoli più vecchi e inquinanti, in linea con la necessaria infrastrutturazione di ricariche elettriche e implementazione di soluzioni eg di mini-hub. o Al punto 8.2.4. Adeguamento dell'offerta degli stalli di carico e scarico, immaginiamo che la revisione degli stalli e il censimento prenda diverso tempo, importante nel frattempo è che vi sia una valutazione attenta di come il misuse di questi abbia causato delle ingiuste mancanze per la logistica che sono risultate in sanzioni e multe. E' importante che il processo sia accompagnato.</li> </ul>	<p><i>[5 punti sparsi del documento su promozione legalità e sicurezza sul lavoro per i lavoratori della logistica; accesso a corsie preferenziali per veicoli ecologici; acquisizione dati; politiche di accesso. VEDERE SCHEDA]</i></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>		
27	0275801	13/03/2023	<b>F. T. - Non sono presenti allegati</b>	
	<b>Relativa a</b>	Non accolta	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>	



	<p>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> Titolo integrale del documento [Mobilità Pubblica pag. 390]</p> <p><b>Motivazioni</b> La nostra Associazione Culturale piccola, ma tenace, che s'ispirata ai valori della "Civiltà Nova" ovvero gli stessi di riscatto e sviluppo sociale che portano i bonificatori romagnoli con la prima Cooperativa italiana "Braccianti di Ravenna", a realizzare (1884-1888) la prima Bonifica idraulica in Italia delle paludi di Ostia e Maccarese. Con questo spirito, la nostra Associazione ritiene che per dare un sviluppo sostenibile a questo territorio tanto ricco di valori storici e naturali, ma fragile idraulicamente parlando, sia importante garantire una mobilità pubblica sostenibile, in quota rispetto al piano campagna. Questo in un territorio che comprende le foci del Tevere e sul quale è stata creata (D.M. 29/03/1996) la più grande area protetta costiera, meglio nota con il nome di Riserva Naturale Statale del Litorale Romano di ben 17.500 ettari su circa 30.000 del Litorale Romano. Una Riserva naturale statale nata proprio per creare un sviluppo sostenibile di questo straordinario territorio e a cui noi di Civiltà Nova, non rinunciamo.</p>	<p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto le infrastrutture proposte presentano un quadro complessivamente in contrasto e non compatibile con la pianificazione vigente; inoltre vengono preliminarmente effettuate scelte di tecnologie e sistemi di trasporto, proprie delle progettualità a livello di PFTE e non dei PUMS.</i></p>	
--	--	--	--



**Proposta di modifica e/o integrazione**

Preso atto che la politica romana ha, finalmente, preso coscienza dell'importanza che ha una mobilità pubblica per lo sviluppo dell'economia locale, ed in particolare per il X Municipio, così come quella dell'adiacente città di Fiumicino - Isola Sacra, che vivono per oltre la metà dei loro residenti del lavoro che si produce nell'Aeroporto di Fiumicino, con i suoi 45.000 addetti (H24), senza contarne altrettanti nell'indotto, cogliamo l'occasione per spiegare, in poche righe, il nostro Progetto di Mobilità Pubblica Sostenibile per questa area ad ovest di Roma che noi qui chiamiamo da almeno 30 anni "Litorale Romano".

Un progetto che è maturato nel 2003 all'adozione da parte del Comune di Roma del nuovo PRG di Roma, poi approvato nel 2008, per dare ai cittadini un nuovo servizio di mobilità pubblica con strutture innovative capaci non solo di offrire un servizio pubblico di mobilità moderno, ma ed anche il più possibile compatibile con gli straordinari valori storici, naturali e culturali che ci sono nel Litorale Romano.

Con queste finalità la scelta è stata subito rivolta alle monorotaie leggere, appoggiate su travi e pilastri, tipo People Mover, a gestione automatica e senza conducente che scorressero ad un'altezza media dal piano campagna di 5/6 m,



necessaria per superare il rischio idraulico presente nel territorio, in quanto fa parte della Bonifica di Ostia e Maccarese (1884/88), e per divincolarsi dai numerosi ostacoli edilizi dovuti ad un'edilizia in larga parte abusiva, poi condonata, ma che non ha certo seguito le regole della qualità urbanistica.

Un progetto certamente ambiziosissimo, per la cultura delle periferie romane, perché vuole, da una parte offrire ai residenti un servizio gratificante e dall'altra, uno stimolo a riqualificare le proprie abitazioni, con il conseguente notevole aumento del valore immobiliare delle abitazioni che ne sarebbe derivato. Insomma la realizzazione di queste infrastrutture di mobilità, unite a servizi con mini Bus e/o mini Tram e da adeguate piste ciclabili, realizzerebbe nel quartiere quella "rete di servizi di mobilità pubblica sostenibile intermodale" che abbiamo sopra indicato, generando così una qualità urbana degna di una città italiana.

Una qualità urbana necessaria e sempre più irrinunciabile per una città millenaria come Roma che non è solo la capitale di uno Stato importante come l'Italia, ma anche una città riferimento mondiale culturale che attirerà sempre visitatori, studenti e studiosi, come lo testimoniano, ad esempio, i circa 100 Istituti di cultura di



	<p>altrettanti Paesi nel mondo che sono presenti a Roma (un fatto tanto singolare. quanto misconosciuto) che conferma la transnazionalità di questa nostra città in cui è importante muoversi con semplicità.</p> <p>Ed è con questa consapevolezza che qui oggi presentiamo con queste poche righe le nostre "osservazioni" al PUMS qui in esame, convinti che dare una mobilità pubblica all'area logistica della Roma del III millennio. Una proposta progettuale da estendere poi a tutta la città che prevede (vedi tavola riepilogativa allegata) quattro linee da realizzarsi con le procedure del Project Financing che permetterebbero di realizzare e poi gestire i vari servizi coinvolgendo, principalmente, investitori privati, così come già fanno e con molto successo in altre parti d'Europa, sottraendo così il risparmio privato alla finanza speculativa, per destinarlo al benessere sociale</p> <p>Nel particolare: Osservazione 01</p> <p>Linea rossa 26 Km: che individua una Monorotaia per collegare EUR a Ostia Lido, passando per Tor di Valle, nuova Fiera di Roma, l'Aeroporto di Fiumicino, il nuovo Porto passeggeri, quello turistico per poi superare la foce di Fiumara e raggiungere la ferrovia Roma — Lido ad Ostia Lido;</p> <p>Linea azzurra 21 Km: che individua una Monorotaia che collega la linea, sopra indicata, Aeroporto</p>		
--	---	--	--



	<p>— EUR, nel nodo Fiera, poi in collegamento, attraversando il Tevere sul nuovo Ponte di Dragona, con Acilia, Casal Palocco, Infernetto per poi ritornare verso Ostia Lido, attraversando e collegando Infernetto sud, Stagno Di Ostia e Ostia Antica con la Roma Lido e Ostia Lido;</p> <p>Linea arancione 20 Km: una linea che aggiunge una Monorotaia, fatta sulle complanari della Via Cristoforo Colombo e che collega EUR al mare, offrendo un'alternativa alla Roma Lido e una intermodalità con essa attraverso la linea azzurra nei punti d'incrocio;</p> <p>Linea verde 22 Km: è la classica monorotaia che corre parallela al mare, pensata per offrire una mobilità ai bagnanti e per un collegamento Ostia — Torvaianica che finora è stato molto trascurato, ma che è invece in forte incremento, causa adeguamento dell'Aeroporto di Fiumicino e della messa in esercizio del nuovo Porto passeggeri che stanno attirando e attireranno nuovi addetti.</p>					
28	0275813	13/03/2023	D. F.	<b>Non sono presenti allegati</b>		
28.1	<p><b>Osservazione 1</b> <b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano <b>Riferimento in dettaglio</b> PUMS volume 3 <b>Motivazioni</b></p>			<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>	



	<p>Alta densità di popolazione e assenza di fermata ferroviaria nella città di Fiumicino</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b></p> <p><b><i>Realizzazione della stazione ferroviaria Fiumicino Città. Data l'alta densità abitativa risulta paradossale l'assenza di una stazione ferroviaria, pertanto ne si richiede la realizzazione di una che andrà ad integrarsi nell'attuale FL1 andando così a creare il nuovo capolinea.</i></b></p> <p><b><i>In particolar modo andrebbe individuata nella zona di Isola Sacra, in modo da garantire un rapido e vicino collegamento ad una stazione ferroviaria alla totalità degli abitanti della città e di conseguenza anche al bacino della città di Ostia visto anche il futuro collegamento tranviario tra i due grandi centri abitati.</i></b></p> <p><b><i>Questo permetterebbe finalmente di dare la possibilità ai cittadini di potersi muovere tramite il treno sia sul litorale fino a Civitavecchia (dato il previsto collegamento col la linea) che all'interno del suo stesso territorio (Torre in Pietra - Maccarese - Fiumicino Città).</i></b></p>	<p><i>quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</i></p> <p><b><i>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</i></b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	
28.2	<p><b>Osservazione 2</b></p> <p><b>Relativa a</b></p> <p>Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b></p> <p>PUMS Volume 3</p> <p><b>Motivazioni</b></p> <p>Assenza di continuazione linea ferroviaria lungo il litorale della città metropolitana</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b></p>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la realizzazione del collegamento richiesto si inserisce nel solco della cosiddetta "Gronda Sud merci", prevista come scenario a lungo termine del PRTML della Regione Lazio. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esiste un PFTE che ne definisce la fattibilità tecnico-economica. A valle di tale livello di progettualità, potrà essere valutata dalla pianificazione sovraordinata (PRMTL) e in caso positivo,</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p><b>Progettare il collegamento della FL5 con la FL8, da Ponte Galeria a Santa Palomba, permettendo di interconnettere il litorale nord con quello sud intercettando così anche tutto il popoloso bacino di utenza di Acilia e dintorni finora isolato da collegamenti ferroviaria extra comunali.</b></p> <p><b>In questo modo si potrà beneficiare di una linea pienamente autonoma in grado di collegare tutti i più grandi centri abitati del litorale tramite linea ferroviaria (Civitavecchia-Cerveteri-Ladispoli-Fiumicino-Ostia-Pomezia-Anzio-Nettuno) e di poter raggiungere il porto di Civitavecchia e l'aeroporto di Fiumicino (visto il futuro collegamento tra FL1 e FL5) senza dover passare e effettuare cambi all'interno della Capitale, accorciando il percorso e alleggerendo il traffico sulle linee della stessa.</b></p>	<p><i>il PUMS ne riceverà le scelte. Si indirizza perciò tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Il principio è senza dubbio condivisibile ed in linea con la visione del PUMS, pertanto si provvede ad inserire l'osservazione come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, salvo ovviamente le considerazioni e valutazioni necessarie descritte, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</i></p> <p><b>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3).</b></p>	
28.3	<p><b>Osservazione 3</b></p> <p><b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> PUMS Volume 3</p> <p><b>Motivazioni</b> Attuale collegamento assente tra la stazione e il porto di Civitavecchia</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> Vista l'attuale distanza dello stesso, prevedere un collegamento tram oppure il prolungamento della linea ferroviaria dalla stazione di Civitavecchia a Civitavecchia Porto in modo da poter collegare più rapidamente i passeggeri che transitano sulla linea alle banchine del porto.</p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione, seppur di interesse, non può essere accolta in quanto non pertinente al PUMS metropolitano, occupandosi di un collegamento strettamente relativo al turismo locale a un livello di dettaglio non compatibile con un PUMS di area vasta.</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RICONTRRO</b>



28.4	<p><b>Osservazione 4</b> <b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano <b>Riferimento in dettaglio</b> PUMS Volume 3 <b>Motivazioni</b> Assenza di collegamenti ferroviari extra capitale per i due comuni della città metropolitana <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>Progettare un collegamento ferroviario Bracciano - Ladispoli Cerveteri che permette di collegare i due comuni visto anche i numerosi collegamenti che ci sono tra i due centri abitati. Questo, oltre ad aprire a nuove possibilità di sviluppo per i cittadini della zona, connettendo la località lagunare di Bracciano con quella marittima di Ladispoli e in futuro anche all'aeroporto di Fiumicino, permetterebbe anche di uscire da una visione fin troppo centralizzata verso Roma per quanto riguarda il trasporto su ferro di tutte le città della provincia.</i></p>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto per il collegamento in oggetto è prevista la realizzazione di un corridoio della mobilità, mentre dalle analisi tecniche non si stima una domanda di mobilità sufficiente a giustificare la realizzazione di un collegamento ferroviario.</i></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>
28.5	<p><b>Osservazione 5</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan) Piano della Mobilità delle Persone con Disabilità <b>Riferimento in dettaglio</b> <b>Motivazioni</b> Altissimo valore artistico e turistico della zona centrale di Roma <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto l'ambito di azione del PUMS metropolitano non è compatibile con i contenuti ed il livello di dettaglio della proposta. Gli interventi di questo tipo sono di competenza del PGTU a livello comunale.</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<p><i>Inserire nel PUMS la pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali a Roma, vietandone il transito anche ai mezzi pubblici e ai taxi.</i></p> <p><i>Dato il suo alto valore storico e seguendo un modello sempre più incentrato sulla sostenibilità ambientale, prevedere la pedonalizzazione insieme alla realizzazione di una corsia ciclabile con sistemi di protezione della stessa che lo percorra lungo tutta la sua interezza insieme all'abbattimento di tutte le barriere architettoniche presenti attualmente sulla via.</i></p>		
28.6	<p><b>Osservazione 6</b></p> <p><b>Relativa a</b></p> <p>Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan)</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b></p> <p>30_Biciplan_Quadro Conoscitivo</p> <p>32_Tavola 1 - Biciplan - Lo Scenario di Riferimento_0</p> <p><b>Motivazioni</b></p> <p>Ciclabile assente nei documenti del pums adottato</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p> <p><b>Nelle figure che ho visionato, e cioè le figure 6.1 (pag 103), 6.2 (pag 104), 6.10 (pag 112), 6.15 (pag 118) e 8.1 (pag 142) risulta assente la ciclabile sul lungomare di Campo di Mare (Frazione di Cerveteri) (codice intervento R28-BC-04) ultimata l'anno scorso, la quale presenta anche punti di ricarica per bici elettriche.</b></p> <p><b>Nella tavola (32_Tavola 1 - Biciplan - Lo Scenario di Riferimento_0) risulta "in attuazione" ma è già terminata.</b></p>	<p>Accolta</p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto risulta pertinente e meritevole di essere considerata nella sua appropriatezza. Questo perché essa ha un ruolo cruciale nell'ambito dell'aggiornamento delle informazioni relative agli scenari in costante evoluzione, soprattutto per quanto concerne le piste ciclabili in fase di realizzazione al momento della stesura del piano. Tale aggiornamento è fondamentale per tener conto del processo che si è svolto dall'adozione del piano fino all'attuale fase di controdeduzione in vista dell'approvazione definitiva del piano.</i></p> <p><b>Modifica della tavola 1 del Biciplan e della relazione di piano del Biciplan con le integrazioni in oggetto (incluso l'aggiornamento delle statistiche delle piste esistenti).</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	RECEPITO



	<i>L'ho personalmente aggiunta su OSM data la sua assenza, quindi ora è possibile aggiornare le figure in modo da avere una visualizzazione più recente dello stato dell'arte.</i>			
28.7	<b>Osservazione 7</b> <b>Relativa a</b> Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan) <b>Riferimento in dettaglio</b> 30_Biciplan_Quadro Conoscitivo <b>Motivazioni</b> Numero di stalli bici inesatto nei documenti del pums adottato <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b><i>Nelle figure che ho visionato, e cioè le figure 6.10 (pag 112), 6.15 (pag 118) e 6.18 (pag 123) il numero degli stalli presenti alle stazioni di Ladispoli e Marina di Cerveteri risulta non disponibile.</i></b> <b><i>Oltre al fatto che nella documentazione sembrerebbe assente una giusta definizione di "stallo" nella mappa (infatti se per stallo si intende un singolo posto bici mi risulta di difficile comprensione che la stazione di Roma Termini abbia solamente 30 posti bici), alla stazione di Ladispoli sono presenti circa 80 posti bici mentre a quella di Marina di Cerveteri circa 25. Ci tengo a precisare che si tratta di stalli ristrutturati negli scorsi anni da RFI che però non ha implementato sistemi di videosorveglianza.</i></b>		<i>Accolta</i>  <i>L'osservazione è ritenuta un valido suggerimento per migliorare e apportare correzioni ed è pertanto accolta.</i>  <b><i>Modifica delle tavole e della relazione di piano Biciplan con le integrazioni in oggetto.</i></b>  <i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i>	<b>RECEPITO</b>
29	0275822	13/03/2023	R. D. per A. R. - Sono presenti allegati 3	



29.1	<p><b>Osservazione 1</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale Volume 3 Documento di Piano Capitolo:9.5. Interventi stradali Az.030 - Realizzazione di opere infrastrutturali indispensabili per il rammaglio della rete stradale] Pagina: [201] <b>Motivazioni</b> <i>In città l'auto funziona male. Andare in bici, a piedi e con i mezzi è più efficiente e spesso anche più divertente</i> Questo Piano deve puntare al disincentivo dell'auto privata. E quindi crediamo che si debba intervenire solo per mettere in sicurezza le strade più pericolose e si attui una manutenzione degna di questo nome e basta. Si blocchi la realizzazione di nuove strade, svincoli ecc per far fluidificare la mobilità privata, perché lo sappiamo bene che non avverrà mai (esempio Los Angeles, più corsie si sono realizzate e più si sono state occupate dalle auto). Abbiamo bisogno di ridisegnare le città a misura di pedone e di consegnare più possibile le sedi stradali alle persone piuttosto che alle auto che occupano l'83% dello spazio pubblico. Una ricerca europea dimostra che in media per il 92% del tempo le auto rimangono parcheggiate, mentre circa 1/3 del tempo in cui si muovono è impiegato per la ricerca di parcheggio.</p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto in linea con le strategie del PUMS, che non prevedono nessun intervento sulla rete stradale ma lasciano solamente aperta la possibilità agli enti sottordinati di prevedere interventi di messa in sicurezza e di rammaglio della rete.</i></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>
------	---	---	------------------------



	<p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>L'unica opera infrastrutturale indispensabile per la rete stradale è la sua messa in sicurezza e la sua manutenzione continua, altro non serve.</i></p>		
29.2	<p><b>Osservazione 2</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale Volume 3 Documento di Piano Capitolo 9.1. Il trasporto pubblico locale Az.001 Sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria metropolitana RFI e Regionale e 002 - Sviluppo della rete infrastrutturale metro Pagina: 183 Figura: 9.5</p> <p><b>Motivazioni</b> <i>Riportare la ferrovia a Fiumicino</i> La tranvia proposta tra Fiumicino Città e Fiera di Roma dal PdB, per capacità e tracciato, non è efficace allo scopo di soddisfare le esigenze di mobilità rapida tra Roma e il principale comune dell'hinterland, per un bacino di utenza (Fiumicino Centro, Isola Sacra, Focene) di oltre 45.000 abitanti, che deve essere riconnesso alla rete nazionale. Indagini effettuate hanno dimostrato che nessuno utilizza la stazione dell'aeroporto per giungere in città. La misura già oggi come studiato non recherebbe danno ai</p>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni).. Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</i></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCANTRO</b></p>



	<p>servizi per l'aeroporto, a maggior ragione col quadruplicamento della tratta per Ponte Galeria. Fiumicino deve essere riallacciato alla rete ferroviaria ricostruendo i due km di ferrovia tra Bivio Porto e Via Coccia di Morto da integrare poi eventualmente nella diramazione della linea E che, come previsto dal PRMTL, deve arrivare sia in città che all'aeroporto</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p> <p><b><i>Ricostruzione della tratta Bivio Porto – Fiumicino Città fino al parcheggio di interscambio di Via Coccia di Morto e inserimento di un posto di movimento in una nuova stazione aumento della capacità del traffico (sia express sia FL) da realizzare in corrispondenza del GRA per integrazione anche con traffico automobilistico</i></b></p>		
29.3	<p><b>Osservazione 3</b> <b>Relativa a</b></p> <p>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b></p> <p>Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale Volume 3 Documento di Piano Capitolo 9.1. Il trasporto pubblico locale Az.006 Istituzione di un nuovo modello di esercizio ferroviario che prevede la specializzazione dei servizi e l'ottimizzazione della capacità della rete</p> <p>Figura: 9.1 e 9.6</p> <p><b>Motivazioni</b></p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto il PUMS non prevede nuove stazioni ma la realizzazione di un sistema complementare per il collegamento tra la stazione SFM di Ciampino e l'aerostazione (cfr. fig 9.1 del PUMS Volume 3).</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p><i>Ottimizzare il collegamento tra rete RFI ed Aeroporto di Ciampino</i></p> <p>Nonostante l'istituzione del cosiddetto Ciampino link, chi si muove nella regione in ferrovia anche con le realizzazioni di fig 9.1 non potrà raggiungere direttamente l'aeroporto, che deve essere collegato tramite una nuova stazione nell'adiacenza del sedime ed un servizio dedicato</p> <p>I viaggiatori che si muovono tra i due aeroporti o tra i porti di Civitavecchia ed in futuro Fiumicino avranno inoltre difficoltà nei trasbordi e dunque essere previsti collegamenti ferroviari diretti fra i tre hub.</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p> <p><b><i>Realizzazione di una nuova fermata sulla Capannelle – Ciampino a ridosso del sedime aeroportuale da cui raggiungere l'aerostazione con un minimetro sotterraneo o di una diramazione della tramvia proposta da S. Giovanni (cfr. successiva Osserv. 9)</i></b></p> <p><b><i>Istituzione di due relazioni dirette del SFM Fiumicino – Ciampino e Civitavecchia - Ciampino</i></b></p>		
29.4	<p><b>Osservazione 4</b></p> <p><b>Relativa a</b></p> <p>XPiano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b></p> <p>Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale Volume 3 Documento di Piano</p> <p>Capitolo 9.1. Il trasporto pubblico locale</p> <p>Az.002 Sviluppo della rete infrastrutturale metro e 006 Istituzione di un nuovo modello di esercizio</p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto, viste le caratteristiche infrastrutturali previste per la chiusura dell'anello ferroviario, i servizi proposti da questa osservazione non sono realizzabili. Si fa presente che sia il PRMTL che il PUMS di Roma Capitale sono orientati su modelli di esercizio con servizi passanti. Il PUMS metropolitano integra e armonizza i due strumenti pianificatori.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p>ferroviario che prevede la specializzazione dei servizi e l'ottimizzazione della capacità della rete Figura: 9.1, 9.2 e 9.6</p> <p><b>Motivazioni</b> <i>Mantenere il cuore del TPL romano nel centro storico</i></p> <p>La stazione Termini deve rimanere e ancora più essere il cuore del sistema regionale, non solo come capolinea di alcune relazioni. Il previsto accentramento dell'AV su Roma Tiburtina libererà spazi in stazione. Si propone di conseguenza che sull'anello ferroviario si svolga un servizio integrativo per tramite di un passante virtuale (a doppio senso, sul modello di quello di Glasgow) dalla Stazione Termine cosiddetto dalla forma CARDIOIDE, la cui capacità attrattiva è dimostrata dalla simulazione (preparata nel 2016 da uno dei nostri Consulenti Specialisti, rappresentante di una delle organizzazioni nostre aderenti) riportata in allegato.</p> <p>Allo stesso scopo nel servizio regionale e urbano può essere funzionale la congiunzione della Roma Lido e della Roma Nord da svolgersi su un diverso tracciato della linea D</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>Istituzione di una relazione nel SFM Termini – Anello – Termini nei due sensi (cardioide)</i></p>		
29.5	<p><b>Osservazione 5</b> <b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano <b>Riferimento in dettaglio</b></p>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la realizzazione della Gronda Sud merci è prevista come scenario a lungo termine del PRTML della Regione Lazio.</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>Piano di bacino Documento di Piano Capitolo 1.6. Considerazioni sulla capacità del nodo ferroviario Pag. 29 Figura: 1.6 <b>Motivazioni</b> <i>Non tutti i treni devono passare da Roma</i></p> <p>La rinuncia alla costruzione della gronda sud postula il transito di tutto il servizio merci per Roma, il che appare tra l'altro in contraddizione con la trasformazione delle attuali FL5 e FL8 in linee dalla cadenza metropolitana.</p> <p>La costruzione della linea è basilare per la prevista messa in rete del porto di Gaeta (che è a monte di una delle tre gallerie in nota) ed avrà anche valenza passeggeri al servizio di quartieri oggi non raggiunti dalla ferrovia e collegando direttamente la Roma – Lido col nord ed il sud della regione</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b> <b><i>Costruzione della gronda sud</i></b></p>	<p><i>Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esiste un PFTE che ne definisce la fattibilità tecnico-economica. A valle di tale livello di progettualità, potrà essere valutata dalla pianificazione sovraordinata (PRMTL) e in caso positivo, il PUMS ne riceverà le scelte. Si indirizza perciò tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Il principio è senza dubbio condivisibile ed in linea con la visione del PUMS, pertanto si provvede ad inserire l'osservazione come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, salvo ovviamente le considerazioni e valutazioni necessarie descritte, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</i></p> <p><b><i>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</i></b> <i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	
29.6	<p><b>Osservazione 6</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale Volume 3 Documento di Piano Capitolo 9.1. Il trasporto pubblico locale Az.003 Sviluppo della rete infrastrutturale tramviaria Pag. 186</p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto non pertinente con l'ambito di azione del PUMS metropolitano.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



Figura: 9.4

**Motivazioni**

*Piano depositi*

Manca un Piano depositi, necessario presupposto per poter collocare il materiale rotabile destinato all'esercizio delle linee. Occorre una capienza complessiva di circa un migliaio di vetture.

Il modello di esercizio appare meno efficace rispetto a quello del PUMS di Roma Capitale (da cui diverge persino su linee già in progettazione), essendo composto da una ricucitura di monconi di linee diverse su itinerari in alcuni casi tortuosi ed incomprensibili, con tratte a sé stanti senza predisposizione per ulteriori espansioni in tempi successivi.

Mancano raccordi e bretelle colti ad un esercizio più elastico che consenta deviazioni su percorsi alternativi evitando bus sostitutivi.

Per un'idea di uno schema finale e coordinato di rete su un orizzonte temporale più ampio del PUMS, cfr lo studio di una delle associazioni nostre aderenti al link:

**Proposta di modifica e/o integrazione**

***Integrazione con un piano depositi per 1000 tram. Armonizzazione contenuti.***

***Possibilità di diversi modelli di esercizio a parità di impianti, seguendo schemi più chiari per gli utenti.***

***Integrazione con raccordi funzionali. Predisposizione per ulteriori espansioni.***



29.7	<p><b>Osservazione 7</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale Volume 3 Documento di Piano Capitolo 9.1. Il trasporto pubblico locale Az.003 Sviluppo della rete infrastrutturale tramviaria Pag. 186 Figura: 9.4 <b>Motivazioni</b> <i>Linea Italia</i> Non si rinviene la linea tramviaria, già contenuta nella recente pianificazione (Togliatti, Piano Giubileo) su Corso Italia, utilizzando le esistenti corsie riservate ai bus (vedi allegato) Per il tronco Termini-Regina Elena l'itinerario è diverso da precedente piano; servono entrambi (Morgagni e Università), anche per differenziare linee 1 e 8 e per possibilità di deviazioni. Eccessivo sovraccarico di linee diverse sugli stessi binari in area centrale. Da evitare percorsi a V su Torre Argentina, creano congestione, preferibile instradamento Lungotevere, che deve essere un asse utilizzato da più linee. <b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b> <b><i>Reintegro linea Italia, con utilizzo corsie del 490.</i></b> <b><i>Realizzazione entrambi itinerari da Termini per Morgagni e Viale Università</i></b></p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto il PUMS metropolitano recepisce per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022.</i></p> <p><b>Aggiornamento mappe su Volume 3 e Tavole PdB</b></p> <p><i>Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate</i></p>	<b>RECEPITO</b>
------	--	---	-----------------



	<b>Aggiunta di diramazioni e raccordi alla linea Lungotevere</b>		
29.8	<p><b>Osservazione 8</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale Volume 3 Documento di Piano Capitolo 9.1. Il trasporto pubblico locale Az.003 Sviluppo della rete infrastrutturale tramviaria e 002 - Sviluppo della rete infrastrutturale metro Pag. 186 Figura: 9.4 e 9.2 <b>Motivazioni</b> <i>Una metro per Corviale</i> Il prolungamento dei percorsi tramviari fino a Corviale non è possibile, dopo Largo La Loggia non c'è spazio per i binari, neppure in promiscuo (peraltro inopportuno). Sarebbe comunque un tratto in galleria, quindi di fatto una metropolitana con tempi e costi analoghi. La galleria può essere allacciata alla metro D mediante una bretella più breve possibile a Magliana Nuova (peraltro aree in gran parte libere e fuori dei tracciati stradali) <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b>Conferma delle linee tramviarie fino a Largo la Loggia o dintorni; realizzazione di metropolitana in galleria da allacciare alla linea D a Magliana</b></p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>Si premette che il iPUMS metropolitano recepisce per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022. L'osservazione non può essere accolta in quanto non ricade nel campo di applicazione del PUMS metropolitano. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda alle successive fasi progettuali che tali opere affronteranno (PFTE).</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<b>Nuova mediante bretella Newton-Frattini-Magliana Nuova (vedi immagine allegata)</b>		
29.9	<p><b>Osservazione 9</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale Volume 3 Documento di Piano Capitolo 9.1. Il trasporto pubblico locale Az.003 Sviluppo della rete infrastrutturale tramviaria Pag. 186 Figura: 9.4 <b>Motivazioni</b> <i>Ulteriori considerazioni sulla</i> La linea per Piazza Istria viene allacciata su Piazzale delle Province, passando su viale delle Province ove è impossibile mettere i binari. Preferibile Via Catanzaro, con allaccio su Piazza Lecce. Deve proseguire verso il centro (linea Rinascimento) e non a V verso la periferia. La linea Bardanzellu non pare poter avere comunque il carico sufficiente per giustificare una linea tranviaria Certamente necessaria l'estensione di rete fuori Porta San Giovanni, ma purtroppo è ancora insufficiente, ed il percorso del defunto 673 non è quello ottimale. Occorre tramviarizzare gli assi portanti del quartiere, oggi bus 85 e 87; nonché proseguire oltre Ponte Lungo su tutta Via Appia</p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>Si premette che il PUMS metropolitano recepisce per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022. L'osservazione non può essere accolta in quanto non ricade nel campo di applicazione del PUMS metropolitano. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda alle successive fasi progettuali che tali opere affronteranno (PFTE).</i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<p>Nuova, anche per dotare l'Aeroporto di Ciampino di collegamento diretto col centro</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p> <p><i>Eliminazione linea Bardanzellu.</i></p> <p><i>Instradamento linea Istria su Via Catanzaro, con triangolo a Piazza Lecce.</i></p> <p><i>Maggiore ampliamento rete fuori Porta San Giovanni (vedi immagine allegata)</i></p>		
29.10	<p><b>Osservazione 10</b></p> <p><b>Relativa a</b></p> <p>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b></p> <p>: Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale Volume 3 Documento di Piano Capitolo 9.1. Il trasporto pubblico locale Az. 002 - Sviluppo della rete infrastrutturale metro Pag. 184 Figura: 9.2</p> <p><b>Motivazioni</b></p> <p><i>A Pomezia in metro</i></p> <p>La diramazione Roma Lido per Pomezia, prevista fin dagli anni 70, fu anche finanziata con la legge 211. L'enorme domanda di trasporto di quartieri e dei comuni lungo la Pontina ne esige la realizzazione. In prospettiva, la linea potrebbe arrivare a Latina.</p> <p>La popolazione attuale nel cluster Aprilia, Ardea, Castel di Decima (Roma) e Pomezia è di 233.560 abitanti che dovrebbe salire a 325.000 all'orizzonte 2025. La popolazione di Anzio e</p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>Si premette che il PUMS metropolitano non ha previsto nuove infrastrutture lineari, ma ha proposto riorganizzazione di servizi. L'osservazione, che ha un carattere di proposta, non può essere accolta in quanto si tratta di un intervento non previsto dal PRMTL adottato, di cui il PUMS metropolitano è uno strumento pianificatorio subordinato.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p>Nettuno, oggi, è di 103.968 e si prevede che salga a 142.000 all'orizzonte 2025 per un totale nel comparto di ben 470 mila abitanti.</p> <p>La domanda attuale sulla linea proposta sarebbe di 80.000 passeggeri tra Pomezia, Ardea e All'orizzonte 2030 la domanda totale sulla linea sarebbe di 160.000 passeggeri</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b></p> <p><b><i>Realizzazione di diramazione della Roma-Lido (progetto Stefer), da Mezzocammino per Casal Brunori, Spinaceto, Tor de'Cenci, Castel di Decima e Pomezia.</i></b></p>			
<b>30</b>	<b>0275831</b>	<b>13/03/2023</b>	<b>R. D. – UTP Associazione Utenti del trasporto pubblico – Assoutenti - Sono presenti allegati</b>	
	<p><b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale Volume 3 Documento di Piano Capitolo 9.1. Il trasporto pubblico locale Pagina186 Figura: 9.4 <b>Motivazioni</b> No alla cancellazione del Tram dei Fori. I Comitati Pendolari e le Associazioni degli Utenti non accettano l'eliminazione della linea Cavour-Fori. La linea è indispensabile per completare la maglia del centro storico; per avere un itinerario alternativo in caso di blocchi, per completare la linea Corso Rinascimento (cioè il 70) che altrimenti graverebbe su binari già sovraccarichi; per eliminare gli autobus dalla parte più delicata</p>		<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>Si premette che il PUMS metropolitano assorbe per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022. In riferimento al tram dei Fori Imperiali, l'amministrazione capitolina ha effettuato una specifica scelta che prevede una diversa organizzazione del trasporto pubblico nell'area. Si veda il recente bando internazionale intitolato "Centro Archeologico Monumentale (CArMe)" <a href="https://www.comune.roma.it/web/it/notizia.page?contentId=NWS1093828">https://www.comune.roma.it/web/it/notizia.page?contentId=NWS1093828</a></i></p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	di Roma; per una VERA pedonalizzazione dei Fori, senza veicoli gommati a motore ma nel contempo senza penalizzare il trasporto pubblico. <b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b> <b><i>Recupero e nuova progettazione, più adeguata al contesto, della linea Cavour-Fori e diramazioni.</i></b> <b><i>Cfr immagini allegate</i></b>			
<b>31</b>	<b>0275843</b>	<b>13/03/2023</b>	<b>M. T. – Unindustria - Sono presenti allegati</b>	
31.1	<p><b>Processo Partecipativo</b></p> <p>L'Associazione ritiene di dover esprimere un giudizio solo parzialmente positivo nei confronti del processo partecipativo che ha accompagnato tutto il percorso di redazione del Piano che, almeno per quanto risulta ad Unindustria, è stato strutturato in incontri a partecipazione troppo eterogenea e omnicomprensiva.</p> <p>La funzione comunicativa e divulgativa degli incontri ha prevalso sui contenuti e la parte tecnico-operativa.</p> <p>Tale approccio ha di fatto contribuito a limitare il conferimento degli stakeholder alla sola trasmissione di progettualità, esponendo il Piano al rischio di risultare la sommatoria una serie di interventi piuttosto che una coerente proiezione creata sulle esigenze specifiche del territorio.</p> <p>In questo contesto, anche la delegittimazione della rappresentanza delle associazioni di imprese con inviti generalizzati ha fatto perdere il contributo in termini di sintesi delle stesse, sintesi che è frutto della valorizzazione degli interessi</p>		<p><i>Accolta</i></p> <p><i>Si concorda con l'osservazione, che è pertanto ritenuta accolta. Si prende atto sia della critica positiva che di quella negativa: vista la natura territorialmente estesa del Piano si è voluta cogliere l'occasione per dare ampio spazio alla sensibilizzazione e coinvolgimento anche della parte meno "tecnica" della popolazione interessata, e per fornire gli strumenti utili a partecipare in modo consapevole e costruttivo ad un piano complesso come quello metropolitano. I tavoli di tipo più ristretto e tecnico-operativo si sono svolti nella seconda parte del processo partecipativo, per la raccolta delle proposte di azione e con incontri ad hoc per la discussione delle questioni più complesse. Si concorda sulla necessità di attivazione di tavoli permanenti nella fase attuativa del piano. Si accolgono quindi gli input pervenuti e si inseriscono come suggerimento per le attività di comunicazione e partecipazione che seguiranno l'approvazione del Piano.</i></p> <p><b><i>Nell'elenco degli strumenti di partecipazione previsti per il monitoraggio del Piano, aggiunta del punto:</i></b></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>anche contrapposti sottostanti la formazione della posizione in ambito associativo.</p> <p>Questo purtroppo appare in talune aree del Piano, dove di fatto sembra mancare proprio una capacità di sintesi andando ad inficiare il ruolo decisionale della documentazione di Piano.</p> <p>Con ciò, comunque, non si vuole disconoscere che il momento partecipativo abbia dato comunque la possibilità di raccogliere elementi utili consentendo di ricavare un quadro importante delle esigenze delle diverse categorie di attori sul territorio.</p> <p><b>Si suggeriscono per il funzionamento dei tavoli permanenti e di approfondimento previsti, incontri mirati e finalizzati a portatori d'interesse e categorie specifiche, utili al conseguimento degli obiettivi tecnico-operativi prefigurati.</b></p>	<p><b>"realizzazione di incontri periodici rivolti a portatori di interesse e categorie specifiche volti a mantenere il network costruito in fase di partecipazione e al funzionamento di tavoli permanenti e di approfondimento utili al conseguimento degli obiettivi e target prefissati."</b></p> <p><i>E' stato recepito all'interno del Rapporto Ambientale nel capitolo 4.2 riferito al processo partecipativo</i></p>	
31.2	<p><b>Sviluppo Infrastrutturale</b></p> <p>Un altro elemento di carattere generale riguarda lo sviluppo infrastrutturale previsto da Piano.</p> <p>Il PUMS è definito come lo strumento di pianificazione strategica volto a sviluppare una visione di sistema della mobilità che traguarda un orizzonte temporale indicativamente di un decennio (2035).</p> <p>Molti interventi risultano difficilmente realizzabili all'interno di questo orizzonte temporale.</p> <p><b>Pertanto, si propone di definire, di concerto con gli stakeholder che gestiscono le infrastrutture, una loro schedatura per fasi in funzione delle priorità e delle necessità del territorio.</b></p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si è già proceduto, mediante auto osservazione, ad effettuare una fasizzazione degli interventi tenendo conto della maturità progettuale e della disponibilità di fonti di finanziamento.</i></p> <p><b>Fasizzazione temporale degli interventi</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<b>RECEPITO</b>



31.3	<p><b>Il modello di esercizio ferroviario e le stazioni di Porta</b></p> <p>PIANO DI BACINO CAPITOLO- DOCUMENTO DI PIANO- 4.2.1. IL MODELLO DI ESERCIZIO FERROVIARIO E LE STAZIONI DI PORTA</p> <p>Il Piano prevede un nuovo modello di esercizio ferroviario caratterizzato da una elevata gerarchizzazione e integrazione tra i servizi. È un modello innovativo rispetto all'esistente, volto ad aumentare il livello di offerta complessivo e che si pone l'obiettivo di rispondere in maniera più puntuale all'esigenze di mobilità interne all'area romana prevedendo un Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) con nuovi servizi passanti delimitato da "porte".</p> <p>Tra gli elementi di sicuro interesse anche l'importanza data all'aspetto di comunicazione e marketing, finalizzato a offrire all'utente una percezione di sistema unico e integrato anche attraverso la denominazione delle linee e dei nodi di scambio intermodali, in modo coerente a valorizzare l'effetto rete.</p> <p>Valutare la capacità del modello proposto di perseguire gli obiettivi prefissati appare comunque complesso, alla luce della necessità di tener conto di finalità strategiche che esulano dall'ambito metropolitano, come i tempi di percorrenza dei servizi regionali veloci.</p> <p>A tal proposito, si ritiene opportuno evidenziare come la pianificazione del modello di esercizio del servizio ferroviario, competenza di Regione Lazio, non può prescindere anche da una analisi più complessa della pianificazione sia di carattere</p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è accolta poichè in linea con l'approccio del Piano. Il modello di esercizio proposto, infatti, è stato elaborato e condiviso attraverso una serie di tavoli interistituzionali che hanno coinvolto la Regione Lazio, il Comune di Roma Capitale e RFI, e di cui la Città metropolitana si è fatta promotrice e parte attiva (cfr. pag. 21 del Report della seconda fase partecipazione).</i></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>
------	--	---	------------------------



	<p>territoriale e infrastrutturale sia industriale, propri dell'operatore ferroviario chiamato a gestire il servizio, quali disponibilità del materiale rotabile, dipendenti ma anche depositi e officine. Risulta pertanto imprescindibile, <b>specificare il valore propositivo del modello proposto, che può rappresentare una prima ipotesi di rivisitazione dell'offerta, da approfondire in sinergia con gli stakeholders, con cui Città Metropolitana si fa parte attiva per rispondere ai fabbisogni di mobilità prioritari (in termini di infrastrutture e servizi) per il bacino di Roma.</b></p>		
31.4	<p><b>I corridoi del trasporto pubblico extraurbano su gomma</b> PIANO DI BACINO 4.2.3. I CORRIDOI DEL TRASPORTO PUBBLICO EXTRAURBANO SU GOMMA Il Piano fornisce indirizzi relativamente ai principali collegamenti tra Unità di Rete, sia di tipo radiale dal territorio metropolitano romano verso l'Unità di Rete di Roma Capitale (e viceversa) sia in termini di connessioni tangenziali tra le singole Unità di Rete, individuando i livelli di servizio pensati sui vari corridoi del TPL extraurbano. In tale ambito il ruolo della Provincia è importante perché, nonostante sia intervenuto il DGR n. 617 del 22/09/2020 che individua le Unità di Rete, la Provincia mantiene, ai sensi della legge regionale 20 del 98, una competenza importante per quei servizi che hanno origine e destinazione nell'ambito del territorio della provincia e che</p>	<p><i>Non accolta</i>  <i>L'osservazione rispetto alla snaturazione del servizio delle unità di rete non può essere accolta in quanto tale ambito non è di competenza del PUMS ma della Regione Lazio, come espresso nella Legge Regionale n. 28/2019 (cfr. pag. 12 del Quadro Conoscitivo del Piano del trasporto pubblico del Bacino metropolitano).</i> <i>Il Piano assume pertanto come invariante lo schema di servizio all'interno di ciascuna Unità di Rete individuato con DGR n. 617 del 22/09/2020, non ritenendo pertinenti e compatibili eventuali modifiche poiché di competenza di ente sovra-ordinato (Regione Lazio).</i> <i>Il Piano, pertanto, va a concentrarsi esclusivamente sull'individuazione di possibili tracciati e livelli di servizio per i collegamenti tra Unità di Rete (UdR), attraverso la definizione dei servizi minimi che mettono in connessione le varie UdR per quanto riguarda i Comuni compresi nella Città metropolitana di Roma Capitale.</i> <i>In sede di definizione di questi collegamenti (corridoi), e di relativa gerarchizzazione in funzione dei livelli di</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



<p>collegano in modo continuativo il territorio di due o più comuni (oggi Unità di rete).</p> <p>Il piano fornisce in questo senso un'interessante e condivisibile differenziazione dei livelli di servizio.</p> <p>Particolarmente condivisibile appare la classificazione dei corridoi delle autolinee in vari livelli, assegnando ad ognuno di essi un programma di esercizio in base alle diverse funzionalità.</p> <p><b>Non appare invece condivisibile per Unindustria la previsione di snaturare il servizio delle unità di rete prevedendo una pesante razionalizzazione dei servizi.</b></p> <p><b>Il Piano, infatti, ne prevede l'eliminazione quando in sovrapposizione alle linee extraurbane.</b></p> <p>Tale elemento non appare condivisibile in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• rischia di far perdere la ricerca di efficienza su cui si basa la pianificazione regionale delle unità di rete.</li></ul> <p>La riforma ha voluto superare l'attuale articolazione dei servizi su base comunale sia per superare l'attuale frammentazione del servizio, sia per spingere verso una maggiore efficienza nella gestione dei servizi. Infatti, tale organizzazione consente un utilizzo, a livello di unità di rete, più efficiente di depositi, vetture di scorta e km fuori servizio, oltre che una maggiore condivisione di risorse e strutture legate all'amministrazione dei servizi (spese generali e di amministrazione). La diminuzione dei servizi</p>	<p><i>domanda, fornisce infine una proposta di riorganizzazione dei servizi in ottica di efficientamento e razionalizzazione delle risorse che prevede la minimizzazione delle sovrapposizioni fra servizi automobilistici e servizi ferroviari.</i></p>	
---	--	--



potrebbe fare perdere la redditività aziendale su cui si basa l'efficienza del servizio.

Le regressioni sui costi standard (di cui al D.M n. 157/2018), unitamente alla letteratura in materia, individuano infatti in 4 milioni di vetture x Km annue il valore obiettivo a cui tendere per ottenere una adeguata riduzione del costo unitario.

Non bisogna dimenticare inoltre che la riforma copre un bacino di utenze molto maggiore inglobando un numero maggiore di Comuni la cui domanda non può essere soddisfatta con un decremento delle risorse.

- Va contro la rimodulazione dei finanziamenti previsti a livello di tpl e rischia di snaturare il COTRAL

L'estensione dei servizi urbani e interurbani ai comuni attualmente non dotati di TPL, e quindi la compartecipazione di quest'ultimi al riparto delle risorse, con una conseguente contrazione di risorse per i comuni attualmente assistiti dai finanziamenti regionali, sarà in parte finanziata dall'esternalizzazione di almeno il 10% dei servizi attualmente gestiti da COTRAL, prevista dall'art.4-bis del D.L. n. 78/2009, che verranno incorporati nelle unità di rete.

L'esternalizzazione va nella direzione di una maggiore specializzazione di COTRAL nei servizi extraurbani e a grande domanda, lasciando alle unità di rete i collegamenti locali e di adduzione alle grandi direttrici di traffico.

- Provoca un aggravio dei posti a discapito dell'efficienza considerando come descritto con



	<p>precisione nei documenti di piano il rilevante costo in più dei servizi Cotral rispetto ai servizi del TPL locale attuale e quanto previsto dai documenti di affidamento delle unità di rete.</p> <p>A tal riguardo si propone, -in conformità con quanto previsto dalla normativa- di prevedere servizi gestiti nell'ambito dei contratti di servizio delle Unità di Rete, che partendo con una serie di fermate all'interno di queste possano essere collegati con nodi intermodali di accesso all'area urbana di Roma posizionati al di fuori delle stesse aree.</p>		
<p><b>31.5</b></p>	<p><b>Integrazione tariffaria</b></p> <p>PUMS DOCUMENTO DI PIANO- 4.1.4. IMPLEMENTARE L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA TRA MOBILITÀ CICLISTICA, CONDIVISA, PRIVATA E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - S.04</p> <p>Il piano riconosce come sia ormai universalmente accettato che l'integrazione tariffaria rappresenti uno degli strumenti principali per rendere l'utilizzo del trasporto pubblico maggiormente appetibile per l'utenza.</p> <p>Il PUMS e il Piano di Bacino richiamano e supportano quanto già in fase di attuazione da parte della Regione Lazio in merito al Sistema di Bigliettazione Elettronica (SBE) e suggeriscono di lavorare sull'integrazione tariffaria e funzionale per l'utente anche tra servizi in sharing (monopattini, bike, scooter, car) e TPL al fine di perseguire l'intermodalità universale attraverso la massima integrazione tra le varie modalità di trasporto.</p>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto risulta in linea con gli obiettivi del PUMS. Tuttavia, il tema in oggetto non rientra nel campo di applicazione della Città metropolitana, che può solamente suggerire ed auspicare che la tariffazione integrata non si riduca alla sola integrazione dei canali di vendita.</i></p> <p><b><i>Integrata nel PUMS Volume 3, a livello di indirizzo, una specifica riguardante la necessità di una reale integrazione tariffaria tra i principali gestori e le Unità di rete.</i></b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p>Allo stato attuale, come risulta dai documenti di piano il Sistema di Bigliettazione Elettronica è in fase di sviluppo da parte della Regione sta avviandone la gestione e i servizi parallelamente a quelli del Centro Regionale di Coordinamento dell'Infomobilità, dotato di funzioni di gestione dei dati e delle informazioni sui servizi di trasporto, di controllo dei servizi e di diffusione delle informazioni.</p> <p><b><i>Diventa essenziale che il Piano proponga che tale sistema preveda una reale integrazione tariffaria tra i principali gestori e le Unità di rete e non solo l'integrazione dei canali di vendita.</i></b></p>		
31.6	<p><b>Servizio Fiumicino San Pietro</b> PIANO DI BACINO CAPITOLO 4.2.1. IL MODELLO DI ESERCIZIO FERROVIARIO E LE STAZIONI DI PORTA Il progetto di Quadruplicamento Fiumicino – Ponte Galeria con realizzazione dei due “colli d’oca” di collegamento della linea Roma_ Fiumicino con la linea Grosseto e la linea verso Roma Aurelia, crea le condizioni infrastrutturali per il potenziamento dei servizi diretti Fiumicino – Roma Termini secondo il nuovo itinerario Roma Termini – Fiumicino via Roma Aurelia.</p> <p><b><i>Il PUMS non prevede un servizio diretto Roma Termini – Fiumicino Aeroporto sulla nuova linea, escludendo Roma San Pietro da un collegamento diretto verso l'aeroporto che avrebbe un importante impatto per il traffico di carattere turistico tenuto conto della particolare funzione che la stazione di Roma San Pietro ricopre. Si ritiene che tale collegamento sia una priorità da perseguire e se ne propone l'inserimento.</i></b></p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non è accolta in quanto in sede di valutazione tecnica dei servizi del modello di esercizio ferroviario proposto, è prevalsa, su base di dati di domanda, la configurazione proposta. Si fa presente che il collegamento Fiumicino Aeroporto - San Pietro sarà comunque realizzabile con facili interscambi nelle stazioni di Massimina, Valle Aurelia e Villa Carpegna.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p><i>III PUMS in merito prevede un collegamento verso Roma S. Pietro attraverso l'interscambio a Villa Carpegna. Tale ipotesi non si ritiene perseguibile in quanto la realizzazione della fermata di Villa Carpegna non è pianificata da RFI con scenario temporale.</i></p>		
31.7	<p><b>ROMA LIDO- AEROPORTO</b> PUMS_VOLUME3 CAPITOLO: 9. INTERVENTI PROPOSTI NEL PUMS</p> <p>Il piano propone la realizzazione di una diramazione che si collegherà all'attuale ferrovia Roma – Lido in corrispondenza della stazione di Acilia Sud ed arriverà nell'area est dell'aeroporto dopo aver attraversato il fiume Tevere. Anche se convinti dell'importanza di prevedere un collegamento tra lo scalo e la linea metropolitana Roma – Lido, si ritiene che l'intervento proposto non sia pienamente efficace in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Si sovrappone ad altre infrastrutture di spostamento di massa già previste (es quadruplicamento FI1);</li><li>• Non cattura la domanda degli addetti aeroportuali che risiedono nel litorale romano (Fiumicino e Municipio X) che oggi non può fruire di collegamenti efficaci per l'aeroporto. Allo stato attuale il 41% dei circa 40.000 addetti giornalieri che lavorano sullo scalo risiedono nelle aree del litorale e utilizzano per il 95% l'auto propria per raggiungere l'aeroporto, con tutte le conseguenze del caso.</li></ul> <p>Si evidenzia inoltre che la c.d. "Porta est" al Leonardo da Vinci non è prevista e lo strumento</p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto la connessione tra Ostia e l'aeroporto di Fiumicino è prevista tramite un collegamento tranviario che è attualmente in fase di studio tramite apposito PFTE. Le valutazioni sulla domanda servita saranno perciò approfondite in sede di PFTE. Si ribadisce, inoltre, che tale intervento è previsto dallo scenario tendenziale del PUMS approvato di Roma Capitale, interamente assorbito all'interno del PUMS metropolitano come previsto dalla memoria di giunta capitolina n.78/2022 del 22/12/2022.</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCANTRO</b></p>



	<p>di pianificazione all'interno degli aeroporti è definito secondo quanto stabilito dalla normativa di settore attraverso i c.d. "Piani di Sviluppo Aeroportuali" che definiscono l'assetto delle infrastrutture aeroportuali nel medio e lungo periodo in funzione della crescita del traffico aeroportuale.</p> <p><b><i>Si propone, in alternativa, un sistema di trasporto ad elevata velocità ed elevata capacità collegato con lo scalo dalla stazione Lido Nord della linea Roma Ostia Lido in grado di intercettare direttamente anche i passeggeri da Ostia e 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.</i></b></p> <p>In questo modo si potranno collegare due nodi di trasporto ferroviario, la linea Roma Lido e la ferrovia regionale dell'aeroporto, intercettando la mobilità pendolare sull'asse nord-sud della costa romana e generando il c.d. "effetto rete" trasportistico</p> <p>Per questa infrastruttura sarebbe necessario individuare sin da subito un soggetto attuatore e la fonte di finanziamento.</p>		
31.8	<p><b>INTERVENTI FINANZIATI SU RETE FERROVIARIA (REGIONALE E SUB-URBANA)]</b></p> <p>Dall'analisi del documento è emerso un disallineamento tra i progetti presi a riferimento</p>	<p>Non accolta</p> <p>Osservazione non sufficientemente argomentata. Si precisa che ciascuno degli interventi elencati è stato</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



<p>per lo scenario di sviluppo del modello PUMS e gli interventi inseriti in pianificazione da parte RFI. (PUMS CAPITOLO: [1.1. INTERVENTI FINANZIATI SU RETE FERROVIARIA (REGIONALE E SUB-URBANA)] ---PAGINA: [15 - 16] La proposta di modifica fa riferimento agli interventi di seguito elencati:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• “Potenziamento della capacità delle linee ferroviarie del Nodo di Roma”: non è chiaro a quale intervento programmato si fa riferimento. Dettagliare meglio la natura dell’intervento;</li><li>• “Raddoppio Lunghezza – Guidonia”: il costo a vita intera è di 254 mln invece di 171,7 mln;</li><li>• “Raddoppio Cesano – Bracciano”: il costo a vita intera è di 361 mln invece di 253 mln;</li><li>• “Potenziamento FL4 nei Castelli Romani (raddoppio Ciampino – Albano Laziale e Ciampino – Velletri)”: intervento non previsto;</li><li>• “Potenziamento Roma Termini – Ciampino (upgrading infrastrutturale e tecnologico sulla tratta)”: è previsto solo HD ERTMS sulla tratta Roma Termini – Ciampino;</li><li>• “Quadruplicamento Ciampino – Capannelle (realizzazione di una nuova coppia di binari fra Ciampino e Capannelle)”: il costo a vita intera è di 255 mln invece di 82 mln;</li></ul> <p>PIANO DEL TRASPORTO PUBBLICO DEL BACINO METROPOLITANO, DOCUMENTO DI PIANO] - CAPITOLO: [1.6. CONSIDERAZIONI SULLA CAPACITÀ DEL NODO FERROVIARIO] - PAGINA: [DA 27 A 29] - FIGURA: [1.5]</p>	<p>valutato e approfondito in specifici tavoli di incontro con gli stakeholder.</p>	
---	---	--



	<p>La proposta di modifica fa riferimento agli interventi di seguito elencati:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• HD ERTMS tratta Monterotondo – Settebagni: intervento non previsto (previsto solo upgrading con tecnologia ERTMS L2);</li><li>• HD ERTMS tratta Valle Aurelia – Vigna Clara: intervento non previsto (previsto solo upgrading con tecnologia ERTMS L2);</li><li>• Villa Carpegna: attualmente non pianificata da RFI con scenario temporale;</li><li>• Meucci: intervento non previsto;</li><li>• Nomentana (LM): la fermata sulla linea merci non è attualmente prevista e inserita ambito Accordo Quadro TPL Regione Lazio - RFI;</li><li>• Salone: fermata prevista in dismissione ambito Accordo Quadro TPL Regione Lazio - RFI nel 2018; l'attivazione o meno della fermata e non è stata riconfermata nell'ambito delle interlocuzioni per l'aggiornamento dell'Accordo Quadro TPL Regione Lazio- RFI di prossima sottoscrizione.</li><li>• Casilina: RFI non ha previsto l'apertura al servizio viaggiatori nello scenario di sviluppo degli interventi di Piano.</li><li>• L'eventuale attivazione del servizio relativo alle località di Roma Nomentana (linea merci) e Roma Casilina sarà da confermare nell'ambito delle interlocuzioni con l'Ente Programmatore del servizio (Accordo Quadro TPL Regione Lazio - RFI).</li></ul>		
31.9	<b>LITORALE- AEROPORTO</b> PUMS_DOCUMENTO DI PIANO- CAPITOLO: 9. INTERVENTI PROPOSTI NEL PUMS	Non accolta	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<p>Il piano prevede dei collegamenti tramite trasporto pubblico con l'aeroporto anche dal litorale sud. Si riportano di seguito alcune osservazioni a tal proposito:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• viene proposto di realizzare tali collegamenti mediante servizi tranviari caratterizzati da numerose fermate e percorsi articolati che male si adattano alle esigenze del territorio ed alla tipologia di domanda che lo caratterizza: mobilità di tipo pendolare e indotta dall'aeroporto di Fiumicino (che necessita di un collegamento rapido con lo scalo di Fiumicino) Si ricorda, infatti, che il 41% egli addetti aeroportuali risiede tra il comune di Fiumicino (isola Sacra in particolare) ed il X Municipio di Roma. Si suggerisce di semplificare i collegamenti con percorsi più lineari e quindi più rapidi, allo scopo di renderlo competitivo rispetto all'utilizzo del mezzo privato;</li><li>• Riguardo i percorsi tranviari si potrebbero valutare, di concerto con ENAC ed Aeroporti di Roma, brevi tratti di collegamento dalla zona ovest dello scalo verso Fiumicino;</li><li>• I percorsi tranviari proposti interni allo scalo, oltre ad essere poco funzionali in quanto transitanti distanti dai terminal, non sono compatibili con il Piano di Sviluppo Aeroportuale, unico strumento di pianificazione valido per lo sviluppo del sedime aeroportuale.</li></ul> <p>Si suggerisce, inoltre, di sfruttare in alternativa per i collegamenti con le aree di Parco Leonardo e la Fiera di Roma, il corridoio C5 nato proprio come corridoio per il TPL.</p>	<p>L'osservazione non può essere accolta in quanto la connessione tra Ostia e l'aeroporto di Fiumicino è prevista tramite un collegamento tranviario che è attualmente in fase di studio tramite apposito PFTE. Le valutazioni sulla domanda servita saranno perciò approfondite in sede di PFTE. Si ribadisce, inoltre, che tale intervento è previsto dallo scenario tendenziale del PUMS approvato di Roma Capitale, interamente assorbito all'interno del PUMS metropolitano come previsto dalla memoria di giunta capitolina n.78/2022 del 22/12/2022.</p>	
31.10	<b>Interventi mobilità individuale motorizzata</b>	Parzialmente accolta	<b>RECEPITO</b>



<p>PUMS DOCUMENTO DI PIANO- CAPITOLO- 9.5. INTERVENTI STRADALI AZ.030</p> <p>Il piano, nell'ottica dello sviluppo di una mobilità sempre più sostenibile, non prevede, tra le sue azioni, la realizzazione di nuove infrastrutture stradali che non si traducono nell'ottimizzazione gestionale della rete esistente, finalizzandosi esclusivamente il miglioramento delle condizioni di deflusso e sicurezza.</p> <p>A tal fine Unindustria ritiene importante evidenziare alcuni interventi infrastrutturali indispensabili per il rammaglio della rete stradale valorizzando l'accessibilità di importanti polarità del territorio.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• il completamento delle complanari alla A91 fino al centro abitato di Fiumicino,</li></ul> <p>Il completamento delle complanari alla A91 fino al centro abitato di Fiumicino consentirà di rendere l'autostrada Roma-Fiumicino un'arteria dedicata all'aeroporto evitando che il traffico non aeroportuale comprometta il livello di servizio dell'autostrada A91 e la viabilità dello scalo. Difatti, lo scopo del collegamento è quello di suddividere il traffico locale da quello da e per l'aeroporto, in modo da dedicare esclusivamente l'autostrada Roma-Fiumicino alla sua funzione primaria di collegamento città-aeroporto, fornendo nel contempo un collegamento diretto con la città di Fiumicino ed il litorale tirrenico. Il completamento del sistema di complanari alla A91 rappresenterebbe oltretutto un sistema viario alternativo per la mobilità diretta o proveniente dall'abitato di Fiumicino in grado, da</p>	<p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto gli interventi relativi alle complanari all'A91, al potenziamento di via della Scafa e alla realizzazione del ponte dei congressi fanno partedi opere previste nello Scenario di Riferimento, cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento pubblico (Allegato 1 del PUMS Volume 1 - Quadro Conoscitivo). Queste, infatti, non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto stanziamenti attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Il PUMS, quindi, le recepisce al di là di specifiche valutazioni di merito. Per quanto riguarda, invece, il raddoppio di Via di Valle Caia, nel 2020 la Città metropolitana ha deliberato l'accordo di programma che prevede l'ampliamento e la messa in sicurezza della strada. Dal punto di vista generale, la strategia "Gerarchizzare la rete stradale - S.07" e la strategia "Migliorare i livelli di servizio della rete stradale - S.30" con le azioni ad esse connesse, perseguono questo obiettivo. In sede di specifici piani settoriali riguardante queste strategie, saranno quindi affrontati specifici problemi legati al rammaglio e alla sicurezza delle strade.</p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto gli interventi sono già presenti nello scenario di Riferimento</i></p>	
---	---	--



una parte, di evitare commistioni della mobilità locale con il traffico aeroportuale e dall'altra di drenare il traffico su un percorso alternativo quando il traffico sull'autostrada è fortemente congestionato consentendo ai passeggeri di raggiungere lo scalo in tempi ragionevoli. Inoltre, consentirebbe di avere una viabilità alternativa in caso forte congestione dell'autostrada causata da eventi improvvisi come incidenti.

Per tale intervento, tra l'altro presente in diversi strumenti pianificatori (PRTML; PQuadro, etc.), andrebbe subito trovata la fonte di finanziamento in quanto fondamentale (già da oggi) per garantire un'adeguata accessibilità allo scalo sia da Roma che dal litorale in vista anche del prossimo Giubileo del 2025,

- il potenziamento di via della Scafa.

La trasformazione di via della Scafa a strada di scorrimento veloce consentirebbe di fluidificare il sistema gomma, aumentando al tempo stesso la connettività dell'aeroporto con i centri abitati a sud ad esso più prossimi (in particolare Ostia e Fiumicino). Tali centri urbani sono caratterizzati da un numero elevato di spostamenti da e per lo scalo soprattutto legati agli addetti aeroportuali come confermato dai risultati delle indagini svolte sistematicamente da ADR. Vista l'importanza strategica di tale intervento, come per il precedente, andrebbe subito trovata la fonte di finanziamento.

- Il ponte dei congressi

appare fondamentale per fluidificare un settore critico caratterizzato da forti congestioni anche



	<p>per migliorare la connessione tra la città e i principali hub intermodali come Fiumicino e il porto di Civitavecchia</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Il raddoppio di via di Valle Caia a Pomezia</li></ul> <p>Il raddoppio di via di valle Caia, opera già finanziata risulta indispensabile per adeguare l'accessibilità dell'area di Santa Palomba e rendere connesso il nodo intermodale di Pomezia aumentandone l'accessibilità</p> <p>Si segnala inoltre che non è stata acquisita tra le opere previste nell'ambito dello scenario di Piano la tratta della Roma Latina tra Tor de Cenci e la Roma Fiumicino.</p> <p>Si ricorda che, ancorché non Commissariata, anche tale tratta è stata confermata nell'ambito della project review espletata dal ministero delle infrastrutture e ha visto il posticipo del vincolo preordinato all'esproprio.</p>		
31.11	<p><b>AIR MOBILITY</b> PUMS- DOCUMENTO DI PIANO</p> <p>Il piano, che dovrebbe avere una visione di medio periodo, non riporta alcun riferimento alla AAM Advanced Air Mobility sia nell'ambito del trasporto di persone che di quello delle merci che si ritrova invece nel PUMS della città di Roma. Tali forme di trasporto e servizi, sono rese possibili grazie allo sviluppo di nuovi velivoli innovativi, silenziosi, sostenibili, adatti ad operare in aree popolate, urbane e ad essere integrati, in un'ottica multimodale, nel sistema di trasporto locale e regionale. I principali elementi che caratterizzano tali sistemi aerei sono: propulsione elettrica, decollo e atterraggio verticale (eVTOL –</p>	<p>Accolta</p> <p>L'osservazione è accolta in quanto risulta in linea con il principio di armonizzazione con i contenuti del PUMS di Roma Capitale. Pertanto, è stato inserito il riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility).</p> <p><b>Inserito riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility) secondo quanto indicato nel par. 5.2.4 del Volume 2 del PUMS di Roma Capitale.</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



	<p>elettrical vertical take off and landing), con o senza pilota a bordo (UAS – Unmanned Aerial System), utilizzo di nuovi materiali compositi molto leggeri e resistenti, tecnologie digitali per il controllo del volo, ridotto inquinamento acustico o quasi nullo, zero emissioni inquinanti a livello locale, bassi costi di manutenzione ed operativi. Caratteristiche queste che, diversamente dagli elicotteri, consentono nuove forme di trasporto passeggeri e cargo in prossimità di aree urbane densamente popolate. Per fare fronte a queste esigenze e concretizzare lo sviluppo della mobilità aerea avanzata in Italia, l'ENAC nel 2021, in coordinamento con il MIT (ex MIMS), ha elaborato e pubblicato il "Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Aerea Avanzata (AAM) 2021-2030" dove sono esplicitati la visione nazionale, gli obiettivi strategici, una Roadmap tecnologico-regolamentare. Tale strategia è costruita intorno a quattro innovative applicazioni target:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• trasporto di persone in ambiente urbano ed extraurbano (air-taxi);</li><li>• trasporto di merci generiche e materiale biomedicale (medical &amp; goods delivery);</li><li>• ispezione e mappatura di aree ed infrastrutture (inspection and mapping);</li></ul>		
31.12	<p><b>GESTIONE DEL PATRIMONIO STRADALE (ASSET MANAGEMENT)</b> PUMS- DOCUMENTO DI PIANO- 7.4.3. MIGLIORARE I LIVELLI DI SERVIZIO DELLA RETE STRADALE - S.30</p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto non rientra nell'ambito di azione dell'ente Città metropolitana. Affinchè questo genere di proposta</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p>Occorre un approccio manageriale alla gestione delle strade. È un processo fortemente auspicabile, soprattutto per piccole realtà come Comuni e Consorzi di aree industriali, non dotati di sufficienti strumenti per una gestione complessa come quella della rete viaria; mentre grandi realtà come Aspi e Anas hanno al loro interno gli strumenti necessari per gestire adeguatamente i diversi processi previsti.</p> <p>Sul piano applicativo occorre però individuare bacini di strade consistenti e logici (parimenti a quanto sta accadendo nel TPL) cioè vere e proprie unità di rete tra comuni e piccole realtà al fine di arrivare a dimensioni tali da permettere un investimento congruo in termini di competenze e managerialità e strumenti adeguati a governare tali processi.</p> <p>Si potrebbe arrivare anche a definire il costo standard della manutenzione stradale del patrimonio oggi degli enti locali.</p> <p>A tal riguardo appare fondamentale che la Provincia possa promuovere gestire un'anagrafe delle strade mettendo a sistema le informazioni degli enti gestori e dei Comuni.</p>	<p>risultati applicabile è necessario che un ente sovraordinato attribuisca alla Città metropolitana questo tipo di competenza.</p>	
31.13	<p><b>LA LOGISTICA INDUSTRIALE</b></p> <p>PMLS- DOCUMENTO DI PIANO-7. PACCHETTO DI MISURE PER LA LOGISTICA INDUSTRIALE</p> <p>Roma è una città anche industriale dove la logistica non interessa solo l'azione distributiva ma costituisce un importante fattore di competitività per il sistema manifatturiero locale. Il trasporto delle merci e, più in generale, la logistica devono esprimere servizi efficienti ed</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto, per quanto riguarda l'area urbana, la definizione di percorsi consigliati per i veicoli merci non può prescindere da una conoscenza puntuale della compatibilità degli archi stradali con il transito di veicoli pesanti all'interno delle aree urbane. Tale verifica "strutturale", indicata come prioritaria e necessaria nel capitolo 6.3 del PMLS -</p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



<p>efficaci per sostenere e moltiplicare la presenza nel sistema Paese di attività produttive e per aumentare la competitività delle imprese e dei territori, in un contesto di mercati ed economie in rapidissima evoluzione in cui si aprono e si chiudono di continuo finestre su nuove opportunità che bisogna essere pronti a cogliere. Il sistema logistico è infatti un potente strumento per agire in modo indiretto sulla competitività economico-produttiva del territorio e ad esso deve essere commisurato e dimensionato, in base alle attività ed alle relazioni commerciali del territorio stesso, così da assecondarne rapidamente le dinamiche di mercato.</p> <p>Tali considerazioni assumono una valenza strategica in una zona come quella di Santa Palomba o della Tiburtina dove la logistica non ha un valore solamente in funzione del supporto al sistema produttivo ma presenta un rilevante valore in sé, in considerazione del ruolo che il territorio presenta come principale centro di consolidamento per la distribuzione delle merci nella Capitale.</p> <p>In questo senso il territorio comunale presenta un rilevante traffico su gomma con diverse problematiche per:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• la presenza di cosiddetti "colli di bottiglia" (ad es. viadotto ferroviario A o rotatorie pianificate non per la fruizione dei mezzi pesanti)</li><li>• strade vietate al transito di mezzi pesanti senza adeguata pianificazione di tracciati alternativi funzionali e sicuri o mancanza di servizi e parcheggi per i mezzi pesanti.</li></ul>	<p>Documento di Piano (tabella 6.2), risulta propedeutica alla verifica funzionale finalizzata all'adeguamento dei livelli di servizio. Per quanto riguarda invece l'accessibilità ai nodi intermodali, il PMLS già individua nel capitolo 7.3, oltre agli interventi già individuati dal PUMS (strategia S.07 "Gerarchizzare la rete stradale" e azione Az.028 "Classificazione della rete stradale in funzione delle caratteristiche geometriche funzionali in coerenza con le linee guida dei PGU metropolitani"), i corridoi particolarmente rilevanti per la promozione dell'intermodalità, stanti i piani di RFI di rendere il Polo di Santa Palomba il principale gateway ferroviario dell'area metropolitana. Infine, per quanto riguarda il riferimento ai collegamenti di ultimo miglio delle aree industriali, questi non risultano pertinenti alla scala di intervento del PMLS metropolitano.</p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	
--	---	--



In questo senso il PMLS evidenzia la necessità di uno studio ad hoc per l'individuazione di corridoi specifici per i mezzi pesanti strutturati in modo da supportare l'efficienza del trasporto delle merci al fine di promuovere l'intermodalità.

Accanto a questi interventi sulla rete, il piano giustamente prevede che per alcuni poli principali dovrà poi essere analizzata l'accessibilità di ultimo miglio nel dettaglio ed individuati gli elementi infrastrutturali attesi.

Occorre che il Piano possa ipotizzare dei percorsi consigliati per il traffico merci pensati su cui far confluire finanziamenti funzionali ad eventuali adeguamenti necessari. Lo scopo dovrà essere 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;

Tali corridoi dovranno essere funzionali al congiungimento dell'area industriale con la grande viabilità.

Tali tracciati dovranno essere individuati per minimizzare l'impatto del traffico pesante ma anche minimizzare i costi e fornire alle imprese servizi adeguati in termini di parcheggi, rifornimenti, ristoro.

È necessario che tale elemento non si limiti alle aree ricomprese non Consorzio Unico.

Il richiamo al Consorzio industriale del Lazio (non consorzio Unico come riportato nel piano) è importante anche se non esaurisce tutti gli ambiti strategici produttivi su chi va fatto un



	<p>approfondimento in termini di funzionalità logistica</p> <p>A tal riguardo si consiglia di fare riferimento al PUMS per quanto concerne gli ambiti produttivi individuati dal PTPG.</p> <p>Si consiglia inoltre di modificare l'azione "Az.050 - Creazione di un consorzio che promuova lo sviluppo sostenibile delle aree produttive romane" del PUMS con "valorizzazione dell'accessibilità delle aree industriali del Consorzio Industriale del Lazio e delle altre realtà produttive della Città metropolitana"</p>		
31.14	<p><b>ACCESSIBILITÀ DEL PERSONALE DEI POLI PRODUTTIVI</b></p> <p>PUM- DOCUMENTO DI PIANO.5.4. PROMUOVERE LA DIFFUSIONE DEL MOBILITY MANAGEMENT - S.08</p> <p>Il piano non sembra valorizzare adeguatamente in termini di servizi di accessibilità il ruolo di alcune aree produttive particolarmente significative in termini di numero di dipendenti.</p> <p>Tra queste ad esempio il Polo Tiburtino, la più vasta area industriale della città di Roma situato nella zona Nord-est della periferia. Esso non si espande solo in grandezza, raccoglie infatti un numero sostanziale di aziende che lo rendono un Polo attrattivo: ogni mattina è la destinazione (in epoca pre pandemica) di circa ventimila tra dipendenti, visitatori e addetti alla movimentazione delle merci</p> <p>Uno studio di Unindustria ha evidenziato come l'auto privata sia la modalità più impiegata dai</p>	<p>Accolta</p> <p>L'osservazione è accolta in quanto coerente con gli obiettivi del PUMS, che valorizzano ed incentivano il ruolo del Mobility manager. Nella strategia S.08 "Promuovere la diffusione del Mobility Management" è stato dunque introdotto uno specifico riferimento ai poli produttivi e direzionali.</p> <p><b>Integrazione del testo della strategia S.08 con riferimento ai poli produttivi e direzionali secondo i dettagli forniti nell'osservazione.</b></p> <p><i>Il Rapporto Ambientale ha integrato, ove presente, la definizione della strategia S.08 all'interno delle tabelle azioni</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



	<p>lavoratori per raggiungere la propria sede di lavoro con una percentuale di circa l'81%. Questo per una mancanza di una pianificazione dei trasporti in grado di valorizzare il ruolo fortemente attrattivo del polo industriale. Lo stesso Piano di Bacino non sembra adeguatamente considerarne il valore in termini di spostamenti generati Occorre che il piano, valorizzando anche il ruolo dei mobility manager d'area possa prevedere la necessità di uno studio ad hoc per l'individuazione di servizi in grado di promuovere l'accessibilità in chiave sostenibile di quest'area e delle altre produttive/direzionali principali così come individuate dal PTPG.</p>			
<b>32</b>	<b>0275854</b>	<b>13/03/2023</b>	<b>M. P. - Non sono presenti allegati</b>	
	<p><b>Relativa a</b> Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano <b>Riferimento in dettaglio</b> Il Quadro Conoscitivo; Documento di Piano. Capitolo: 5. Offerta attuale di reti e servizi di trasporto; 2. Le linee di intervento. Pagina: 101; 33. Figura: 5.1 Mappa della rete dei servizi ferroviari di interesse regionale, sub-urbano e urbano. <b>Motivazioni</b> 1) Gestione dell'afflusso di utenza negli orari di criticità. 2) Rilevazione dell'usura. 3) Controllo della sicurezza generale a tutela dei consociati. 4) Rilevazione della vetustà dei mezzi con conseguente intervento di modernizzazione. 5)</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto alcune delle proposte più rilevanti sono già contenute all'interno del PUMS metropolitano (prolungamento metropolitane esistenti, nuova linea D, rinnovo ed efficientamento Roma-Lido, creazione nodi di interscambio, etc.), mentre altre non rientrano nell'area di competenza dell'ente Città metropolitana (ad es. gestione operativa del servizio). Infine, si evidenzia una elevata complessità nel garantire la sostenibilità economica dell'insieme delle proposte se, a fronte di un evidente incremento dei costi si propone anche una riduzione dei ricavi.</i></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<b>RECEPITO</b>	



Riprogrammazione seguendo un criterio di razionalizzazione dell'orario delle corse metropolitane. 6) Rilevazione della necessità del prolungamento delle tratte esistenti, data l'estensione territoriale di Roma Capitale. 7) Il perseguimento dell'obiettivo di avvicinamento alla viabilità pubblica delle grandi metropoli del mondo, potrebbe costituire un punto di vantaggio teso a rafforzare il valore della città di Roma Capitale quale "competitor" internazionale. 8) L'incentivazione alla funzionalità della tratta che conduce al mare può rappresentare, anche sotto il profilo commerciale e turistico, una "punta di diamante" per Roma Capitale. 9) Monitoraggio delle complessità inerenti le stazioni deputate ai nodi di interscambio tra diverse linee metropolitane. 10) Il perseguimento della "vision" tesa a un ampliamento del bacino d'utenza a costi calmierati, finalizzata a favorire l'uguaglianza sociale. 11) L'obiettivo perseguito è legato alla promozione del commercio e del turismo interno ed esterno di Roma Capitale. 12) Una scontistica commerciale potrebbe alleviare il malcontento di un costo non ancora allineato alle funzionalità del servizio reso.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

***La presente per comunicarVi l'osservazione costruttiva-migliorativa del Piano di Trasporto Pubblico (PdB) relativo al bacino metropolitano, date le criticità quotidiane costituenti fatto notorio per il Comune di Roma Capitale in questione, in merito ai seguenti punti elencati in ordine di urgenza-importanza:***



- 1) **Aumento della frequenza delle corse della metropolitana negli orari di maggior sovrappollamento (lun.-ven. 7:00-9:00; 13:00-15:00; 17:00-19:00).**
  - 2) **Manutenzione delle scale mobili e dei binari.**
  - 3) Predisposizione di pattuglie a presidio della sicurezza interna alle stazioni e, in particolare, sulle banchine della metropolitana.
  - 4) Rinnovo convogli e vagoni della metropolitana.
  - 5) Prolungamento dell'orario notturno delle corse, parificandolo in tutte le linee della metropolitana, nei giorni festivi e prefestivi (sab., dom. e festività), con contemporanea rimodulazione dell'orario notturno nei giorni feriali (lun.-ven. ultima corsa alle ore 22:00).
  - 6) Prolungamento delle tratte delle linee metropolitane esistenti (linee A-B-C).
  - 7) Creazione di una nuova linea della metropolitana (linea D) che copra i quartieri del quadrante di Roma Nord che non sono serviti dalle altre linee della metropolitana.
  - 8) Rinnovo strutturale ed efficientamento della linea Roma-Lido.
  - 9) Centramento strategico-funzionale dei nodi di interscambio.
- Propongo, inoltre, i seguenti punti:
- 10) Riduzione dei relativi costi rivolti all'utenza finale.
  - 11) Promozione di intere giornate di utilizzo gratuito per tutti del servizio metropolitano urbano, in occasione di festività, eventi e giornate rilevanti.



	12) Promozione di sconti mirati su beni e servizi riservati a determinate categorie di utenti. I macro-obiettivi del PUMS raggiungibili sono i seguenti: il miglioramento del trasporto pubblico e della relativa intermodalità con esso, l'aumento della sicurezza stradale, la riduzione della congestione, la riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico, il miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani, l'aumento del turismo e dell'occupazione, l'aumento della soddisfazione dell'utenza, la riduzione della spesa per la mobilità in favore di una politica più "green" in linea con le prescrizioni previste nel PNRR e tesa a mettere in secondo piano l'utilizzo di un veicolo privato.			
<b>33</b>	<b>0275862</b>	<b>13/03/2023</b>	<b>Associazione Salvaciclisti Roma - Non sono presenti allegati</b>	
	<b>Relativa a</b> Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan) <b>Riferimento in dettaglio</b> [31_Biciplan_Documento di Piano] Capitolo: 4.5 Pagina: [ Figura: [35_Tavola 4 - Biciplan - Lo Scenario di Piano Gli interventi tratta P35-BC-047 <b>Motivazioni</b> Il Comune di Fonte Nuova ha in progettazione e già finanziata (prevista in PNRR) una pista ciclabile per collegare le sue due località urbane di Tor Lupara e S.Lucia (lungo via S Lucia e Via Molise) e sta prevedendo anche una pista ciclabile lungo il	Accolta  L'osservazione è accolta in quanto, sebbene il Piano di scala metropolitana non fornisca una dettagliata tracciatura dei percorsi a livello locale, il metodo utilizzato è coerente con quello impiegato per la creazione dei corridoi. L'approccio, infatti, è considerare i tratti già finanziati, progettati o in fase di programmazione, come nei due casi esposti.  <b>Modifica delle tavole e della relazione di piano del Biciplan.</b>	<b>RECEPITO</b>	



<p>fosso di s Lucia, parallelo alla via Palombarese nel tratto urbano della omologa località, in relazione alla realizzazione di opere pubbliche di protezione idraulica sul lato destro del fosso [VEDI atto di indirizzo n 138 del 21/12/2021].</p> <p>Queste due tratti permettono di intercettare il collegamento tra V nomentana e la via Palombarese (incrocio v Molise) e quindi proseguire verso loc La Fonte(a Fonte Nuova) e loc Pichini (Guidonia), servendo e collegando La direttrice nomentana (P35-BC-047) anche l'area urbanizzata di S. Lucia quindi servendo un bacino d'utenza molto maggiore e collegandosi con la tratta prevista (in loc La Fonte) P35-BC-037).</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b></p> <p><b><i>Quindi per l'intervento P35-BC-047 ("Nomentano- Palombara -4") si propone di correggere e sostituire l'ultimo tratto sulla strada v. Monte Bianco (da loc Trentani – Tor Lupara a loc La Fonte – S Lucia) con le piste ciclabili già in progettazione a cura del Comune di Fonte Nuova denominate ciclabile urbana S Lucia e quella prevista lungo il Fosso stesso limitrofo al centro urbano parallelo a via Palombarese che comunque si collegano in località La Fonte.</i></b></p> <p><b><i>Si fa inoltre istanza di rinomina dei tratti associati alle ciclabili nel territorio di Fonte Nuova:</i></b></p> <p><b><i>P35-BC-043 Fonte Nuova – Mentana</i></b></p> <p><b><i>P35-BC-047 Nomentana – Fonte Nuova</i></b></p>	<p><i>Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale, tuttavia l'inserimento di tali elementi non comportai modifiche alle valutazioni già effettuate</i></p>	
---	---	--



	<i>non risulta chiaro sulla mappa quali siano esattamente gli interventi P35-BC-044 e P35-BC-046</i>			
34	0275871	13/03/2023	G. A. - Non sono presenti allegati	
	<b>Relativa a</b> Piano metropolitano della mobilita ciclistica (Biciplan) <b>Riferimento in dettaglio</b> Lo Scenario di Piano: i corridoi ciclabili Piano Metropolitano della Mobilità Ciclistica(Biciplan) Elaborato: TAV03 - BICIPLAN <b>Motivazioni</b> Mancanza di un collegamento ciclabile dei centri di mobilita urbano (CMU) gia previsti dal PUMS nel Municipio XV: La Storta -Grottarossa-Tor di Quinto. <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b>Premesso</b> che un Centro Mobilita Urbano (CMU) e un'infrastruttura che ha lo scopo di facilitare la mobilita sostenibile all'interno di una citta. Localizzati dal PUMS in punti strategici della citta, devono poter offrire una serie di servizi legati alla mobilita urbana, come il noleggio di biciclette, scooter elettrici, car-sharing, car-pooling, biglietteria integrata, informazioni sulla mobilita, WiFi gratuito e molto altro. Il CMU si propone quindi di favorire l'uso di mezzi di trasporto alternativi all'automobile, come ad esempio la bicicletta, il trasporto pubblico, o le auto condivise, incentivando l'intermodalità e la mobilita sostenibile.		Non accolta  L'osservazione non può essere accolta in quanto l'ambito di azione dell'ente Città metropolitana non è compatibile con i contenuti ed il livello di dettaglio della proposta. Si rimanda pertanto alla pianificazione di ambito comunale.  [	LA AP HA FORNITO RISCONTRO



Inoltre, i CMU possono avere un ruolo importante nella promozione del turismo sostenibile, fornendo informazioni su percorsi ciclabili e sentieri naturalistici, e offrendo servizi di noleggio di biciclette elettriche o altre modalità di trasporto leggere per scoprire la città o le aree circostanti.

Nel municipio XV sono stati individuati tre principali Centri di Mobilità Urbani (CMU):

-La Storta (rango B)-codice intervento: P35-CM-10 codice PUMS Roma Capitale: V3-53 con servizi ferroviari:S3, R13 e tpl extraurbano;

-Grottarossa codice intervento: P35-CM-16;

-Tor di Quinto Codice intervento: P35-CM-26 codice PUMS Roma Capitale: V2-21.

In particolare nel PUMS il CMU di Grottarossa presenta uno scenario dove si prevede la costruzione delle linee metro C1/C2 (Az.002 - Sviluppo della rete infrastrutturale metro) con codice intervento:

P35-TP-15 Diramazione metro C2 da Farnesina a Grottarossa codice PUMS Roma Capitale: M3-06.

In considerazione della presenza di questi tre importanti Centri di Mobilità individuati nel municipio XV, e fondamentale prevedere una visione ciclabile che colleghi i punti strategici lungo l'asse viario della Cassia, che rappresenta un importante corridoio di penetrazione nella città.

Il Municipio XV, come Ente attuatore, deve intraprendere diverse azioni per migliorare l'ambiente e la mobilità urbana. In particolare, deve prevedere Zone a velocità limitata, Isole



Ambientali, in prossimità delle Scuole e in punti sensibili del territorio. Individuare bike-lane (corsie ciclabili) e case avanzate ai semafori, cercando di utilizzare materiali ecologici e riciclabili e di promuovere l'uso di tecnologie innovative per la mobilità sostenibile, come le stazioni di ricarica per biciclette e monopattini elettrici, così come previsto dalle disposizioni previste proprio per incentivare la mobilità sostenibile all'art. 229 Decreto Legislativo 34 del 19/05/20.

***Pertanto inserire nel BICIPLAN la previsione di un corridoio ciclabile che colleghi i vari Centri Mobilità della zona nord-ovest di Roma, come La Storta, Grottarossa e Tor di Quinto, potrebbe essere una soluzione importante per migliorare la mobilità sostenibile nella zona. Questo corridoio ciclabile andrebbe a collegarsi con la rete ciclabile già prevista dal PUMS, Trionfale-Braccianese (corridoio gerarchia A), Tevere (gerarchia A), l'anello (gerarchia B), Prima Porta-La Giustiniana, consentendo un accesso agevole a Roma da diverse punti del quadrante Nord e Nord-Ovest.***

L'inserimento del corridoio ciclabile nel BICIPLAN potrebbe avere un impatto significativo sulla promozione della mobilità sostenibile nella zona nord-ovest di Roma. Portando a un miglioramento netto della qualità dell'aria nella zona, che attualmente è particolarmente congestionata a causa del traffico automobilistico presente in tutte le ore del giorno sulla strada consolare Cassia (SS2). Questa strada è una fonte



	<p>importante di inquinamento atmosferico e acustico, soprattutto nel tratto interno al Grande Raccordo Anulare (GRA).</p> <p>L'introduzione del corridoio ciclabile fornirebbe un'alternativa sostenibile al traffico automobilistico e incoraggerebbe i cittadini a optare per mezzi di trasporto più ecologici. Ciò potrebbe avere un effetto positivo sulla salute pubblica, riducendo l'esposizione ai gas di scarico nocivi e migliorando la qualità dell'aria nella zona. Inoltre, l'inserimento del corridoio ciclabile potrebbe incentivare lo sviluppo di nuove infrastrutture per la mobilità sostenibile nella zona, come parcheggi per biciclette e stazioni di ricarica per veicoli elettrici. Queste nuove infrastrutture potrebbero contribuire a creare un ecosistema di mobilità sostenibile nella zona nord-ovest di Roma.</p> <p>In sintesi, l'inserimento del corridoio ciclabile nel BICIPLAN potrebbe rappresentare un passo importante per la promozione della mobilità sostenibile nella zona nord-ovest di Roma, portando a un miglioramento della qualità dell'aria e riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico causato dal traffico automobilistico attuale, in particolare presente sulla strada consolare Cassia (SS2).</p>		
<b>35</b>	<b>0275875</b>	<b>03/03/202</b> <b>3</b>	<b>M. P. - Non sono presenti allegati</b>
<b>35.1</b>	<b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> <i>PUMS Volume 1_Allegato 1</i>	Non accolta  L'osservazione non può essere accolta in quanto le analisi e le stime richieste dalla proposta di modifica non	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



<p><i>Capitolo: Lo Scenario di Riferimento</i> <i>Pagina: 8 e seg</i></p> <p><b>Motivazioni</b> Avere uno strumento per verificare la corretta individuazione degli investimenti da realizzare ed aumentare la trasparenza del processo.</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b> <b><i>Il PUMS, come da direttive europee, deve seguire chiari e rigorosi criteri di pianificazione, altresì basato su una totale trasparenza. In particolare deve indicare le modalità che hanno portato alle particolari scelte. Qui troviamo un'importante carenza: le opere indicate, sia in corso di realizzazione, sia finanziate, sia solamente proposte, non riportano gli specifici benefici che queste, singolarmente generano. A titolo di esempio: una nuova tratta di metropolitana, a fronte del suo costo, che viene riportato, quante persone trasporta, quanto tempo fa loro guadagnare rispetto alla precedente modalità di trasporto, quante di queste passano dal mezzo privato a quello pubblico, ecc? Poi nel caso di opere suddivise in più tratte, come appunto una metropolitana, i benefici devono essere riportati per le singole tratte.</i></b> <b><i>Chiaramente deve essere prima definito un metodo standard per definire i benefici. Questi ultimi vengono poi tradotti in soldi, così da poter avere un termine di paragone con i costi. A questo punto si può comprendere perché si è deciso di</i></b></p>	<p>risultano compatibili con il livello di pianificazione del Piano, che ne fa una valutazione aggregata. Tali analisi, invece, costituiscono il cuore delle valutazioni che devono essere svolte nel corso del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) di ciascun intervento. Si specifica, inoltre, che gli interventi indicati nello Scenario di Riferimento, a cui l'osservazione rimanda, sono interventi che hanno già ricevuto dei finanziamenti precedenti alla redazione del Piano ed il PUMS li recepisce nella configurazione dello scenario futuro.</p>	
---	--	--



	<p><i>preferire quella tratta di metropolitana su quella relazione, rispetto ad una simile tratta su di una diversa relazione, o ancora rispetto ad un centinaio di km di tram su buona parte della città, ecc.</i></p> <p><i>A seguire deve essere riportata la graduatoria degli interventi in ordine di priorità, così da avere un piano pronto anche per i finanziamenti futuri. Solo in questa maniera si può ritenere trasparente un processo di pianificazione. Pertanto nel PUMS dovrebbe essere chiaramente riportato tutto ciò.</i></p>		
35.2	<p><b>Esigenza di garantire opere sostenibili.</b></p> <p><i>Correttamente il PUMS punta in massima parte su un maggior uso del mezzo pubblico, anche per consentire la riduzione di quello privato. L'autostrada Roma-Latina è in netto contrasto con questa strategia. La realizzazione dell'opera di per sé ha un enorme impatto sul territorio, contestualmente porta ad un maggior uso del mezzo privato, quindi maggior inquinamento. Infine avremmo un maggior carico di auto su Roma, già congestionata. [CONTINUA NELLA SCHEDA]</i></p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto, come espresso per l'osservazione 33b, gli interventi rappresentati nello Scenario di Riferimento non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto stanziamenti attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Il PUMS, quindi, le recepisce al di là di specifiche valutazioni di merito.</p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>
35.3	<p>Esigenza di potenziamento del sistema tramviario.</p> <p><i>Il sistema tramviario dovrebbe costituire la rete intermedia tra quella ferroviaria, alta capacità/alta velocità ma bassa densità, e quella di bus, bassa capacità/bassa velocità ma alta densità. Quindi la rete tramviaria dovrebbe</i></p>	<p>Accolta</p> <p><i>L'osservazione è accolta in quanto la rete tranviaria proposta dal Piano prevede la realizzazione di circa 110 km di nuove infrastrutture dove far transitare circa 16 milioni di tram*km in più rispetto allo Scenario di Riferimento (cfr. PUMS_Volume 2_Costruzione scenario di piano tabb. 6.12, 6.13). Gli interventi di riferimento</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p><i>avere una discreta densità, in una città come Roma, mentre ad oggi è molto limita. Pertanto appare insufficiente la prevista realizzazione di sole tre nuove linee, anche in relazione al loro costo, che certamente non è spropositato. In particolare si ritiene opportuno fare lo studio di fattibilità di una linea tra Piazzale Flaminio e Stazione Ostiense sul Lungotevere.</i></p>	<p>sono consultabili nel Volume 3 del PUMS - Documento di Piano al paragrafo 9.1, Az 003 - Sviluppo della rete infrastrutturale tranviaria, figg. 9.4 e 9.5.</p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	
35.4	<p>Esigenza di completare l'anello ferroviario.</p> <p><i>Sono previsti numerosi ed importanti interventi sulla rete ferroviaria in ambito Città Metropolitana, ma non si prevede la chiusura dell'anello ferroviario, ovvero la tratta tra Tor di Quinto e Val d'Ala con il ponte sul Tevere. Quest'opera tuttavia appare nell'assetto definitivo del nodo di Roma. Il piano ferroviario appare dare priorità, correttamente, a quegli interventi che creano collegamenti migliorando l'effetto rete, oppure che eliminano colli di bottiglia, quindi stupisce che manchi il completamento dell'anello. Certamente la realizzazione dell'ultima tratta è costosa, in particolare per il ponte sul Tevere, tuttavia non più di molti altri interventi previsti.</i></p>	<p>Accolta</p> <p>L'osservazione è accolta in quanto la chiusura dell'anello ferroviario è prevista, come è possibile verificare consultando il Documento di Piano del Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano al par. 4.2 e nel Volume 3 del PUMS - Documento di Piano al cap. 9, fig. 9.1.</p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	RECEPITO
35.5	<p>Esigenza di ridurre i costi e dell'impatto ambientale della Metro C</p> <p><i>Questa infrastruttura, come peraltro le altre nuove linee che seguiranno, hanno un costo a km estremamente elevato, pertanto è necessario cercare di ridurre tali costi. Per la Metro C, come</i></p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto, premesso che la minimizzazione dei costi di investimento rappresenta un obiettivo condiviso dal PUMS, si specifica che il prolungamento della metro C fino alla Farnesina rientra nello Scenario di Riferimento</p>	LA AP HA FORNITO RISCONTRO



	<p><i>anche per le future linee, si prevede una quantità di spostamenti molto modesto sulle tratte di estremità. In Per la tratta estrema verso Farnesina si propone di mettere allo studio sistemi alternativi, tipo bus, ma anche altro, che svolgano la funzione di raccoglitori/affluenti per la metropolitana, riducendone i costi.</i></p>	<p>(intervento R35-TP--28), cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento pubblico. Infine, relativamente alle specifiche scelte progettuali (es. dimensionamento stazioni) si tratta di scelte che ricadono nelle successive fasi progettuali.</p>	
35.6	<p>Esigenza di aumentare il livello di servizio della Roma-Lido</p> <p><b>Linea Roma-Lido, immissione sulla Metro B a Magliana.</b></p> <p><b>La linea è di proprietà della Regione ma viene gestita da ATAC. Essa è stata realizzata con gli stessi requisiti della Metro B, praticamente i medesimi di FS. La sagoma della B è stata poi ridotta perchè il materiale rotabile da utilizzare sarebbe stato leggermente più stretto di quello originariamente previsto. Pertanto le due linee risultano interoperabili e fra l'altro hanno addirittura il deposito in comune (Magliana). Attualmente le due linee sono del tutto indipendenti, con il tratto Magliana-Piramide affiancato. La proposta è di studiare la fattibilità dell'immissione della Roma-Lido sulla Metro B a Magliana. In tal modo i treni provenienti da Lido possono essere immessi sulla B fino ad uno dei due capolinea (Ionio o Rebibbia). [CONTINUA NELLA SCHEDA]</b></p>	<p>Non accolta</p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto la linea Roma-Lido è ambito di competenza della Regione Lazio.</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCANTRO</b></p>
35.7	<p>Evitare duplicazione tra Metro C e Roma-Giardinetti</p>	<p>Non accolta</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCANTRO</b></p>



	<p><b><i>La linea Roma-Giardinetti deve essere inserita nel sistema di trasporti di quel quadrante della città, facendo particolare attenzione anche agli aspetti termini urbanistici. Appare che tale opera possa essere utile limitatamente al primo tratto Termini-Parco di Centocelle, con la realizzazione di una passerella pedonale, in modo tale da consentire un agevole scambio con la Metro C. Di contro è evidente l'inutile sovrapposizione alla Metro C della successiva tratta Parco di Centocelle-Torrenova. La città universitaria di Tor Vergata può essere agevolmente collegata alla Metro C con una navetta, magari di filobus.</i></b></p>	<p>L'osservazione non può essere accolta in quanto la tramvia Termini-Giardinetti-Tor Vergata rientra nello Scenario di Riferimento (intervento R28-TP-27), cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento pubblico. Queste, infatti, non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto stanziamenti attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Il PUMS, quindi, le recepisce al di là di specifiche valutazioni di merito.</p>	
<b>35.8</b>	<p>Non utilità del parcheggio di scambio di Piazza Annibaliano</p> <p><b><i>Si ritiene che ad Annibaliano il previsto parcheggio di scambio non abbia significato, in quanto siamo in una zona semi centrale. E' decisamente escluso che gli abitanti della zona prendano l'auto per raggiungerlo, soprattutto per la difficoltà di ritrovare il parcheggio al ritorno a casa. Anzi c'è anche il rischio che venga utilizzato come parcheggio normale, visto che per loro natura le tariffe dei parcheggi di scambio devono essere agevolate. Dato che, appunto, la zona soffre molto per la mancanza di parcheggi, la proposta è di far diventare Annibaliano parcheggio pertinenziale, ovvero a disposizione esclusiva dei residenti della zona,</i></b></p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto l'intervento richiesto non rientra nel campo di competenza del PUMS di Città metropolitana. Questo livello di pianificazione è infatti di ambito comunale. Si specifica che allo stato attuale il parcheggio non risulta operativo.</p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<i>con tariffe adeguate, garantendo anche un maggior introito al comune di Roma.</i>		
<b>35.9</b>	<p>Rendere più trasparente il processo di pianificazione, aumentare la possibilità di collaborazione esterna.</p> <p><b><i>Il PUMS riporta esaurientemente il processo di rilevamento dei dati di traffico e pubblica una matrice sintetica dove Roma città è divisa in 6 macrozone. Assieme a questa andrebbe pubblicata almeno un'altra matrice sintetica, relativa ai soli spostamenti interni a Roma, rappresentante almeno 15 zone, possibilmente coincidenti con i municipi. Fra l'altro la maggior parte degli spostamenti è proprio all'interno di Roma città. Meglio ancora sarebbe rendere pubblici, ed in modo leggibile, l'intera mole di dati O/D sul sito dell'Agenzia della Mobilità</i></b></p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto il dato a cui si riferisce è relativo al censimento ISTAT universale del 2011. I dati di mobilità ivi contenuti consentono di ricostruire solo gli scambi tra comuni. Le zone indicate come interne al Comune in realtà fanno riferimento ad un insieme di comuni esterni a capoluogo che ricadono lungo le direttrici da cui prende il nome la zona (Aurelia, Casilino, Salaria, Tiburtino, etc).</p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>
<b>35.10</b>	<p>Aumentare l'offerta ferroviaria</p> <p><b><i>Bretella ferroviaria Latina-Cisterna. Al fine di aumentare l'offerta di TPL nella zona di Latina, si propone di fare uno studio di fattibilità per un collegamento ferroviario tra Latina e Cisterna. Chiaramente l'effetto sarebbe anche su Roma per la riduzione di traffico privato.</i></b></p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto la proposta non rientra nel territorio in cui il PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale può estendere la sua pianificazione. La proposta va indirizzata alla Regione Lazio come Amministrazione sovraordinata rispetto alla Città metropolitana, ovvero alla provincia di Latina.</p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>
<b>35.11</b>	<p>Aumentare l'offerta ferroviaria</p> <p><b><i>Linea AV Roma-Napoli interconnessione a Cassino. Una nuova interconnessione in uscita</i></b></p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto la proposta non rientra nel territorio in cui il PUMS della</p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<i>dalla linea Av sulla vecchia Roma – Caserta prima di Cassino consentirebbe di utilizzare la linea AV da parte dei viaggiatori da Cassino. Chiaramente l'effetto sarebbe anche su Roma per la riduzione di traffico privato. Vi sarebbe anche il vantaggio di utilizzare più proficuamente il sistema a quattro binari tra Roma e Napoli (linee affiancate), anche per i treni merci ed in caso di guasto. Si propone di fare lo studio di fattibilità per tale opera.</i>		Città metropolitana di Roma Capitale può estendere la sua pianificazione.	
<b>35.12</b>	Esigenza di sviluppo e potenziamento dei sistemi integrati e della infomobilità  <i>La proposta di INFOMOBILITA' può, sulla base delle tecnologie esistenti, intanto realizzare l'obiettivo di un BIGLIETTO UNICO valevole per tutte le modalità di viaggio, a costo contenuto ed anche gratuito (adesso limitato sulle linee regionali ad alcune categorie di utenti). Per giungere a fissare percorsi definiti (partenza/arrivo) coincidenti negli orari nel cambio modale (treno metro bus). Al limite un orario unico partenza arrivo.</i>		Accolta  L'osservazione è accolta in quanto il PUMS prevede molte azioni che perseguono gli obiettivi indicati nella proposta e che rispondono a quanto richiesto, tra tutti: sviluppo di sistemi di Mobility as a Service (MaaS); sviluppo dei sistemi di tariffazione integrata; sviluppo del ruolo del mobility manager sia delle aziende sia di aree etc. (cfr. PUMS Volume 3 - Documento di Piano).  <i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i>	<b>RECEPITO</b>
<b>36</b>	<b>0275891</b>	<b>13/03/2023</b>	<b>G. M. M. – Comunità territoriale municipio VII - Non sono presenti allegati</b>	
	Relativa a: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Riferimento in dettaglio Capitolo: <b>4.2.1. Interventi sulla rete di trasporto pubblico</b> Pagina: 59, 70, 71, 75 Figura: 5.3, 5.4, 5.10, 5.11		Parzialmente accolta  L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la realizzazione della Gronda Sud merci è prevista come scenario a lungo termine del PRMTL della Regione Lazio. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esiste un PFTE che ne definisce la fattibilità tecnico-economica. Si indirizza perciò tale osservazione al livello corretto di	<b>RECEPITO</b>



<p><b>Osservazione n° 1: Quadruplicamento Roma-Ciampino</b></p> <p><b>Motivazioni:</b></p> <p><b>Il riferimento è nel testo, a pag. 59 dove viene indicato "P35-TP-02 Quadruplicamento binari tra Casilina e Capannelle M3-10".</b></p> <p><b>Altro riferimento è nel testo a pag.70: "Per la programmazione dei servizi si fa riferimento al Piano delle infrastrutture del Nodo atteso nel medio periodo con: la chiusura dell'Anello, il quadruplicamento delle tratte Casilina-Ciampino e Ponte Galeria-Fiumicino Aeroporto...".</b></p> <p>Nel Volume 2 del PUMS, nel capitolo 5.2.2, a partire da pagina 70, viene svolta un'analisi relativa al traffico merci che interessa il nodo di Roma, con l'obiettivo di identificare una "dorsale merci", scelta su cui poi basare la proposta del nuovo modello di esercizio. Vogliamo segnalare alcune importanti criticità di questa analisi.</p> <p>In primis la catalogazione dei servizi per i treni merci non è, a nostro avviso, credibile in merito al carico di progetto indicato per la direttrice principale, ovvero due treni ora per direzione ovvero 21 treni giorno per direzione su un orario nominale di esercizio di 14 ore. Ugualmente pare sottostimato il traffico merci della direttrice secondaria (La Casilina-Pomezia Santa Palomba interessata al solo servizio della locale zona industriale) con un carico nominale pari al 50% della dorsale principale, cioè 11-12 treni giorno. Già oggi è stato visivamente contato su quelle tratte il passaggio di un numero di treni merci</p>	<p>competenza, cioè quello regionale. Il principio è senza dubbio condivisibile ed in linea con la visione del PUMS, pertanto viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. Relativamente alle altre due ipotesi integrative, si ribadisce che la pianificazione del PUMS metropolitano avviene in armonia con le opere previste dagli strumenti e accordi vigenti (PRMTL - PRG - PUMS).</p> <p><b>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	
--	---	--



giorno per direzione pari a circa il pieno carico stimato per il futuro (2027-2030 secondo quanto indicato in figura 5.4).

In secondo luogo non sembra giustificata la definizione della linea Roma-Napoli via Formia come una direttrice secondaria per il trasporto merci.

Nel Piano Commerciale di Rete Ferroviaria Italiana di Giugno 2022, le mappe presenti sembrano suggerire il contrario, ovvero che la Roma-Napoli via Formia sia tuttora interessata da un traffico merci maggiore rispetto alla Roma-Napoli via Cassino (pagina 578) e che il nodo di Pomezia sia uno dei principali nodi del traffico merci italiano (pagina 575), senza paragoni sulla Roma-Napoli via Cassino

Si ricorda inoltre che il Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (PRMTL) del Piano Mobilità Lazio del dicembre 2020 prevede la *“Promozione del terminal di Santa Palomba quale scalo intermodale delle merci pericolose a copertura dell’area Centro-Italia”* (par. 3.3.4, pag 61 e seguenti) e l’*“Incremento della capacità di lavoro del Terminal di Santa Palomba”* (par. 4.1.2 pag. 66).

Per quanto riguarda la stima del traffico atteso sulle due direttrici, infine, non è chiaro se siano stati presi in considerazione due elementi fondamentali, ovvero il progressivo spostamento delle merci su ferro, e la spinta data da una nuova linea veloce che non passi all’interno della città.

Al proposito si ricorda che **l’Unione Europea** prevede l’incremento del traffico merci su ferro al



fine di ridurre l'impatto di inquinamento ed emissioni di Co2 dovuto al trasporto merci su gomma (il Green Deal europeo richiede che *una parte sostanziale del 75% dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada si svolga su rotaia e per vie navigabili interne*: <https://www.senato.it/leg/18/BGT/Schede/docn/onleg/45410.htm>)

Per quanto riguarda la possibile spinta, si fa notare che l'esistenza di una linea che possa portare le merci dai porti di Civitavecchia e Livorno (anch'essi considerati nodi fondamentali per le merci da RFI) direttamente presso il terminal di Pomezia-Santa Palomba (e viceversa) o fino a Napoli, senza dover passare per la città di Roma (evitando i relativi rallentamenti) costituirebbe un notevole incentivo per gli enti che trasportano le merci a spostare il proprio traffico dal trasporto su gomma a questa nuova linea.

In considerazione di tutto ciò, l'esclusione del progetto della cosiddetta "Gronda Sud" in quanto "non necessaria né economicamente sostenibile" appare del tutto pretestuosa e non adeguatamente giustificata. A sostegno di questa scelta, il documento porta il fatto che la linea Roma-Napoli via Formia non sarebbe abilitabile al traffico merci a causa della Direttiva (UE) 2016/797, citando la necessità di adeguamenti su alcune gallerie.

Tuttavia, tale linea è già oggi interessata da un intenso traffico merci, e la direttiva citata non riporta prescrizioni specificamente relative al



transito merci in tratte passanti per gallerie. In generale, rispetto alle gallerie, contiene solo la seguente indicazione: “Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie e sui viadotti di grande lunghezza” (Allegato III, punto 2.1.1 e 2.4.1), il che non pare affatto - come il documento di piano suggerisce - un onere particolarmente dispendioso o tale da rendere proibitivo il costo dell’opera.

Essendo quindi a nostro avviso cadute le motivazioni per escludere l’opzione della Gronda Sud - peraltro previsto nel paragrafo 2.1.1, pag. 21, del documento “Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile (PMLS) - Il Quadro conoscitivo” del presente PUMS, come parte della pianificazione regionale in ambito di logistica sostenibile - vogliamo proporre alcune osservazioni che mostrino, al contrario, i rischi di escludere questo progetto.

L’Unione Europea comprova, nel nuovo documento di programmazione dei corridoi Trans-nazionali europei, la necessità di chiudere l’anello di gronda a favore della sicurezza ambientale della città. In particolare: *“un PUMS deve ... migliorare la sicurezza stradale e rimuovere le strozzature che incidono sui flussi di traffico sulla rete TEN-T”* (amending Regulation (EU) 2021/1153) e anche: *“la mitigazione dell’esposizione delle aree urbane agli **effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito, eventualmente aggirando** le aree*



urbane;" (art. 30 del regolamento EU\_1315\_2013)

Secondo quanto previsto a pag. 70/71 la "gronda merci" passerebbe per la città sulla direttrice **Ciampino-Capannelle-Casilina-Tuscolana-Ostiense-Trastevere-San Pietro-Aurelia** prevedendo "il *quadruplicamento delle tratte Casilina-Ciampino*". Infatti oltre al già finanziato quadruplicamento tra Ciampino e Capannelle si prevede anche il **quadruplicamento tra Capannelle e Casilina** (tratto puntinato della figura 5.3) il cui tracciato passa all'interno del Parco degli Acquedotti, tesoro Archeologico e naturalistico che verrebbe **devastato** dai lavori di quadruplicamento.

Alla luce delle previsioni del citato PRMTL e delle prescrizioni dell'Unione Europea risulta viepiù grave **prevedere il passaggio di merci pericolose all'interno del tessuto urbano**, che risulta aderente alla linea ferroviaria, e del Parco degli Acquedotti, già sofferente delle attuali cesure ferroviarie.

Quanto poi previsto a pag. 75 e fig. 5.10, cioè la "realizzazione della *bretella di collegamento tra la Roma-Formia e il raccordo Casilina-Tuscolana*" (Piano Regolatore della stazione Casilina), viene definito "alternativo al quadruplicamento della Roma-Ciampino dati gli esigui spazi disponibili" ma in realtà lo è solo formalmente visto che il territorio interessato alla bretella deve passare sempre all'interno del Parco degli Acquedotti che ricade nel Parco Regionale dell'Appia Antica, e quindi porterebbe le stesse



**dannose conseguenze.** Infatti **qualsiasi dei due interventi dovesse poi essere messo in atto**, quadruplicamento o bretella, si causerebbero comunque **devastazione** di zone paesaggistiche e archeologiche come Parco Acquadotti e Parco Tor Fiscale (per i lavori e poi in permanenza per il traffico ferroviario) e attraversamento di **merci pericolose all'interno delle città di Roma.**

Ricordiamo infine che già in passato il progetto di quadruplicamento o bretella proposto da RFI ha visto oltre all'opposizione delle associazioni e comitati di territorio insieme a Italia Nostra, anche il diniego formale da parte degli enti di tutela e di territorio quali il Municipio ex IX, l'Ente Regionale Parco Appia Antica e il MIC oggi Parco Archeologico Appia Antica.

Si ritiene molto pericoloso per la cittadinanza, e quindi assolutamente da evitare, il previsto attraversamento merci sulla direttrice Ciampino-Casilina-Tuscolana-San Pietro-Aurelia considerando che lungo la stessa si trovano non solo abitazioni ma anche scuole, istituti sanitari di cura e istituti di lunga degenza di anziani. La stessa osservazione valga per la linea merci che dalla stazione Casilina va verso il Pigneto come si intuisce dalla figura 5.10. Anche ricordando casi come la tragedia di Viareggio (32 morti e numerosi feriti), causata da un treno merci, tutti gli elementi sembrano suggerire che un **passaggio dei treni merci all'esterno dell'anello ferroviario sia di gran lunga più sicuro.**

Ulteriori vantaggi: in primis, spostare i treni merci fuori dall'anello ferroviario permetterebbe di



applicare molto di più il sistema ERTMS HD con minore distanziamento tra i treni circolanti. Ciò permette ad esempio una più alta frequenza. Inoltre, non è da sottovalutare che la costruzione di questa bretella sarebbe in grado di servire anche un grande bacino di passeggeri, dalla città di Pomezia che potrebbe essere fornita di una nuova stazione

posizionata sulla Gronda Sud. Altre possibili stazioni potrebbero essere ubicate lungo il percorso.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

**Ipotesi A: Gronda Campoleone-Ponte Galeria**

La nostra proposta è quella di ***recuperare, nel PUMS, il progetto di una Gronda Merci che passi fuori dall'anello ferroviario e che permetta di evitare i lavori previsti dal PUMS all'interno del Parco regionale dell'Appia Antica.***

Il progetto è la realizzazione di un tronco ferroviario che si innesta sulla prevista chiusura dell'Anello ferroviario zona Nord e potrebbe essere realizzato con un nuovo tracciato a doppio binario che, partendo da Ponte Galeria, confluisca nella stazione di Pomezia su sede indipendente e prosegua in affiancamento con la Roma-Formia, fino a Campoleone, per innestarsi a raso sulla stessa linea.

Il progetto consentirebbe di liberare la città di Roma, e parte della città Metropolitana, dal traffico merci di attraversamento delle aree urbane con ovvie ricadute positive in termini di maggiore sicurezza (si ricorda la strage di



Viareggio) per i cittadini e di riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico. Inoltre, utilizzando gli slot ferroviari liberati dal traffico merci, e i già previsti interventi di ottimizzazione dei sistemi di distanziamento per incremento della capacità, consentirebbe di realizzare una vera e propria metropolitana leggera sull'attuale linea Pomezia-Roma Termini, con la realizzazione di nuove fermate (Statuario, Selinunte-TorFiscale-Arco di Travertino con nodo di scambio terminal, Casilina con nodo di scambio Stazione Tuscolana...), e risolverebbe definitivamente il contestatissimo progetto di quadruplicamento della tratta tra la Stazione di Capannelle e la Stazione Casilina all'interno di un'area archeologica e paesaggistica (Parco degli Acquedotti e Parco di Tor Fiscale) e in prossimità di abitazioni private e infrastrutture scolastiche. Notevolissima riduzione del traffico lungo le congestionatissime direttrici di penetrazione da Sud verso Roma (asse Appia Nuova/Tuscolana) con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza per i pendolari, che spesso da Termini tornano indietro verso l'Appio Tuscolano, e dell'inquinamento dovuto al traffico veicolare privato e incremento dell'accessibilità turistica in zone periferiche ma pregiate (Appia Antica, Acquedotti, Villa Quintili, Tor Fiscale ...). Si può anche "ricollegare" la linea Roma-Formia con la linea Roma-Cassino all'altezza di una delle



fermate, ad esempio Statuario, come previsto dal progetto di "Metrovia".

Si ricorda che **il progetto di Gronda merci Campoleone-Ponte Galeria sia previsto** nel paragrafo 2.1.1, pag. 21, del documento "Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile (PMLS) - Il Quadro conoscitivo" in contraddizione con quanto affermato nel volume 2 del PUMS, inizio pag 71, che afferma che la Gronda Sud di collegamento tra la linea Tirrenica e la Roma-Formia non è più necessaria. Alla luce delle argomentazioni già presentate e documentate, **invitiamo fermamente a risolvere questa evidente contraddizione tra i due piani (PMLS e PUMS) a favore della**

**Gronda merci del PMLS** eventualmente integrata con una delle proposte che seguono (Ipotesi integrativa B o C).

**Ipotesi integrativa B: Bretella Colleferro-Campoleone-Ponte Galeria**

In questa seconda ipotesi si risolverebbe **definitivamente e in conformità alle indicazioni dell'Unione Europea** il problema delle merci creando un vero e proprio "corridoio merci" SUD-NORD (e viceversa) che porterebbe ad **aggirare** la città di Roma che verrebbe interessata solo dal traffico merci di propria pertinenza e non da quello di passaggio, considerando, in una visione più moderna dello smistamento merci, il posizionamento di hub commerciali lungo l'anello di gronda che poi penetrerebbero la città solo nel tratto finale e con mezzi magari elettrici o su rotaia.



La **riconnesione della Roma-Napoli via Formia con la linea Roma-Napoli via Cassino**, che pare importante per riunificare i flussi merci che interessano le 2 linee, avverrebbe con una tratta “aggiuntiva” tra Colferro e Campoleone, di circa 30 km, che passerebbe a Sud di Velletri e quindi fuori dal parco dei Castelli Romani e permetterebbe di salvaguardare sia la sicurezza della città di Roma, non più attraversata da pericolose merci, sia i beni naturalistici e archeologici dei diversi parchi.

Visto lo sviluppo **dell’area SLIM** (Sistema Logistico Integrato Multimodale) di Colferro, che con l’insediamento di Amazon (100 mila m2 di magazzino) e di Leroy Merlin (50 mila m2 di magazzino) presenta già ora oltre 200 mila m2 di aree logistiche coperte, e che si inserisce nel sistema regionale come area a vocazione distributiva purtroppo lungo la dorsale **autostradale**, la presente proposta consentirebbe invece di qualificare tale area nel sistema regionale di trasporto merci **su ferrovia** alleggerendo significativamente il traffico autostradale e i frequenti incidenti che vedono coinvolti mezzi pesanti.

Evidente infine il potenziale di sviluppo del traffico merci su tale tratta in linea con gli obiettivi europei di ridurre il contributo al riscaldamento climatico dovuto all’attuale grande percentuale di trasporto merci su gomma.

**Ipotesi integrativa C: Bretella Cassino-Pomezia-Ponte Galeria**



	<p>In questa terza ipotesi <b>la riconnessione</b> della Roma-Napoli via Formia con la linea Roma-Napoli via Cassino avverrebbe con una tratta “aggiuntiva” <b>tra Ciampino e Pomezia-Santa Palomba</b> (o Campoleone), di circa 10 km che passerebbe a ovest del parco dei castelli. L’obiettivo è esattamente lo stesso di quanto previsto dalla ipotesi B. Si potrebbe utilizzare per una parte del percorso la sede della ferrovia per Velletri (per esempio fino a Pavona) riducendo la nuova tratta di riconnessione a meno di 4 km. Importante per servire il terminal di Santa Palomba.</p> <p>Sempre di 4 km circa sarebbe l’ipotesi di riconnettersi all’altezza di <b>Falcognana</b> subito a sud di Santa Maria delle Mole anche se l’ipotesi pare meno efficace vista la maggiore lontananza dal nodo strategico di Santa Palomba.</p> <p>Ricordiamo infine che già in passato il progetto di quadruplicamento o bretella proposto da RFI ha visto <b>oltre all'opposizione</b> delle <b>associazioni e comitati</b> di territorio insieme a <b>Italia Nostra, anche il diniego formale</b> da parte degli enti di tutela e di territorio quali il Municipio ex IX, l'Ente Regionale Parco Appia Antica e il MIC, oggi Parco Archeologico Appia Antica.</p>			
37	0275902	13/03/2023	F. S. – Fridays for future Roma	<b>Non sono presenti allegati</b>
37.1	<p><b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> PUMS Volume 2 (Costruzione partecipata dello Scenario di Piano)</p>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto di interesse ed in linea con le strategie del PUMS. Tuttavia si tratta di una proposta infrastrutturale complessa che</i></p>	<b>RECEPITO</b>	



<p>Capitolo: 5.2 Pagina: 67 <b>Motivazioni</b> Nel Volume 2 del PUMS, alla sezione 5.2, pag. 67, si delinea una procedura per individuare un nuovo modello di esercizio ferroviario per le ferrovie regionali attraversanti la città di Roma. Vengono a tal fine descritti due scenari (denominati “Alternativa 1 - PFTE” e “Alternativa 2 - SFM”) e vengono confrontati i risultati attesi in entrambi tali scenari, scegliendo poi quello con le migliori prestazioni, che risulta essere lo scenario relativo all’istituzione del “Servizio Ferroviario Metropolitano”. Per quanto tale scenario sia indubbiamente migliore rispetto allo scenario di riferimento, si vuole evidenziare che da questo confronto sono stati esclusi – senza fornire spiegazioni adeguate - tutto un ventaglio di altre possibilità e combinazioni che avrebbero potenzialmente potuto generare numeri più favorevoli - ad esempio un più alto split modale pubblico - nel corso delle simulazioni. Considerando anche la differenza relativamente ridotta tra i risultati dei due scenari considerati, appare irragionevole non mettere a confronto ulteriori opzioni. A tal fine, sembra opportuno considerare opzioni che possano aumentare la capillarità del servizio ferroviario, una caratteristica carente in entrambe le alternative proposte. Nel confronto non è ad esempio stata considerata la possibilità di adeguare l’infrastruttura delle ferrovie regionali per consentire alle stesse di</p>	<p><i>non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni).Viene pertanto inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto nell'art.4 del D.M.</i> <i>397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</i> <b><i>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3).</i></b> <i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	
--	--	--



ospitare, in parallelo, un tradizionale servizio regionale veloce/suburbano con vocazione principalmente pendolare, e un servizio (per lo più urbano) con frequenza e capillarità paragonabili a quelle di una metropolitana, dunque con un numero molto più alto di fermate rispetto agli altri due scenari previsti (indicativamente distanti meno di 1 km l'una dall'altra, ogni qualvolta la fermata così individuata ricada in una zona che può beneficiare del servizio metropolitano), e di conseguenza con l'utilizzo di treni caratterizzati da un'alta capacità di carico, più porte per vagoni e tempi rapidi di salita e discesa, in modo anche da minimizzare l'aumento dei tempi di viaggio dovuto al maggior numero di fermate. Un esempio dettagliato di un sistema di questo tipo è quello proposto da Metrovia durante la fase partecipativa del PUMS. Si osserva inoltre che gli elementi dei diversi scenari non sono mutuamente esclusivi e potrebbero essere combinati per creare scenari a potenziale ancora più alto. Per esempio, con alcuni interventi sui tracciati, si può rendere compatibile il modello appena descritto con l'istituzione di una "circle line" (nuovamente, questo è stato mostrato da Metrovia nel suo progetto), oppure ancora, le linee S proposte nel PUMS attuale potrebbero essere alternate con linee a maggiore capillarità adeguando la frequenza di conseguenza.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

***Posto che, affinché una frequenza abbastanza alta (3-8 minuti) possa essere garantita, sarebbe***



	<p><i>necessario deviare i treni merci fuori dall'anello ferroviario (vedi osservazione successiva), e che gli adeguamenti necessari comporterebbero ovviamente un costo superiore, riteniamo - una volta individuate le linee e le fermate a potenziale più alto svolgendo le opportune analisi, come fatto per il modello SFM - che le previsioni per questo scenario e una relativa analisi costi-benefici debbano essere messe a confronto con gli altri scenari considerati e che, se la differenza in termini di split modale pubblico fosse significativa, la scelta del nuovo modello di esercizio andrebbe riconsiderata. La nostra proposta è di ripetere l'analisi mettendo a confronto un numero maggiore di scenari, ottenuti combinando elementi dalle varie proposte finora pervenute. Riteniamo che sia importante per la credibilità del PUMS che questo processo sia ben documentato, e che i risultati siano resi pubblici con buon anticipo rispetto all'approvazione finale del piano: i cittadini della Città Metropolitana hanno il diritto di sapere - e di poter verificare con i mezzi a loro disposizione - se il piano adottato dall'amministrazione è effettivamente il migliore possibile, e una mancanza di fiducia rischia di inficiare la stabilità dei progetti nel corso delle successive amministrazioni.</i></p>		
37.2	<p>Nel Volume 2 del PUMS, nel capitolo 5.2.2, a partire da pagina 70, viene svolta un'analisi relativa al traffico merci che interessa il nodo di Roma, con l'obiettivo di identificare una "dorsale merci", scelta su cui basare la</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la realizzazione della Gronda Sud merci è prevista come</i></p>	RECEPITO



	<p>proposta del nuovo modello di esercizio. Vogliamo segnalare alcune criticità di questa analisi.</p> <p>In primo luogo, <b>il calcolo del carico di progetto per i treni merci nelle due direttrici individuate non è a nostro avviso realistico.</b> Già ad oggi sono stati verificati su quelle tratte, contandoli a vista durante il corso di alcune giornate, oltre 33 treni merci al giorno per direzione cioè oltre il pieno carico stimato per il futuro (2027-2030 secondo quanto indicato in figura 5.4). [CONTINUA NELLA SCHEDA]</p> <p><b>La nostra proposta è quella di recuperare, nel PUMS, il progetto di una Gronda Merci che passi fuori dall'anello ferroviario. Il progetto è una ferrovia che si innesta sulla prevista chiusura dell'Anello ferroviario zona Nord e potrebbe essere realizzato con un nuovo tracciato a doppio binario che, partendo da Ponte Galeria, confluisca nella stazione di Pomezia-Santa Palomba su sede indipendente e prosegua in affiancamento con la Roma-Formia, fino a Campoleone, per innestarsi a raso sulla stessa linea. In alternativa, la congiunzione potrebbe avvenire direttamente a Pomezia-Santa Palomba</b></p>	<p><i>scenario a lungo termine del PRTML della Regione Lazio. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esiste un PFTE che ne definisce la fattibilità tecnico-economica. Si indirizza perciò tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Il principio è senza dubbio condivisibile ed in linea con la visione del PUMS, pertanto si provvede ad inserire l'osservazione come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</i></p> <p><b>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	
<b>37.3</b>	<p>Nonostante alcune timide iniziative, come l'aggiunta di una stazione della linea FL1 fra Villa Bonelli e Stazione Trastevere (Meucci) o della stazione Villa Carpegna a servizio della linea FL5, l'impressione è che non si stia sfruttando completamente il potenziale che le</p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto, sebbene il contributo sia coerente con l'obiettivo del PUMS di migliorare l'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del</p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



tratte urbane della rete su ferro ferroviaria potrebbero offrire. La mancanza di capillarità rischia di tradursi nell'incapacità del piano di indurre un maggiore spostamento dei passeggeri dall'auto privata al trasporto pubblico, visto che molti punti della città rimangono lontani da fermate della rete su ferro o difficilmente accessibili senza un'automobile. Nella presente osservazione si vogliono elencare alcune possibili nuove fermate ad alto potenziale che, a prescindere dall'accoglimento della osservazione n. 1, invitiamo a considerare anche singolarmente (dunque valutando le fermate proposte una per una) per l'inserimento nel piano.

***Sulla FL1, sarebbe vantaggioso realizzare un'ulteriore fermata nella tratta fra Villa Bonelli e la futura Meucci (in corrispondenza con viale Prospero Colonna), che andrebbe fornire un ulteriore collegamento per zone (Portuense e Magliana) con un'alta densità abitativa e collegamenti tuttora insufficienti.***  
***- Sempre sulla FL1, sarebbe ideale anche prevedere una nuova fermata tra la futura Meucci e la Stazione Trastevere, nel tratto adiacente lo Spallanzani (dove la ferrovia incrocia via Portuense), andando così a fornire un collegamento diretto con l'ospedale e le zone limitrofe. La stessa zona sarebbe servita da alcune fermate del servizio tranviario, ma considerata la sua importanza riteniamo utile***

territorio, la realizzazione di un numero elevato di ulteriori fermate ferroviarie rischierebbe, con la configurazione infrastrutturale attuale, di snaturare le caratteristiche del servizio ferroviario. Le valutazioni tecniche e le consultazioni tecnico-politiche hanno portato alla proposta di istituzione di un Servizio Ferroviario Metropolitano attraverso un nuovo modello di esercizio ferroviario che prevede la specializzazione dei servizi e l'ottimizzazione della capacità della rete e sono consultabili nel Volume 2 del PUMS.



	<p><i>che essa sia facilmente raggiungibile da più parti della città. Inoltre, l'aggiunta di una fermata del servizio metropolitano permetterebbe a maggior ragione di moltiplicare l'effetto rete. [CONTINUA NELLA SCHEDA]</i></p>		
37.4	<p>Si fa notare come in molti casi non sia stato previsto alcun tipo di interscambio tra linee ferroviarie o metropolitane tra loro vicine, perdendo in questo modo un'occasione di generare nodi di scambio ed effetto rete. I casi in questione sono il nodo di Libia / Nomentana, la stazione Val d'Ala, l'incrocio tra FL4/FL6 e Metro A, le nuove stazioni Selinunte e Statuario, l'incrocio tra l'anello ferroviario e la FL3 all'altezza di Balduina.</p> <p><i>Riguardo il nodo di Libia/Nomentana, si propone di procedere come per il nodo di Ponte Lungo/Tuscolana, collegando le due stazioni tramite collegamenti ettometrici e adeguando la segnaletica in maniera che le due stazioni siano riconoscibili come nodo di scambio. - Riguardo Val d'Ala, si propone di posizionare anche una fermata della FL1 (linee S1/S3 del PUMS) a questa altezza, collegandola con l'omonima fermata prevista per le linee attraversanti l'anello ferroviario, o comunque di istituire un collegamento ettometrico tra la fermata di Val d'Ala e la nuova fermata di Salario prevista sulle linee S1/S3, al fine di consentire anche ai passeggeri di questa linea di accedere alla zona servita dalla fermata</i></p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto i collegamenti proposti non rientrano nell'ambito di azione del PUMS metropolitano. Inoltre, più che un'osservazione, si tratta di una proposta di tipo infrastrutturale che andava avanzata nella fase partecipativa dedicata alla raccolta delle proposte di azione (Partecip-Azione, maggio-luglio 2022).</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<i>riducendo il numero di cambi necessari. [CONTINUA NELLA SCHEDA]</i>		
<b>37.5</b>	<p>I quartieri romani di Casal del Marmo, Selva Candida, Palmarola, situati a cavallo del GRA tra Casalotti e Ottavia, non risultano serviti da nessun tipo di collegamento su ferro o corridoio della mobilità all'interno degli interventi proposti nel PUMS. Riteniamo che sia necessario individuare un tale collegamento per permettere agli abitanti di queste zone di accedere alla rete dei trasporti di Roma e non dipendere dal mezzo privato.</p> <p><i>Una possibilità da considerare è quella di realizzare un'ulteriore ramificazione della Metro C lato nord, che si diriga verso ovest facendo capolinea proprio nelle zone da servire. Un possibile percorso, che permetterebbe di servire nel percorso altre zone piuttosto popolate, prevede una diramazione dopo Clodio, il passaggio nella parte nord del quartiere Balduina, l'incrocio con la FL3 (presso Gemelli) ed eventualmente la diramazione A1 della metro A, ed infine per il quartiere Torresina prima di arrivare presso Via di Casal del Marmo. A prescindere dalla specifica soluzione che verrà adottata, riteniamo necessario fornire queste zone di un collegamento veloce con il resto della città che sia alternativo all'automobile</i></p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</p> <p><b>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	<b>RECEPITO</b>
<b>37.6</b>	Considerando gli interventi presenti nel PUMS, i quartieri di Roma Spinaceto e Torrino risultano	Parzialmente accolta	<b>RECEPITO</b>



<p>interessati da una quantità insufficiente di collegamenti veloci alla rete metropolitana. Secondo il piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano, la zona di Spinaceto e Tor de' Cenci dovrebbe essere interessata da un "corridoio della mobilità" che la colleghi all'EUR (cfr. Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano, tavola 2B - Scenario di piano - Zoom su Roma Capitale). Tuttavia, questo progetto risulta essere stato bocciato definitivamente dalla Regione già alla fine del 2020. Per quanto riguarda i quartieri Torrino e Mezzocamino, essi sono serviti in maniera inadeguata dalle fermate della Roma-Lido (futura metro E) che sono contenute nel piano, visto che la metro E non attraversa il quartiere ma lo lambisce da ovest, e la parte più interna risulta quindi priva di collegamenti.</p> <p><b><i>Una soluzione ad entrambi questi problemi è la realizzazione di un metrotram che dal confine sud di Spinaceto, sulla Pontina, attraversi il quartiere, si sposti poi verso ovest e passi per Mezzocamino, attraversi il Torrino da sud a nord lungo il suo asse centrale, e prosegua verso nord per ricongiungersi con la rete metrotranviaria all'Eur, ad esempio presso Eur Magliana. Nel caso l'osservazione n. 2 venga accolta, il capolinea sud di questo tram può essere posizionato in maniera da corrispondere a una nuova</i></b></p>	<p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile), da valutare in sede di PFTE.</p> <p><b>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	
--	---	--



	<p><i>stazione ferroviaria sulla Gronda Sud, permettendo così ai residenti di Roma Sud di raggiungere Pomezia, Latina, ecc. senza dover ricorrere al mezzo privato. Si fa notare anche che un tram sarebbe decisamente più vicino alle storiche richieste dei comitati di quartiere di Spinaceto e Tor de' Cenci (ovvero quelle di una diramazione della metro B per servire la zona) rispetto a una filovia o una semplice corsia preferenziale. Se questa ultima soluzione dovesse comunque essere preferita, si prega comunque di dettagliarne le motivazioni.</i></p>		
37.7	<p>Considerando gli interventi presenti nel PUMS, il quartiere di Roma Laurentino (ovvero il quartiere orbitante intorno a via Marinetti, via Gadda, via Silone, via Pavese) risulta sprovvisto di un collegamento alla rete su ferro, né di collegamenti alternativi quali corridoi della mobilità. Le fermate su ferro più vicine, date nel piano dall'estensione della metro B oltre Laurentina, sono comunque troppo lontane da raggiungere a piedi, col risultato che anche destinazioni vicine in linea d'aria richiedono un grande numero di cambi, scoraggiando fortemente l'abbandono del mezzo privato.</p> <p><i>Si propone di modificare i tracciati di Metro B e Metro D in questo modo: Metro D, dopo la fermata Agricoltura, invece che continuare verso Grotta Perfetta, prosegue verso Sud incrociando il GRA all'altezza dell'uscita 25, in modo da servire nel percorso il Laurentino</i></p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto si tratta di una proposta di tipo infrastrutturale che, vista la sua complessità, richiederebbe verifiche tecniche di fattibilità.</i></p>	<p><b>LA AP HA RICONTRATO</b></p>



	<p><i>(via Cesare Pavese, via Ignazio Silone). La metro D potrebbe fare capolinea a Fonte Laurentina/Castel di Leva, oltretutto senza sovrapporsi, a differenza del tratto della Metro B proposto nel Piano, al corridoio TPL urbano/filobus che percorre via Laurentina e prosegue oltre Castel di Leva fino a Trigoria. In questo scenario il prolungamento della Metro B andrebbe invece a coprire la zona lasciata sguarnita dalla D, ovvero proseguirebbe dopo Laurentina in direzione est verso il quartiere Roma 70, passando per il quartiere Tintoretto.</i></p>		
<p><b>37.8</b></p>	<p>Considerando gli interventi presenti nel PUMS, i quartieri di Roma Montagnola e Ardeatino risultano interessati da una quantità insufficiente di collegamenti veloci alla rete metropolitana. Nel piano è previsto un corridoio della mobilità (cfr. Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano, tavola 2B - Scenario di piano - Zoom su Roma Capitale) che attraversa questi quartieri. Tuttavia, riteniamo che le strade della zona abbiano le potenzialità per ospitare un metrotram che, in un'ottica di shift modale verso il trasporto pubblico e avendo cura di elaborare un percorso che tocchi diversi attrattori della città, potrebbe essere più economico rispetto ad una filovia nel lungo periodo.</p> <p><b><i>Si propone di istituire un metrotram a servizio delle zone citate, eventualmente modificando il percorso di uno dei tram già previsti</i></b></p>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile), da valutare in sede di PFTE.</i></p> <p><b><i>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</i></b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



	<p><i>dal PUMS, ad esempio il tram 6. A meno di ulteriori (e auspicabili) estensioni, un possibile percorso "minimo" è il seguente: capolinea nel quartiere Monteverde, ad esempio su via di Donna Olimpia. Poi il tram attraversa i quartieri Monteverde e Portuense (eventualmente incrociando il metrotram M e/o la nuova fermata sulla FL1 proposta nell'osservazione n. 3) e supera il Tevere fino a incrociare la metro B a Garbatella.</i></p>		
37.9	<p>Reputiamo che le possibilità offerte dalla Roma-Lido come potenziale metropolitana di superficie siano notevoli. La linea infatti possiede un enorme bacino d'utenza, che alcuni anni fa arrivava anche a 100.000 passeggeri, al pari di una media città di provincia, e attraversa una serie di quartieri densamente popolati o in via di espansione che risultano essere collegati da poche stazioni molto distanti l'una dall'altra spalmate lungo circa 30 km. [CONTINUA NELLA SCHEDA]</p> <p><i>Si propone di realizzare una fermata tra la futura Acilia Sud e Ostia Antica in corrispondenza di via Agostino Chigi in modo da servire la parte sud del quartiere Stagni di Ostia, densamente popolato e attualmente sguarnito. -Sarebbe opportuno aggiungere un'ulteriore fermata tra Acilia e la futura Acilia Sud, che distano fra loro oltre un chilometro e mezzo. Anche qui il bacino di utenza sarebbe assai ampio, essendo tali fermate situate in una zona densamente popolata.</i></p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto si tratta di un intervento non previsto dal PRMTL, di cui il PUMS metropolitano è subordinato.</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



<p><b>37.10</b></p>	<p>Tra i vari prolungamenti delle metropolitane di Roma proposti all'interno del PUMS, non ne appare uno a potenziale molto alto, ovvero l'estensione ipogea della Roma-Lido fino a Flaminio. Il nuovo collegamento partirebbe dall'attuale stazione di Piramide, proseguirebbe lungo Via Marmorata, incontrerebbe Piazza Venezia, proseguirebbe parallelamente a Via del Corso e si concluderebbe a Flaminio. [CONTINUA NELLA SCHEDA]</p> <p><b><i>Proponiamo di svolgere un'analisi approfondita dei costi e benefici di un'estensione ipogea della Metro E da Piramide a Flaminio e, nel caso questa analisi dia risultati positivi, proponiamo di inserire tale estensione tra i progetti del PUMS. Riteniamo che sia importante per la credibilità del PUMS che questo processo sia ben documentato, e che i risultati siano resi pubblici con buon anticipo rispetto all'approvazione finale del piano.</i></b></p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto la linea Roma-Lido è ambito di competenza della Regione Lazio</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>
<p><b>37.11</b></p>	<p>Dall'elenco degli interventi proposti risulta chiaro che nel PUMS non è più presente la proposta di un tram che colleghi Saxa Rubra, Ponte Mammolo, Subaugusta e Laurentina (di questo tram, denominato 10 nel PUMS, rimane solo la tratta da Laurentina a Ponte Mammolo). Per quanto le estensioni previste della metro C a Ponte Mammolo e Tor di Quinto forniscano in teoria un'alternativa a questo tracciato, si osserva che tali estensioni potranno eventualmente diventare realtà</p>	<p><i>Non accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto dall'analisi trasportistica condotta in sede di valutazione dello scenario di piano è emerso che un servizio di tale lunghezza non avrebbe i carichi sufficienti per giustificare la sostenibilità di una linea tranviaria. Relativamente al prolungamento della tramvia fino a Saxa Rubra, L'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, in sede di redazione del PUMS di Roma Capitale, ha valutato tale prolungamento a bassa potenzialità di</i></p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	solamente fra moltissimi anni, lasciando le due zone - così vicine in linea d'aria - prive di un collegamento fino ad allora.  <i>Proponiamo di recuperare nello scenario di piano il tracciato del tram fino a Saxa Rubra. Qualora si decida di fare altrimenti, si prega di fornire un'analisi costi-benefici dettagliata e una spiegazione dei collegamenti alternativi con cui si intende connettere il quadrante nord est della città.</i>	domanda tale da non giustificare un servizio rapido di massa.	
<b>38</b>	<b>0275912</b>	<b>13/03/202</b> <b>3</b>	<b>M. V. – Ecomuseo della via Latina - Non sono presenti allegati</b>
	<p><b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> [PUMS Vol 3 “Documento di Piano”, Az.001 – Sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria metropolitana RFI e Regionale / Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano: “P35-TP-02 Quadruplicamento binari tra Casilina e Capannelle” ] Capitolo: [9.1 PUMS] Pagina: [184 PUMS Volume 3] Figura: [Az.001]</p> <p><b>Motivazioni</b> L'Ecomuseo della Via Latina - pur condividendo principi, metodologie, finalità ed obiettivi del PUMS - esprime la propria ferma contrarietà all'intervento identificato con il codice “P35-TP-</p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non è ritenuta pertinente. L'opera è prevista nello Scenario di Riferimento, cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento pubblico. Queste, infatti, non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto stanziamenti attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Si indirizza inoltre tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Tuttavia, nel caso dell'intervento in oggetto, è ancora in corso il progetto di fattibilità (rif. <a href="https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/opere-strategiche/ciampino-capannelle/Ordinanza_11_Ciampino_Capannelle.pdf">https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/opere-strategiche/ciampino-capannelle/Ordinanza_11_Ciampino_Capannelle.pdf</a>) e si è in attesa degli sviluppi dei tavoli competenti e di approfondimento tecnico. Si rimanda perciò tale</p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



<p>02 Quadruplicamento binari tra Casilina e Capannelle” per motivi legati all’attraversamento in superficie di aree ricadenti all’interno del Parco Regionale dell’Appia Antica e del Parco Archeologico dell’Appia Antica. Si ritiene difatti che tale intervento, sebbene rispondente alla indubbia esigenza di aumentare la capacita del ferroviario Nodo di Roma, non costituisca una soluzione infrastrutturale i cui benefici – sia nel breve che nel lungo termine - siano commisurati alle evidenti criticità che l’insieme di opere ad esso necessarie genererebbero lungo il tracciato proposto. Il quadruplicamento si localizzerebbe difatti all’interno di un contesto paesaggistico del quale l’Ecomuseo - Ente facente parte dell’Organizzazione Museale Regionale - intende ribadire con decisione il carattere di UNICITA, determinato dal PECULIARE e INESTIMABILE sistema formato dalla compresenza di molteplici, eterogenei e a loro volta UNICI elementi storici e naturalistici. Si sottolinea inoltre come quest’ultimo aspetto sia confermato in innumerevoli contributi scientifici nonché dalla stratificazione di provvedimenti di legge che stabiliscono un complesso regime vincolistico che interessa l’intervento in oggetto lungo la sua intera estensione.</p> <p>Le tipologie di impatto ambientale relative alla prefigurata realizzazione dell’intervento P35-TP-02 sono individuate come segue e relativi sia fase di cantiere che a quelle di esercizio dell’infrastruttura:</p>	<p>osservazione al corretto livello di progettazione e trattazione in sede di Conferenza dei Servizi.</p>	
--	---	--



<p>- Impatti sulle risorse naturali - sotto forma di emissioni sonore, luminose e di sostanze nocive (polveri, gas, liquidi, etc...) - e che possono interferire con la qualità dell'aria, dei corpi idrici superficiali e ipogei e con i cicli biologici della flora e della fauna locale. Si evidenzia inoltre la artificializzazione/consumo di una consistente porzione di suolo naturale posto in adiacenza alla linea ferroviaria esistente, con relativa perdita di habitat per organismi viventi e della capacità regolazione termica e idraulica garantita da questi volumi di terreno.</p> <p>- Impatti sul patrimonio storico/archeologico - sotto forma di vibrazioni che minano la stabilità dei manufatti emersi e ipogei, sui quali già gravano quelle derivanti dal transito dei mezzi lungo le linee in esercizio; sotto forma di alterazione o obliterazione di beni sia noti che non ancora scoperti e/o indagati, con quest'ultima eventualità altamente probabile in ragione della complessità degli spazi interferiti; sotto forma di detrimento della qualità estetica del paesaggio attraversato, il quale conserva visuali - sia di insieme che dei singoli beni - che rappresentano un valore non risarcibile attraverso opere compensative o di mitigazione.</p> <p>- Impatti sul sistema insediativo – sotto forma di emissioni sonore, luminose e di sostanze nocive (polveri, gas, liquidi, etc...) - e che possono interferire con la qualità dell'aria, dei corpi idrici superficiali e ipogei, soprattutto in laddove l'intervento va a lambire tessuti residenziali e produttivi; sotto forma di problemi di sicurezza,</p>		
---	--	--



	<p>derivanti dall'attraversamento in area urbana di convogli che trasportano merci pericolose di varia natura, che in caso di incidente possono produrre rischi considerevoli per la salute umana.</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>L'Ecomuseo invita ad individuare nel territorio della Città Metropolitana una alternativa di tracciato e/o tecnologica che non comporti il verificarsi delle criticità evidenziate.</i></p>				
<b>39</b>	<b>0275921</b>	<b>13/03/2023</b>	<b>F. F. – Aicai Associazione italiana Corrieri aerei internazionali - Non sono presenti allegati</b>		
	<p><b>Relativa a</b> Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile (PMLS) – DOCUMENTO DI PIANO Capitolo: Diversi, poche note</p> <p><b>Motivazioni</b> AICAI intende muovere solo poche osservazioni rispetto al Piano alla cui elaborazione ha partecipato nei mesi scorsi e che recepisce molteplici delle proposte condivise con Assessorato e Living Lab. La valutazione in generale sul piano è positiva e si auspica un veloce avvio dei lavori per la sua implementazione.</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> Rispetto al punto "Promuovere la legalità e la sicurezza sul lavoro per i lavoratori della logistica", nell'ambito della Vision del PMLS, come AICAI siamo d'accordo sia un impegno che l'associazione più sottoscrivere e le aziende associate di AICAI possono portare l'esempio della propria attività.</p>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta per i seguenti motivi:</i></p> <p><i>- per quanto attiene all'osservazione specificatamente riferita ai criteri di accreditamento, il PMLS si limita ad indicare le categorie di criteri di accreditamento (ivi inclusi la tipologia di mezzi e l'alimentazione degli stessi), non le soglie ed i criteri stessi. Come specificato nel capitolo 8.1.2. "8.1.2. Accesso ZTL agevolato per i veicoli accreditati e progressive restrizioni per i veicoli inquinanti", e in coerenza con l'approccio partecipativo del piano, "La definizione di dettaglio delle caratteristiche del sistema di accreditamento dovrà essere il risultato del processo di concertazione fra le parti interessate consentendo, all'interno di un congruo arco temporale, alle aziende di procedere agli eventuali adempimenti".</i></p> <p><i>- per quanto riguarda la richiesta di integrare i paragrafi 8.1.2. Accesso ZTL agevolato per i veicoli accreditati e progressive restrizioni per i veicoli inquinanti e 8.1.3 Progressiva estensione delle aree ZTL, i due paragrafi</i></p>	<b>RECEPITO</b>		



<ul style="list-style-type: none"><li>• Su accesso a corsie preferenziali per veicoli ecologici. Importante definire a tal proposito i criteri di accreditamento non preferendo una sola tecnologia, ma lo stato di avanzamento dello stesso. Si tenga conto delle dimensioni e peso delle package car, in quanto con la deroga per le patenti B a guidare EV con massa superiore a 3.5t (4.25t) potrebbe essere necessario apportare dei cambiamenti.</li><li>• Rispetto al paragrafo 6.3. Piano di monitoraggio e acquisizione dei dati orientata a interventi specifici: si parla ampiamente della difficoltà della Città di ricevere i dati degli operatori, indicando anche una “riluttanza a condividerli poiché i dati sull'efficienza delle operazioni logistiche sono considerati un vantaggio competitivo per le aziende logistiche” e l'estrema polverizzazione degli operatori. Raccomandiamo che la eventuale implementazione di questo punto sia soggetta alla più ampia valutazione a a dei gruppi di lavoro per approfondire tutti gli aspetti e le implicazioni operative</li><li>• In materia di Politiche di accesso - Facilitazioni operative: o ai punti 8.1.2. Accesso ZTL agevolato per i veicoli accreditati e progressive restrizioni per i veicoli inquinanti e 8.1.3. Progressiva estensione delle aree ZTL è importante che le due sezioni siano integrate. L'approccio deve essere come detto premiale e non punitivo. D'accordo sulla rimozione dei veicoli più vecchi e inquinanti, in linea con la</li></ul>	<p><i>risultano già integrati dal punto di vista concettuale, ma descrivendo due aspetti diversi, seppur complementari, delle politiche d'accesso (rispettivamente il paragrafo 8.1.2 descrive i criteri per la definizione delle regole di accesso mentre il paragrafo 8.1.3 descrive l'area di applicazione delle suddette regole, nonché la loro articolazione geografico-funzionale), si ritiene di mantenerli separati per facilitarne la lettura e sottolinearne la parziale indipendenza.</i></p> <p><i>- per quanto riguarda la richiesta di valutazione attenta delle "ingiuste mancanze per la logistica" legate al misuso degli stalli di carico e scarico, l'implementazione di sistemi di monitoraggio elettronico degli stalli è anche finalizzata a monitorare e garantire il corretto utilizzo degli stessi.</i></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	
--	---	--



	necessaria infrastrutturazione di ricariche elettriche e implementazione di soluzioni eg di mini-hub. o Al punto 8.2.4. Adeguamento dell'offerta degli stalli di carico e scarico, immaginiamo che la revisione degli stalli e il censimento prenda diverso tempo, importante nel frattempo è che vi sia una valutazione attenta di come il misuse di questi abbia causato delle ingiuste mancanze per la logistica che sono risultate in sanzioni e multe. E' importante che il processo sia accompagnato.				
<b>40</b>	<b>0276552</b>	<b>13/03/202</b> <b>3</b>	<b>P. A. – Metrovia - Non sono presenti allegati</b>		
40.1	<b>Osservazione 1</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilita Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Piano Urbano della Mobilita Sostenibile -volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 “Interventi proposti dal PUMS” Pagina: 187 Figura: 9.4 <b>Motivazioni</b> <b>TRAM G</b> Occorre rivedere il tracciato del tram G (secondo il PUMS di Roma Capitale) o Tram 12 secondo il Documento di Piano del PUMS della Città Metropolitana, da Termini al Pigneto, evitando di replicare il percorso della Roma Giardinetti, che è causa primaria della congestione tranviaria e veicolare di Porta Maggiore: il passaggio centrale a fianco della Porta Maggiore, infatti, attraversa da parte a parte tutto l’invaso stradale (che già			Non accolta  L'osservazione non è accolta in quanto il PUMS metropolitano fornisce solamente tracciati ideogrammatici. Le specifiche scelte progettuali attraverso le quali definire i percorsi puntuali di transito ricadono nelle successive fasi progettuali e di PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica.	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



riceve ben 7 strade) moltiplicando gli incroci e i conseguenti rallentamenti del traffico e del sistema del ferro.

Anche al Pigneto esiste un problema. Il tracciato "storico" ripreso dal tram G indirizzato verso Ponte Casilino, oltre a lambire un condominio (con conseguente disagio acusticovisivo per i residenti) ha il grosso handicap di mancare lo scambio diretto sia con la stazione di Metro C, sia con la stazione FS di prossima costruzione. La fermata del tram rimane infatti a distanza di 250-300 metri da entrambe.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

*La **modifica che si propone al tracciato parte da Termini ma non passa per via Giolitti.***

***Percorre invece l'asse parallelo di via Napoleone III-via di Porta Maggiore, dove già esiste la sede tranviaria. Percorre l'area di Porta Maggiore in senso perimetrale e, passando sotto il cavalcavia ferroviario, si immette su via Prenestina, per poi girare al vallo del Pigneto, su circonvallazione Casilina ovest e riprendere il vecchio tracciato su via Casilina.***

*Questo consente di migliorare la circolazione tranviaria e veicolare a Porta Maggiore, eliminando una direttrice di afflusso (via Giolitti) e alcuni semafori. Inoltre libera l'area centrale dai binari e favorisce quindi la fruizione e la riqualificazione dell'area archeologica.*

Per il Pigneto scambia direttamente con Metro C (a meno di 100 metri) e con la stazione del Pigneto.



	<p>Su circonvallazione Casilina bisognerà eliminare i parcheggi (che potranno essere ricavati per il quartiere nell'ampia area che FS sta liberando dai binari, tra il vallo del Pigneto e Tuscolana) ed estendere la pedonalizzazione del quartiere, ormai servito ampiamente dal sistema del trasporto veloce su ferro.</p> <p>Nelle due immagini qui sotto c'è un'ipotesi studiata per riorganizzare il traffico e il sistema del ferro a Porta Maggiore, liberando anche spazi da riqualificare (l'area archeologica e via Giolitti). L'ipotesi è ripresa dal progetto Metrovia, ma si può ben adattare allo scenario di piano del PUMS Metropolitano.</p>		
40.2	<p><b>Osservazione 2</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile -volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 "Interventi proposti dal PUMS" Pagina: 187 Figura: 9.4 <b>Motivazioni</b> <b>TRAM 4</b> Occorre eliminare il tracciato del tram 4 da via La Spezia a San Giovanni. Il tracciato tranviario su via La Spezia, interferisce pesantemente con una direttrice fondamentale che raccoglie buona parte dei flussi veicolari nord-sud della città:</p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non è accolta in quanto il PUMS metropolitano fornisce solamente tracciati ideogrammatici. Le specifiche scelte progettuali attraverso le quali definire i percorsi puntuali di transito ricadono nelle successive fasi progettuali e di PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica.</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p>ostacola infatti, e viene a sua volta ostacolato, dall'intenso traffico della Tangenziale Est, ivi afferente, sia in caso di sede riservata (con riduzione delle corsie per le auto) sia in caso di sede promiscua (con il tram intrappolato nel traffico).</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b> <b><i>Anziché deviare su via l'Aquila dalla Prenestina e poi percorrere via La Spezia, la proposta è quella di proseguire a Porta Maggiore e inserirsi sul tracciato del tram 3 in direzione San Giovanni su Viale Carlo Felice.</i></b></p>		
40.3	<p><b>Osservazione 3</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile -volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 "Interventi proposti dal PUMS" Pagina: 187 Figura: 9.4 <b>Motivazioni</b> Il tram 10 ha la funzione di collettore delle periferie est. Ma è interrotto a Ponte Mammolo.</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b> <b><i>Per potenziare questa funzione connettiva occorre prevedere la prosecuzione in direzione nord, fino a Fidene ed eventualmente Saxa Rubra, superando il Tevere.</i></b> Così la tranvia diventa una sorta di metropolitana leggera che ricuce tutto l'arco periferico est, da nord a sud,</p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto dall'analisi trasportistica condotta in sede di valutazione dello scenario di piano è emerso che un servizio di tale lunghezza non avrebbe i carichi sufficienti per giustificare la sostenibilità di una linea tranviaria. Relativamente al prolungamento della tramvia fino a Saxa Rubra, L'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, in sede di redazione del PUMS di Roma Capitale, ha valutato tale prolungamento a bassa potenzialità di domanda tale da non giustificare un servizio rapido di massa.</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p>intersecando molte direttrici del ferro (ferroviarie, metropolitane e tranviarie). Dopo aver superato l'Aniene con un nuovo ponte passa su Viale Kant e via Graf, zone con buona densità. Il tratto di via Renato Fucini (a nord), superata la Nomentana, attraversa l'abitato in interrato per riemergere sul viadotto dei Presidenti, dove già esistono ampie porzioni del sedime tranviario realizzato nei primi anni '90. Per l'arrivo a Saxa Rubra, la stazione di Fidene può essere superata in sopraelevata, con un ponte su cui generare il nodo di scambio fra tram e ferrovia.</p>		
40.4	<p><b>Osservazione 4</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile -volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 "Interventi proposti dal PUMS" Pagina: 184 Figura: 9.2 <b>Motivazioni</b> <b>PROLUNGAMENTO B1 A PORTA DI ROMA</b> Il prolungamento previsto per la B1, in direzione Serpentara-Colle Salario segue una direttrice non esclusiva, poiché potrà essere rimpiazzata, in futuro, dalla trasformazione in metropolitana ferroviaria della FL1 (come previsto dal progetto Metrovia), che ripercorre un tracciato parallelo, andando a servire le stesse zone con le nuove stazioni di Serpentara e di Colle</p>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</i></p> <p><b><i>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</i></b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>Salario, dove termina con un parcheggio di scambio, dopo un breve quadruplicamento. Occorre orientare il prolungamento su una direttrice diversa, completamente sprovvista di trasporto su ferro.</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b></p> <p><b><i>La proposta è quella di prolungare la Metro B1 a Porta di Roma, rimpiazzando il people-mover previsto. Si tratterebbe di servire le zone densamente abitate di Monte Cervialto e Serpentara 2, nonché tutta l'area fino a Porta di Roma, che già consta di numerosi complessi edilizi ed è in continua espansione, concludendo con un parcheggio di scambio a ridosso del GRA.</i></b></p>		
40.5	<p><b>Osservazione 5</b></p> <p><b>Relativa a</b></p> <p>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b></p> <p>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile -volume 3 – Documento di Piano</p> <p>Capitolo: 9 “Interventi proposti dal PUMS”</p> <p>Pagina: 184</p> <p>Figura: 9.2</p> <p><b>Motivazioni</b></p> <p><b>LINEA E2 PER FIUMICINO</b></p> <p>Lo sdoppiamento previsto per la linea E presenta molti più svantaggi che vantaggi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Costringe a un dimezzamento o a una riduzione delle frequenze per Ostia, mentre l'esigenza primaria del servizio è quello di un forte aumento dei treni per questa destinazione.</li><li>- Non serve adeguatamente l'EUR, che è il vero polo terziario che necessita di un collegamento</li></ul>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto si tratta di un intervento non previsto dal PRMTL, di cui il PUMS metropolitano è subordinato.</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p>rapido a Fiumicino. La fermata Eur Magliana è infatti molto defilata, rispetto al baricentro di questa vasta zona.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Non raggiunge direttamente l'aeroporto (né l'attuale aerostazione né il futuro ampliamento con il Terminal Est) ma l'area Cargo City della parte est, a circa un Km dall'aerostazione. Occorre dunque un trasbordo su nuovo mezzo per arrivare al terminal.</li><li>- È molto costosa, dovendo prevedere una lunga nuova tratta in rilevato (10,3 km), per giungere in prossimità dell'aeroporto.</li></ul> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b></p> <p><i>La proposta alternativa prevede invece, in prossimità delle attuali fermate di Eur Palasport ed Eur Fermi (quindi vicino alla Nuvola e ai moderni uffici attorno al laghetto) una breve tratta in sotterranea di metropolitana ferroviaria (oppure un servizio Leonardo) che può immettersi "a salto di montone" sull'attuale linea FL1 poco prima della fermata Magliana.</i></p> <p><i>L'adeguamento di alcune stazioni con doppio binario (la creazione quindi di due binari di precedenza, senza banchina) consente di espletare un servizio passante sulle stazioni per arrivare senza altre fermate all'aeroporto di Fiumicino, raggiungendo direttamente il terminal.</i></p>		
40.6	<p><b>Osservazione 6</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b></p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto l'analisi delle interconnessioni già presenti tra le due linee citate e la rete metropolitana e tranviaria di Roma Capitale,</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



<p>Piano Urbano della Mobilita Sostenibile -volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 “Interventi proposti dal PUMS” Pagina: 184 Figura: 9.2</p> <p><b>Motivazioni</b></p> <p><b>ESTENSIONE LINEA E DA GARBATELLA A AUDITORIUM</b></p> <p>A Roma manca una direttrice nord-sud su ferro che attraversi il centro. Tale asse darebbe infatti numerosi benefici sia al traffico veicolare, sia alla rete metropolitana esistente e prevista. Infatti:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) rappresenta un’alternativa efficace ai lungotevere e alla tangenziale (percorsi obbligati di attraversamento da nord a sud e per questo assai congestionati) favorendo lo spostamento modale dalla gomma al ferro;</li><li>2) sgrava il sovraccarico della Metro A (ancora più pressante dopo l’allaccio di Metro C a San Giovanni) lungo la nuova direttrice.</li><li>3) Fornisce accesso diretto al cuore del centro storico, turistico e commerciale, aumentando l’effetto rete.</li></ol> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p> <p><b><i>La Metromare viene estesa prima da Piramide Ostiense ad Auditorium con un percorso ipogeo che comincia a scendere subito dopo la fermata di Garbatella potendo così arrivare a Piramide già sotto lo strato archeologico con una nuova stazione ipogea. Poco meno di 6 km di scavi per prolungare la linea in sotterranea e connettere così il nord di Roma a Ostia attraverso il Centro</i></b></p>	<p>unita alla complessità realizzativa della proposta, danno luogo ad una valutazione tecnica negativa, almeno per quanto riguarda l’orizzonte di piano del PUMS.</p>	
--	---	--



	<p><i>Storico, evitando di passare da Termini con un ulteriore cambio. La linea scambia con tutte le metropolitane esistenti e previste: MB a Piramide, MC e MD a Venezia, MA e MF a Flaminio e di nuovo MC a Auditorium. A Venezia inoltre incrocia i tram T8 e TVA e a Flaminio il T2. Gli scavi necessari al prolungamento possono essere realizzati con il metodo Roma, quindi sotto il livello dello strato archeologico. Le stazioni (eventualmente a pozzo) possono essere pensate a via Marmorata, e poi a ridosso di zone già oggetto di sventramenti negli anni '30 (Foro Boario, Augusto Imperatore) o di interventi previsti per altre linee (Flaminio, Venezia). Una versione meno efficace ma più breve (poco più di 4 km) può arrivare a Flaminio, mettendo il campo base a Borghetto Flaminio.</i></p>		
40.7	<p><b>Osservazione 7</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile -volume 2 – Costruzione partecipata dello Scenario di Piano Capitolo: 5 “Lo Scenario di Piano” Pagina: 75 Figura: 5.10 e 5.11 <b>Motivazioni</b> <b>QUADRUPPLICAMENTO BINARI TRA CASILINA E CAPANNELLE</b> Il Quadruplicamento tra le stazioni Casilina e Capannelle, in entrambe le varianti presentate nel documento di Piano ricalca il progetto della</p>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la realizzazione della Gronda Sud merci è prevista come scenario a lungo termine del PRTML della Regione Lazio. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esiste un PFTE che ne definisce la fattibilità tecnico-economica. A valle di tale livello di progettualità, potrà essere valutata dalla pianificazione sovraordinata (PRMTL) e in caso positivo, il PUMS ne recepirà le scelte. Si indirizza perciò tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Il principio è senza dubbio condivisibile ed in linea con la visione del PUMS, pertanto si provvede ad inserire l'osservazione come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, salvo ovviamente le considerazioni e valutazioni necessarie descritte, che</i></p>	<b>RECEPITO</b>



vecchia bretella Merci, che fu già bloccata dalle proteste popolari perché insistente su buona parte del Parco

Nicolò Blois, oltre agli espropri necessari. Questo rende la realizzazione del quadruplicamento assai critica e improbabile, proprio in considerazione della protesta popolare in atto da tempo, mettendo a rischio una buona parte del nuovo assetto ferroviario proposto nel Piano.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

***Come alternativa si suggerisce di rivalutare la Gronda Sud, sia per instradare parte delle Merci togliendole dalla cintura sud (Trastevere-Tuscolana) e dall'asse degli acquedotti (Casilina-Capannelle). Oltre a evitare ai treni merci l'attraversamento di parti densamente abitate della città, tale soluzione libera tracce utili per incrementare i servizi passeggeri (anche urbani), rendendo così superfluo il quadruplicamento. La gronda sud può anche svolgere un importante servizio passeggeri per il popoloso Comune di Pomezia, oltre a connettere direttamente o indirettamente tutto il litorale del Lazio da nord a sud. In aggiunta si può realizzare un arco di collegamento ferroviario tra la linea per Formia e la linea per Cassino all'altezza di Statuario che, unitamente alla gronda sud, consente anche alle merci provenienti da nord e dirette a Cassino di bypassare completamente l'area urbana di Roma.***

***N.B. La VIA che nel 2004 respinse il progetto proposto da Italferr per la Gronda Sud obiettò che "non è stato tenuto in considerazione il***

*avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.*

***Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)***

*L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.*



	<p><i>tracciato presentato dal Comune di Roma nel nuovo PRG (...)” che “presenterebbe caratteristiche meno impattanti e più rispondenti alle esigenze manifestate dai diversi soggetti interferenti”. Non si trattò quindi di una bocciatura tout court della gronda, ma del tracciato allora proposto.</i></p>		
40.8	<p><b>Osservazione 8</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile -volume 3 – Documento di Piano Capitolo: 9 “Interventi proposti dal PUMS” Pagina: 182 Figura: 9.1 <b>Motivazioni</b> LE METROPOLITANE FERROVIARIE Obiettivo del PUMS Metropolitano è il raggiungimento di una ripartizione modale degli spostamenti quotidiani effettuati almeno per il 40% con il trasporto pubblico, non l’incremento di pochi punti percentuali. Bisogna quindi regolare l’aumento dell’offerta, incrementando drasticamente le linee di trasporto di massa. Per una metropoli che si muove prevalentemente su gomma (perché priva di un adeguato trasporto rapido di massa) e che deve recuperare tempo sotto la minaccia della crisi ambientale, la pressante esigenza è quella di dotarsi quanto più possibile di una ampia rete di metropolitane, ben oltre la maglia a 4 linee. Che avrebbe costi e tempi estremamente elevati, se realizzata solo in</p>	<p>Non accolta</p> <p>Si premette che il il PUMS metropolitano recepisce per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022. L’osservazione non può essere accolta in quanto non ricade nel campo di applicazione del PUMS metropolitano. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda alle successive fasi progettuali che tali opere affronteranno (PFTE).</p> <p>La sfida da cogliere subito è quella di moltiplicare la rete di metropolitane attraverso l’utilizzo delle ferrovie. Una strada tecnicamente e progettualmente possibile, anche con più alternative. [CONTINUA NELLA SCHEDA]</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCANTRO</b></p>



sotterranea, giacché oltre ad essere molto estesa, Roma ha, nel suo complesso, una densità concentrata in modo assai discontinuo. L'ampia offerta di ferrovie suburbane proposta dal PUMS della Città Metropolitana (che a date condizioni sul nodo è del tutto compatibile con la presenza di una rete di metropolitane ferroviarie) si limita ad aumentare i collegamenti del ferro sulle medie distanze dell'area metropolitana e a migliorare l'effetto rete in città. Ma qui termina il suo beneficio. Non risolve il tema della capillarità, svolge con alcuni limiti quello della frequenza e manca completamente quello della "portata" (che oltre alla capacità di carico, contempla i tempi e le condizioni di deflusso dei passeggeri dal treno). A Parigi e a Milano le linee S (o le RER) lavorano molto bene sulla base di un'adeguata rete di metropolitane (e lo stesso succede a Berlino con le S-Bahn), ma tutti questi servizi, da soli, non sono in grado di sostituirsi alla funzione delle metro, più capillari e frequenti, e lasciano ancora scoperte larghe porzioni di città, ancorché attraversate (e spesso divise) dalla ferrovia. Quella delle metropolitane ferroviarie è infatti l'unica offerta di superficie che coniuga capillarità, velocità commerciale, frequenza, regolarità e capacità di trasporto urbano. Che sono le prestazioni attese da chi si sposta in una metropoli, quelle che possono davvero cambiare sensibilmente le abitudini dei cittadini, slegandoli dall'uso del mezzo privato.

**Proposta di modifica e/o integrazione**



La sfida da cogliere subito è quella di moltiplicare la rete di metropolitane attraverso l'utilizzo delle ferrovie. Una strada tecnicamente e progettualmente possibile, anche con più alternative.

***Occorre dunque un cambio di strategia: interventi infrastrutturali in grado di realizzare itinerari interamente dedicati al TPL e treni con allestimento di tipo metropolitano, con tempi di incarrozzamento e di sosta drasticamente inferiori e requisiti da trasporto urbano.*** E poi occorrono molte più fermate, specie nei punti densi di abitanti e/o degli attrattori. Ce ne sono decine possibili da realizzare (in periferia come in zone più centrali), soprattutto grazie alle banchine più corte richieste per i treni di tipo metropolitano. E la loro diffusione avrebbe un effetto moltiplicatore anche per i nodi di scambio della rete del ferro.

Altro elemento che non convince, nel piano presentato, è l'utilizzo dell'anello ferroviario, sottratto alla funzione urbana di ricucitura di tutti i servizi su ferro. È scomparsa la Circle Line, l'unico circuito ad anello che era stato previsto. La stessa linea circolare, peraltro, era stata studiata da FS senza una vera chiusura, poiché arrivava e partiva da Tiburtina sui versanti opposti della stazione. Condizione assai poco funzionale, perché occupa binari lontani, confondendo gli utenti, e fino a 4 binari (due coppie sui due lati) in caso di frequenza sotto i 15 minuti, per consentire l'inversione dei convogli. Occorre invece rivedere le modalità di chiusura dell'anello, che incidono



molto sulla quantità e la qualità dei servizi che vi potranno circolare.

Più in generale, sono gli interventi infrastrutturali previsti da RFI sul nodo ferroviario di Roma che devono essere revisionati sotto un'ottica differente. Che non è quella di rispondere rigidamente a un esercizio preconstituito e con scarse possibilità di modifica; bensì quella di orientarsi alla più ampia flessibilità, nell'offerta di servizi. Questo per poterlo adattare non solo alla convivenza con un TPL da realizzarsi sulle ferrovie, ma anche alle svariate e mutabili esigenze di programmazione futura del traffico regionale e nazionale, compreso quello del trasporto merci.

In questo senso, si possono già qui individuare alcuni correttivi all'impianto previsto:

- quadruplicamento dei binari dal ponte sul Tevere a Tor di Quinto, per aggiungere una coppia di binari di precedenza alla stazione per fluidificare il traffico, evitando l'occlusione dovuta alla sosta in stazione (cui peraltro segue quella non ampliabile di Vigna Clara);
- la chiusura dell'anello non solo a Val d'Ala, ma anche con collegamento alla "linea lenta" sfruttando la predisposizione esistente, così da moltiplicare gli itinerari possibili dei servizi ferroviari;
- alla stazione di Pigneto, prevedere banchine anche sulla linea "merci" oltre che sulla "lenta", cosa che consentirebbe di chiudere propriamente l'anello.

Infine un cenno al tema delle merci. Si tratta di un grande tema che va però affrontato



	<p>all'interno di una strategia organica della logistica da armonizzare con quella regionale, nazionale ed europea, che implicano un aumento dei flussi ferroviari merci nell'ottica dello spostamento modale dalla gomma al ferro. In particolare, dal PRMTL si evince un corridoio tra il porto di Civitavecchia, Fiumicino (Cargo City e interporto), nuovo scalo di Santa Palomba, futuro termovalorizzatore e MOF di Fondi che potrà vedere un significativo sviluppo, sia in funzione merci che passeggeri.</p> <p>In tale contesto bisogna cogliere l'obiettivo di una separazione dei flussi del TPL da quello delle merci. E prevedere quegli interventi infrastrutturali che sono in grado di liberare itinerari interamente dedicati al TPL.</p>		
40.9	<p><b>Osservazione 9</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilita Sostenibile (PUMS) <b>Riferimento in dettaglio</b> Piano Urbano della Mobilita Sostenibile -volume 2 – Costruzione partecipata dello Scenario di Piano Capitolo: 5 “Lo Scenario di Piano” Pagina: 75 Figura: 5.10 – 5.11 <b>Motivazioni</b> <b>QUADRUPPLICAMENTO BINARI TRA CASILINA E CAPANNELLE</b> Il Quadruplicamento tra le stazioni Casilina e Capannelle, in entrambe le varianti presentate nel documento di Piano ricalca il progetto della vecchia bretella Merci, che fu già</p>	<p><i>Parzialmente accolta</i> <i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la realizzazione della Gronda Sud merci è prevista come scenario a lungo termine del PRMTL della Regione Lazio. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esiste un PFTE che ne definisce la fattibilità tecnico-economica. A valle di tale livello di progettualità, potrà essere valutata dalla pianificazione sovraordinata (PRMTL) e in caso positivo, il PUMS ne recepirà le scelte. Si indirizza perciò tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Il principio è senza dubbio condivisibile ed in linea con la visione del PUMS; pertanto, si provvede ad inserire l'osservazione come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, salvo ovviamente le considerazioni e valutazioni necessarie descritte, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



bloccata dalle proteste popolari perché insistente su buona parte del Parco Nicolò Blois, oltre agli espropri necessari. Questo rende la realizzazione del quadruplicamento assai critica e improbabile, proprio in considerazione della protesta popolare in atto da tempo, mettendo a rischio una buona parte del nuovo assetto ferroviario proposto nel Piano.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

*Come alternativa si suggerisce di rivalutare la Gronda Sud, sia per instradare parte delle Merci togliendole dalla cintura sud (Trastevere-Tuscolana) e dall'asse degli acquedotti (Casilina-Capannelle). Oltre a evitare ai treni merci l'attraversamento di parti densamente abitate della città, tale soluzione libera tracce utili per incrementare i servizi passeggeri (anche urbani), rendendo così superfluo il quadruplicamento. La gronda sud può anche svolgere un importante servizio passeggeri per il popoloso Comune di Pomezia, oltre a connettere direttamente o indirettamente tutto il litorale del Lazio da nord a sud.*

*In aggiunta si può realizzare un arco di collegamento ferroviario tra la linea per Formia e la linea per Cassino all'altezza di Statuario che, unitamente alla gronda sud, consente anche alle merci provenienti da nord e dirette a Cassino di bypassare completamente l'area urbana di Roma. N.B. La VIA che nel 2004 respinse il progetto proposto da Italferr per la Gronda Sud obiettò che "non è stato tenuto in considerazione il tracciato presentato dal Comune di Roma nel*

*guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.*



	<i>nuovo PRG (...)” che “presenterebbe caratteristiche meno impattanti e più rispondenti alle esigenze manifestate dai diversi soggetti interferenti”. Non si trattò quindi di una bocciatura tout court della gronda, ma del tracciato allora proposto.</i>			
41	0277948	13/03/2023	A. D. S. - Non sono presenti allegati	
	<p><b>Relativa a</b> Piano della Mobilità delle Persone con Disabilità</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> Capitolo 3.1.3 Trasporto pubblico extraurbano di superficie – Servizi a chiamata Pagina: 81</p> <p><b>Motivazioni</b> In riferimento all’art.9 – Accessibilità della Convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con disabilità del 2009 si fa presente che non si può dare minore importanza al diritto alla mobilità per motivi al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica. Tali spostamenti, indicati come “extra” nel capitolo in questione comprendono ad esempio: lo svolgimento di attività socio/ricreative, sportive, culturali, etc.</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>Per gli spostamenti “extra” rispetto a quelli abituali è necessario attivare la gestione di un servizio attraverso un “Buono Taxi”, possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità</i></p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L’osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta all’interno del Piano come integrazione a quanto già previsto in seguito al recepimento del suggerimento della UICI di promuovere, in assenza di accessibilità completa delle linee, la presenza di un trasporto a chiamata. Si specifica quindi l’esigenza di attivare servizi quali “buoni taxi” dedicati a persone con disabilità per garantire pari dignità agli spostamenti diversi da quelli abituali.</i></p> <p><i>Si è modificata la frase a pag. 81, specificando che si “rende necessario attivare la gestione di un servizio attraverso un “Buono taxi”, possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità, al fine di garantire pari dignità anche a spostamenti al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica come ad esempio lo svolgimento di attività socio-ricreative, sportive o culturali.”</i></p> <p><i>L’osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	RECEPITO	
42	0279256	13/03/2023	F. G. B.	Non sono presenti allegati



	<p><b>Relativa a</b> Piano della Mobilità delle Persone con Disabilità</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> Capitolo: 3.1.3. Trasporto pubblico extraurbano di superficie - Servizi a chiamata Pagina: 81</p> <p><b>Motivazioni</b> In riferimento all'articolo n° 9 - Accessibilità della Convenzione della Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilità del 2009, si fa presente che non si può dare minore importanza al diritto di mobilità per motivi al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica. Tali spostamenti, indicati come "extra" nel capitolo in questione, comprendono ad esempio: lo svolgimento di attività socio/ricreative, sportive, culturali ecc...</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>Per gli spostamenti "extra" rispetto a quelli abituali, e necessario attivare la gestione di un servizio attraverso un "Buono taxi", possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità.</i></p>		<p>Accolta</p> <p>L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta all'interno del Piano come integrazione a quanto già previsto in seguito al recepimento del suggerimento della UICI di promuovere, in assenza di accessibilità completa delle linee, la presenza di un trasporto a chiamata. Si specifica quindi l'esigenza di attivare servizi quali "buoni taxi" dedicati a persone con disabilità per garantire pari dignità agli spostamenti diversi da quelli abituali.</p> <p><b>Si è modificata la frase a pag. 81, specificando che si "rende necessario attivare la gestione di un servizio attraverso un "Buono taxi", possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità, al fine di garantire pari dignità anche a spostamenti al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica come ad esempio lo svolgimento di attività socio-ricreative, sportive o culturali."</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>
<p><b>43</b></p>	<p><b>0279259</b></p>	<p><b>13/03/2023</b></p>	<p><b>M. V. – Ecomuseo della via Latina - Sono presenti allegati</b></p>	
	<p><b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> [PUMS Vol 3 "Documento di Piano", Az.001 – Sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria</p>		<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non è ritenuta pertinente. L'opera è prevista nello Scenario di Riferimento, cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento pubblico. Queste, infatti, non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RICONTRRO</b></p>



<p>metropolitana RFI e Regionale / Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano: "P35-TP-02 Quadruplicamento binari tra Casilina e Capannelle" ]</p> <p>Capitolo: [9.1 PUMS]</p> <p>Pagina: [184 PUMS Volume 3]</p> <p>Figura: [Az.001]</p> <p><b>Motivazioni</b></p> <p>L'Ecomuseo della Via Latina - pur condividendo principi, metodologie, finalità ed obiettivi del PUMS - esprime la propria ferma contrarietà all'intervento identificato con il codice "P35-TP-02 Quadruplicamento binari tra Casilina e Capannelle" per motivi legati all'attraversamento in superficie di aree ricadenti all'interno del Parco Regionale dell'Appia Antica e del Parco Archeologico dell'Appia Antica. Si ritiene difatti che tale intervento, sebbene rispondente alla indubbia esigenza di aumentare la capacità del ferroviario Nodo di Roma, non costituisca una soluzione infrastrutturale i cui benefici – sia nel breve che nel lungo termine - siano commisurati alle evidenti criticità che l'insieme di opere ad esso necessarie genererebbero lungo il tracciato proposto. Il quadruplicamento si localizzerebbe difatti all'interno di un contesto paesaggistico del quale l'Ecomuseo - Ente facente parte dell'Organizzazione Museale Regionale - intende ribadire con decisione il carattere di UNICITÀ, determinato dal PECULIARE e INESTIMABILE sistema formato dalla compresenza di molteplici, eterogenei e a loro volta UNICI elementi storici e</p>	<p>stanziamenti attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Si indirizza inoltre tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Tuttavia, nel caso dell'intervento in oggetto, è ancora in corso il progetto di fattibilità (rif. <a href="https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/opere-strategiche/ciampino-capannelle/Ordinanza_11_Ciampino_Capannelle.pdf">https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/opere-strategiche/ciampino-capannelle/Ordinanza_11_Ciampino_Capannelle.pdf</a>) e si è in attesa degli sviluppi dei tavoli competenti e di approfondimento tecnico. Si rimanda perciò tale osservazione al corretto livello di progettazione e trattazione in sede di Conferenza dei Servizi.</p>	
--	---	--



naturalistici. Si sottolinea inoltre come quest'ultimo aspetto sia confermato in innumerevoli contributi scientifici nonché dalla stratificazione di provvedimenti di legge che stabiliscono un complesso regime vincolistico che interessa l'intervento in oggetto lungo la sua intera estensione.

Le tipologie di impatto ambientale relative alla prefigurata realizzazione dell'intervento P35-TP-02 sono individuate come segue e relativi sia fase di cantiere che a quelle di esercizio dell'infrastruttura:

- Impatti sulle risorse naturali - sotto forma di emissioni sonore, luminose e di sostanze nocive (polveri, gas, liquidi, etc...) - e che possono interferire con la qualità dell'aria, dei corpi idrici superficiali e ipogei e con i cicli biologici della flora e della fauna locale. Si evidenzia inoltre la artificializzazione/consumo di una consistente porzione di suolo naturale posto in adiacenza alla linea ferroviaria esistente, con relativa perdita di habitat per organismi viventi e della capacità regolazione termica e idraulica garantita da questi volumi di terreno.

- Impatti sul patrimonio storico/archeologico - sotto forma di vibrazioni che minano la stabilità dei manufatti emersi e ipogei, sui quali già gravano quelle derivanti dal transito dei mezzi lungo le linee in esercizio; sotto forma di alterazione o obliterazione di beni sia noti che non ancora scoperti e/o indagati, con quest'ultima eventualità altamente probabile in



	<p>ragione della complessità degli spazi interferiti; sotto forma di detrimento della qualità estetica del paesaggio attraversato, il quale conserva visuali - sia di insieme che dei singoli beni - che rappresentano un valore non risarcibile attraverso opere compensative o di mitigazione.</p> <p>- Impatti sul sistema insediativo – sotto forma di emissioni sonore, luminose e di sostanze nocive (polveri, gas, liquidi, etc...) - e che possono interferire con la qualità dell'aria, dei corpi idrici superficiali e ipogei, soprattutto in laddove l'intervento va a lambire tessuti residenziali e produttivi; sotto forma di problemi di sicurezza, derivanti dall'attraversamento in area urbana di convogli che trasportano merci pericolose di varia natura, che in caso di incidente possono produrre rischi considerevoli per la salute umana.</p> <p><b><u>Proposta di modifica e/o integrazione</u></b></p> <p><b><i>L'Ecomuseo invita ad individuare nel territorio della Città Metropolitana una alternativa di tracciato e/o tecnologica che non comporti il verificarsi delle criticità evidenziate.</i></b></p>		
<p><b>44</b></p>	<p><b>0279262</b></p>	<p><b>13/03/2023</b></p>	<p><b>M. V. – Ecomuseo della via Latina - Non sono presenti allegati</b></p>
	<p>L'Ecomuseo della Via Latina - pur condividendo principi, metodologie, finalità ed obiettivi del PUMS - esprime la propria ferma contrarietà all'intervento identificato con il codice "P35-TP-02 Quadruplicamento binari tra Casilina e Capannelle" per motivi legati all'attraversamento in superficie di aree ricadenti all'interno del Parco Regionale dell'Appia Antica e del Parco</p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non è ritenuta pertinente. L'opera è prevista nello Scenario di Riferimento, cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento pubblico. Queste, infatti, non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RICONTRRO</b></p>



	<p>Archeologico dell'Appia Antica. Si ritiene difatti che tale intervento, sebbene rispondente alla indubbia esigenza di aumentare la capacità del ferroviario Nodo di Roma, non costituisca una soluzione infrastrutturale i cui benefici – sia nel breve che nel lungo termine - siano commisurati alle evidenti criticità che l'insieme di opere ad esso necessarie genererebbero lungo il tracciato proposto. Il quadruplicamento si localizzerebbe difatti all'interno di un contesto paesaggistico del quale l'Ecomuseo - Ente facente parte dell'Organizzazione Museale Regionale - intende ribadire con decisione il carattere di UNICITÀ, determinato dal PECULIARE e INESTIMABILE sistema formato dalla compresenza di molteplici, eterogenei e a loro volta UNICI elementi storici e naturalistici. Si sottolinea inoltre come quest'ultimo aspetto sia confermato in innumerevoli contributi scientifici nonché dalla stratificazione di provvedimenti di legge che stabiliscono un complesso regime vincolistico che interessa l'intervento in oggetto lungo la sua intera estensione</p>	<p>stanziamenti attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Si indirizza inoltre tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Tuttavia, nel caso dell'intervento in oggetto, è ancora in corso il progetto di fattibilità (rif. <a href="https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/opere-strategiche/ciampino-capannelle/Ordinanza_11_Ciampino_Capannelle.pdf">https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/opere-strategiche/ciampino-capannelle/Ordinanza_11_Ciampino_Capannelle.pdf</a>) e si è in attesa degli sviluppi dei tavoli competenti e di approfondimento tecnico. Si rimanda perciò tale osservazione al corretto livello di progettazione e trattazione in sede di Conferenza dei Servizi.</p>	
<b>45</b>	<b>0279267</b>	<b>13/03/2023</b>	<b>Parco Regionale dell'Appia Antica - Sono presenti allegati</b>
<b>45.1</b>	<p><b>Relativa a</b> Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan) <b>Riferimento in dettaglio</b> Tavola 2B - PUMS - Lo scenario di piano - Interventi mobilità sostenibile e accessibili <b>Motivazioni</b></p>	<p><i>Accolta</i>  <i>L'osservazione è pertinente ed è pertanto accolta. Durante la redazione del documento di piano adottato nel dicembre 2022, il progetto definitivo del tracciato in questione non era ancora stato completato. Successivamente è stato ottenuto il tracciato</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p>Si segnala che nella tavola è ancora riportato il tracciato del GRAB del progetto preliminare 2018, interno all'area della Caffarella, già superato dal progetto definitivo del GRAB</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b></p> <p><b>Si rimanda al progetto GRAB approvato</b></p>	<p><i>georeferenziato dell'ultimo aggiornamento, che è dunque ora incluso nei documenti controdedotti.</i></p> <p><b>Modifica delle tavole e della relazione di piano Biciplan</b></p> <p><i>Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comportai modifiche alle valutazioni già effettuate</i></p>	
<b>45.2</b>	<p>Tra gli interventi finanziati compare il percorso : Via Appia Nuova-Acquedotti-Caffarella-Appia Antica da verificare e/o integrare per sopravvenuti progetti :</p> <p>- progetto definitivo del GRAB che non entra più in Caffarella ma corre lungo via dell'Almone</p> <p>- progetto " Asse degli Acquedotti" ammesso a finanziamento dal Comune di Roma a gennaio 2023 e che prevede la connessione fino al Comune di Ciampino</p> <p><b>Acquisire all'interno del biciplan gli interventi e i tracciati in corso di progettazione</b></p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è pertinente ed è pertanto accolta. Sia per quanto riguarda il tracciato aggiornato del GRAB che per quanto concerne il progetto "Asse degli Acquedotti" sono state effettuate verifiche per identificare eventuali interferenze, in consultazione con il Biciplan comunale, che al momento in cui si scrive si trova in fase di elaborazione. Il GRAB è stato aggiornato al tracciato definitivo. Il tracciato in possesso dell'asse degli acquedotti non ha mostrato sovrapposizioni ed è stato aggiornato sullo scenario di riferimento.</i></p> <p><b>Modifica delle tavole e della relazione di piano Biciplan</b></p> <p><i>Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale, tuttavia l'inserimento di tali elementi non comportai modifiche alle valutazioni già effettuate</i></p>	<b>RECEPITO</b>
<b>45.3</b>	<p>Si segnala che non è possibile ipotizzare connessioni di attraversamento del territorio agricolo integro se non utilizzando sedi stradali già esistenti.</p> <p>La direttrice di attraversamento P35-BC-028 (I Anello - 17) indicata in corrispondenza dell'area degli Acquedotti a ridosso del Casale storico di</p>	<p>Non accolta</p> <p>Premesso che non è presente un intervento denominato P35-BC-028 (I anello 17) e probabilmente ci si riferisce al P35-BC-028 (I anello 5), la proposta non può essere accolta in quanto non in linea con la funzione tangenziale del Corridoio "Anello II". Infatti l'itinerario</p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<p>Roma Vecchia, appare certamente dovuta alla piccola scala cartografica di rappresentazione del Piano. Infatti, il valore culturale, ambientale e paesaggistico del Casale e del contesto, rende impraticabile l'ipotesi di attraversamento stradale come tracciato.</p> <p>Connessione ciclabile all'area degli Acquedotti da realizzare attraverso via Gamiana (lato via delle Capannelle, Quartiere Tuscolano). da via Gamiana si può entrare all'area degli Acquedotti da viale Appio Claudio; attraversare tutta l'area fino a superare via del Quadraro e riconnettersi all'area di Torre del Fiscale. Da qui è possibile ricongiungersi alla rete del progetto GRAB(Lotto I e Lotto II), già approvato da Roma Capitale</p>	<p>proposto, passando da via Gamiana verso Tor Fiscale, risulta un itinerario radiale. Si rimanda pertanto ai successivi livelli di pianificazione locale (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica), fermo restando che dovrà necessariamente garantire il collegamento tra il quartiere EUR (Via di Vigna Murata) al quartiere Tuscolano (Circonvallazione Tuscolana).</p>	
<b>45.4</b>	<p>In merito all'intervento R28-BC-46 Grotta Perfetta - Appia Antica si propone una integrazione ai percorsi individuati</p> <p><b><i>Si ritiene più confacente agli obiettivi di fruizione del Piano del Parco impostare la connessione tra via di Grotta Perfetta/ via Ardeatina e l'Appia Antica realizzando la ciclovia di collegamento da via Viggiano, via dei Turranii, via Marmenia, via dei Lugari e/o vicolo di Tor Carbone. Si ritiene sia questo il sistema strategico di connessione tra i quartieri Ardeatino/Tormarancia e la focus-area della via Appia Antica, in prossimità di Capo di Bove</i></b></p>	<p>Non accolta</p> <p>Gli interventi relativi allo Scenario di Riferimento, in quanto già finanziati, sono assunti dal PUMS senza apportare modifiche. Sarà possibile intervenire con proposte/prescrizioni nelle successive fasi di progettazione dell'intervento. Inoltre, nello specifico dell'intervento, questo non risulta inserito nella rete di valenza metropolitana.</p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>
<b>45.5</b>	<p>La direttrice di attraversamento P35-BC-096 indicata in corrispondenza di via di Tor Carbone,</p>	<p>Non accolta</p>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>



	<p>che appare contemporaneamente impegnata come sede tranviaria e pista ciclabile, mostra delle incongruenze nella scelta delle varianti al tracciato della sede stradale esistente. Si segnala infatti, che i due tratti alternativi rettificati (lato via Ardeatina e lato via Appia Pignatelli) attraversano aree private e conseguentemente dovrebbero preliminarmente essere espropriate. Inoltre, nel tratto in continuità con via Ardeatina il salto di quota elevato rende difficile il tracciato rettificato destinato al tram.</p> <p><b><i>In alternativa alla linea tranviaria proposta su via di Tor Carbone si ripropone in allegato la soluzione avanzata in sede di VAS relativa al PUMS di Roma Capitale (2019), ovvero il passaggio della linea tranviaria sulla sede stradale via di Torricola. Questa soluzione permetterebbe la connessione diretta con Stazione Torricola, che in effetti è attualmente oggetto di un intervento di riqualificazione che punta molto sul ruolo di Porta del Parco della Stazione stessa, che offre una connessione diretta con il centro di Roma. Il tram diviene così il veicolo di scambio tra la mobilità a scala urbana (Stazione Torricola) e la mobilità leggera interna</i></b></p>	<p>Si premette che il PUMS metropolitano recepisce per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022. L'osservazione non può essere accolta in quanto non ricade nel campo di applicazione del PUMS metropolitano. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda alle successive fasi progettuali che tali opere affronteranno (PFTE).</p>	
45.6	<p>in relazione all'intervento R35-TP-52 (Tavola 3 - Interventi sulla rete ferroviaria) con nota prot. 558/2022 l'Ente Parco ha formulato, nell'ambito della relativa procedura VIA, in merito al progetto di fattibilità del Quadruplicamento della linea ferroviaria</p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non è accolta in quanto si riferisce a un'opera prevista nello Scenario di Riferimento, cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto già previsti da strumenti pianificatori vigenti. L'esito dell'iter</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p>Ciampino – Capannelle, le proprie osservazioni e perplessità, particolarmente in relazione alla necessità di garantire la massima qualità della fruizione pubblica del Parco. Per la necessaria continuazione del quadruplicamento verso Casilina in caso di semplice affiancamento della nuova linea a quella esistente fino a Casilina, il quadruplicamento interferirebbe in modo sensibile con la separazione e il sotto-attraversamento delle aree monumentali degli Acquedotti</p> <p><b><i>Una misura di mitigazione ambientale possibile è quella che la nuova linea passeggeri viaggi in sotterranea/trincea o, in via alternativa, sia riunificata con la parallela linea Formia in direzione Casilina, dove le merci non dovrebbero più passare in considerazione del superamento della grande opera di costruzione della nuova linea di gronda per il traffico merci di Roma. Sulla medesima linea ex merci, in superficie e prima di via Appio Claudio potrebbero essere dirottati i flussi viaggiatori provenienti da Ciampino, con attivazione delle nuove fermate Selinunte e Statuario, funzionali alla città e all'accessibilità al parco nelle aree del Mandrione, di Tor Fiscale e degli Acquedotti.</i></b></p>	<p>progettuale di tale opera sarà assorbito dagli strumenti di pianificazione sovraordinati e di conseguenza anche il PUMS metropolitano, in sede di aggiornamento che deve avvenire a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, ne recepirà le risultanze.</p>	
45.7	<p>In relazione all'intervento R28-BC-46 Grotta Perfetta - Appia Antica si segnala l'opportunità di realizzare un percorso ciclo-pedonale di collegamento dell'area di piazza Galeria (quartiere Tuscolano/San Giovanni) attraverso via</p>	<p>Non accolta</p> <p>L'osservazione non può essere accolta in quanto si tratta di un intervento dello Scenario di Riferimento (cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



	<p>Cilicia, via Appia Antica e proseguire attraverso Parco Scott fino a via Cristoforo Colombo</p> <p><b><i>Perno di questa connessione può essere via Cilicia, su cui è stato realizzato un nuovo ingresso al Parco che mette direttamente in connessione il quartiere con l'area della Caffarella e via Appia Antica.</i></b></p> <p><b><i>Da piazza Galeria si prosegue su via Cilicia e da qui si scende su via Appia Antica. Oltre alla possibile connessione verso Mura Latine e Porta Metronia, il percorso può essere facilmente prolungato fino a via Cristoforo Colombo.</i></b></p>	<p>ricevuto un finanziamento pubblico) che non risulta inserito nella rete di valenza metropolitana. Per la definizione dei tracciati specifici e per intervenire con proposte e prescrizioni specifiche si rimanda alle successive fasi di progettazione dell'intervento.</p>	
<b>46</b>	<b>0279871</b>	<b>13/03/2023</b>	<b>D. T. – Municipio Roma XV - Sono presenti allegati</b>
46.1	<p><b>Osservazione 1</b> <b>Relativa a</b></p> <p>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Piano della Mobilità delle Persone con Disabilità</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> Codice obiettivo a.12 Scheda n.1 Percorso Veientana Greenway Codice obiettivo a.12 Scheda n.2 Percorso della Variante dei Laghi Sviluppo del Turismo Lento</p> <p><b>Motivazioni</b> I due percorsi costituiscono un corridoio verde che dal Comune di Monterosi, attraverso il comune di Trevignano, il comune di Anguillara Sabazia, il</p>	<p><i>Accolta</i></p> <p><i>L'osservazione non può essere accolta in quanto l'ambito di azione dell'ente Città metropolitana non è compatibile con i contenuti ed il livello di dettaglio della proposta, come anticipato nel documento di valutazione delle proposte di azione. Pur essendo il percorso presente nella Gerarchia proposta del Biciplan Metropolitano, la scala dell'intervento è di tipo locale, pertanto si rimanda alla pianificazione comunale.</i></p> <p><i>L'accoglimento dell'osservazione e l'inserimento delle ciclabili compartano una nuova interferenza tra interventi previsti e Siti Natura 2000, in quanto viene previsto un percorso in corrispondenza di un tratto della via Francigena, passante per Formello (Ciclovia Francigena - Bicalia 3), che attraversa il sito Natura</i></p>	<b>RECEPITO</b>



borgo antico di Cesano (Roma Capitale, Municipio Roma XV), il borgo di Isola Farnese (Roma Capitale, Municipio Roma XV), conducono all'ingresso nell'area urbana di Roma Capitale da Nord.

Questo è un corridoio ciclabile di gerarchia A da inserire nell'elaborato Tav. 03 Biciplan del PUMS della Città Metropolitana di Roma Capitale.

**Proposta di modifica e/o integrazione**

*Si richiede di riconoscere i percorsi ciclabili Veientana Greenway (Scheda 01, lettera del 01/10/2022) e Variante dei Laghi (Scheda 02, lettera del 01/07/2022) ed inserirli nell'elaborato Tav. 03 Biciplan del PUMS della Città Metropolitana di Roma Capitale come corridoio di Gerarchia A.* Questa ciclovia è stata concepita da Italia Nostra e poi progettualizzata dall'Ente Parco di Veio nel 2014, con l'obiettivo di collegare l'area urbana del XV Municipio (Parco Urbano di Inviolatella Borghese) con l'Area Archeologica della Antica Città di Veio, all'interno di un contesto naturale quasi intatto che richiama il percorso della antica via Veientana. Il tracciato della ciclovia potrebbe essere facilmente collegato alla VARIANTE EUROVELO, corridoio di gerarchia A inserito nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), tramite un tratto già previsto del corridoio Campagnano-Cesano o in alternativa attraverso un tratto della via Francigena passante per Formello. L'inserimento della ciclovia "Veientana Greenway" nell'elaborato Tav. 03 Biciplan (vedi figura 1 e 2) e la sua connessione alla VARIANTE

*2000 ZSC IT6030011 Valle del Cremera - Zona del Sorbo. L'interferenza diretta con l'area del Sito non appare significativa, in quanto il tracciato si mantiene sempre su viabilità e tracciati già esistenti ed utilizzati, ed appare assimilabile ad altri percorsi previsti dal Piano, per i quali il Parere di VINCA non ha ritenuto di dare prescrizioni per le successive fasi attuative.*



EUROVELO permetterebbe di creare una nuova dorsale di collegamento fra l'anello ciclabile più esterno previsto dal PUMS, la CIRCUMPROVINCIALE NORD e il centro di Roma sulla dorsale ciclabile del Tevere all'altezza del centro di mobilità previsto di Tor di Quinto, intercettando diversi anelli ciclabili già previsti dal PUMS.

Una ciclovia che sia una naturale prosecuzione della EUROVELO 7 (EV 7), detta anche la strada del sole o ciclovia del sole, all'interno della città di Roma (vedi allegato-osservazioni) B).

Nel complesso l'intervento composto dalla congiunzione della "VEIENTANA GREENWAY" e della "VARIANTE DEI LAGHI" mirerebbe a tutelare il patrimonio naturale e culturale dell'area, promuovendo al tempo stesso l'utilizzo di forme di trasporto sostenibili per migliorare la qualità della vita dei residenti della zona a nord di Roma. La strada consolare Cassia (SS2) e la statale Cassia Veientana (SS2Bis), che attraversano la zona, sono spesso congestionate e rappresentano una fonte di inquinamento atmosferico e acustico soprattutto nel tratto interno al GRA. L'intervento complessivo composto dalla congiunzione della "VEIENTANA GREENWAY" e della "VARIANTE DEI LAGHI" si propone di creare una rete di percorsi ciclopedonali e di trasporto pubblico ecologico che colleghino i vari siti di interesse storico e naturalistico della zona. Ciò permetterà ai residenti e ai visitatori di godere della bellezza del territorio senza danneggiare l'ambiente e la salute umana. In sintesi, il progetto rappresenta un importante passo verso un futuro



	<p>più sostenibile per la zona a nord di Roma, che mira a proteggere il patrimonio culturale e naturale, migliorare la qualità della vita dei residenti e promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto ecologici in linea con le indicazioni del PUMS.</p>		
46.2	<p><b>Osservazione 2</b> <b>Relativa a</b> Piano urbano della mobilità sostenibile Piano metropolitano della mobilità ciclistica <b>Riferimento in dettaglio</b> Codice obiettivo a.9 <b>Motivazioni</b> Il collegamento è da considerarsi in uno scenario di valenza internazionale e non come collegamento locale. Si tratta di una bretella con valenza strategica sia funzionale che come ciclovia internazionale. Si richiede quindi di inserire all'interno della Tav. 03 Biciplan del PUMS della Città Metropolitana di Roma Capitale il tracciato da Prima Porta, sotto il viadotto Giubileo del 2000 sino alla ciclabile del Tevere a Castel Giubileo. <b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <b><i>Si richiede di riconoscere il collegamento ed inserirlo nell'elaborato Tav. 03 - Biciplan del PUMS come parte del corridoio "FLAMINIO" di Gerarchia A d'ingresso a Roma Capitale.</i></b> In una parte della cartografia del PUMS (Figura 9.8, allegato come Figura 03) infatti, non è previsto un raccordo diretto fra il corridoio "FLAMINIO" e il corridoio "TEVERE", mentre è necessario che il secondo sia una diretta prosecuzione d&amp; primo, permettendo il raccordo fra</p>	<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è accolta per quanto riguarda il collegamento del corridoio Tevere con il Corridoio Circumprovinciale Nord, in quanto pertinente alla portata metropolitana del Piano. Il collegamento Prima Porta-Castel Giubileo risulta invece già garantito dal Corridoio Tevere, e in ogni caso si rimanda alla pianificazione locale per la valutazione del tracciato alla piccola scala.</i></p> <p><b>Modifica delle tavole e della relazione di piano Biciplan</b></p> <p><i>Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



	il corridoio "TEVERE" e lo snodo Magliano-Morlupo con la ciclovia CIRCUMPROVINCIALE NORD.		
46.3	<p><b>Osservazione 3</b> <b>Relativa a</b> Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano</p> <p><b>Riferimento in dettaglio</b> obiettivo a.1 Miglioramento del TPL Scheda n. 20 Prolungamento della tratta C2 della Linea C della Metropolitana di Roma da Grottarossa a La Giustiniana</p> <p><b>Motivazioni</b> Il prolungamento della tratta C2 della Linea C della Metropolitana di Roma dalla futura stazione Grottarossa sino all'attuale stazione La Giustiniana della linea ferroviaria FL3 è opera necessaria ed indispensabile per la mobilità urbana sostenibile (e ciclistica) in ingresso e in attraversamento a Roma Capitale, in ottica strategica per tutta l'area della Città Metropolitana e della Regione Lazio collegata dalla linea Ferroviaria FL3 Roma-Viterbo.</p> <p>La Stazione La Giustiniana, oltre che snodo della mobilità su ferro grazie all'intersezione fra Linea C della Metropolitana e FL3, fungerà da fondamentale snodo ciclabile del quadrante Nord di Roma Capitale grazie al collegamento dei corridoi CASSIA e TRIONFALE.</p> <p><b>Proposta di modifica e/o integrazione</b> <i>Il prolungamento garantisce la realizzazione dell'integrazione fra la rete su ferro urbana e quella</i></p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</p> <p><b>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</b></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<i>extraurbana. La visione di collegamento strutturale fra Roma Capitale e la Città Metropolitana, che prevede la realizzazione di anelli su ferro intorno alla città e direttrici radiali con stazioni di scambio dal centro urbano verso il territorio metropolitano e viceversa, necessita di vertici esterni al Grande Raccordo Anulare per drenare il traffico privato di ingresso e attraversamento alla città di Roma.</i>				
<b>47</b>	<b>0280847</b>	<b>14/03/2023</b>	<b>ENAC - Non sono presenti allegati</b>		
47.1	<i>Si richiamano in primo luogo le osservazioni formalizzate dalla Società di gestione Aeroporti di Roma S.p.A. con nota prot. U.0010457 del 10.03.2023 che questo Ente condivide e fa sue nella loro interezza.</i>			<i>Per l'accoglimento delle osservazioni di ADR si rimanda alle risposte fornite alle stesse.</i>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>
47.2	<i>Inoltre, si chiede di recepire – per quanto applicabili - i contenuti della Proposta di Nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti pubblicata dal MIT ai fini di una preliminare consultazione pubblica sul proprio sito istituzionale, raggiungibile attraverso il seguente link <a href="https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Piano%20Nazionale%20degli%20Aeroporti.pdf">https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Piano%20Nazionale%20degli%20Aeroporti.pdf</a>.</i>			<i>L'osservazione è accolta in quanto i principi generali e le strategie contenute nel par. 7.2 del citato Nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti sono già contenute all'interno del PUMS e nel Piano di Bacino metropolitano, soprattutto in ottica di integrazione intermodale attraverso proposte di miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti con il Trasporto Pubblico (cfr. capitolo 5 del Piano di Bacino)</i>	<b>RECEPITO</b>
47.3	<i>In particolare, si chiede di considerare i contenuti dei parr. 6.1, 6.2 e 6.3 relativi alla mobilità aerea sostenibile (Advanced/Urban Air Mobility, Regional Air Mobility, Intermodalità multidominio) e dei parr. 7.2 per quel che concerne l'intermodalità in senso lato.</i>			<i>L'osservazione è accolta in quanto risulta in linea con il principio di armonizzazione con i contenuti del PUMS di Roma Capitale. Pertanto, è stato inserito il riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility) secondo quanto indicato nel par. 5.2.4 del Volume 2 del PUMS di Roma Capitale.</i>	<b>RECEPITO</b>



		<i>Inserito riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility) secondo quanto indicato nel par. 5.2.4 del Volume 2 del PUMS di Roma Capitale.</i>	
47.4	<i>Si rappresenta che la Proposta di Nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti ha già concluso la fase di scoping della VAS, con la raccolta dei contributi provenienti dai soggetti competenti in materia ambientale e sta per iniziare la fase pubblica di valutazione, per procedere poi con l'iter approvativo previsto dalla norma.</i>	<i>si prende atto.</i>	<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>
48	CMRC 186615	21/11/2023	ROMA CAPITALE- Dipartimento Ciclo dei Rifiuti e risanamento dagli inquinanti
Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico ed Olfattivo			
48.1	<i>nel territorio di Roma Capitale, com'è noto, uno dei principali fattori responsabili delle emissioni degli inquinanti atmosferici è costituito dal traffico veicolare; ne consegue che gli interventi, finalizzati a conseguire una riduzione delle concentrazioni in aria degli inquinanti atmosferici, devono essere attuati prioritariamente nell'ambito del settore mobilità. Il miglioramento della qualità dell'aria costituisce, infatti, uno dei macro obiettivi del PUMS.</i>		<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>
48.2	<i>Il complesso dei provvedimenti permanenti, programmati ed emergenziali finora adottati da Roma Capitale ha contribuito, in considerazione anche del rinnovo del parco veicolare indotto dai provvedimenti stessi, ad una riduzione delle emissioni inquinanti, con una conseguente riduzione significativa, nel corso degli anni, delle concentrazioni in aria di biossido di zolfo, monossido di carbonio, benzene e PM10 (limitatamente alla media annuale) per i quali non si registrano più superamenti dei valori limite; si</i>		<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>



	<p>registra, invece, per il <b>biossido di azoto (N02)</b>, il superamento del valore limite riferito alla media annuale e per il <b>PM10</b> il superamento del valore limite giornaliero per un numero superiore a quello consentito dalle stesse normative.</p>		
48.3	<p>È utile ricordare che lo Stato Italiano è stato posto in procedura di infrazione (Procedure di infrazione n. 2014/2147 e n. 2015/2043) in quanto inadempiente agli obblighi di rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente e, nello specifico, per il persistere dei superamenti del valore limite del PM10 e del N02 oltre l'anno 2010 (posto come scadenza per il rientro nei limiti) in diverse zone e agglomerati del territorio italiano, tra cui anche l'agglomerato di Roma Capitale. A conclusione di tali procedure la Corte di Giustizia Europea, in data 10 novembre 2020 e in data 12 maggio 2022 ha emesso le rispettive sentenze di condanna nei confronti dell'Italia.</p> <p>Il mancato rispetto dei valori limite attualmente vigenti rende indispensabile proseguire nell'adozione di misure più restrittive, anche in ottemperanza a quanto stabilito recentemente dalla Regione Lazio con la DCR n. 8 del 5 ottobre 2022, relativa all'approvazione dell'aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell'aria regionale.</p>	<p>Si prende atto. Tra gli obiettivi che il PUMS annovera c'è il "Miglioramento della qualità dell'aria", che viene perseguito con strategie mirate quali l'aumento dell'offerta infrastrutturale per la mobilità attiva (S.19), il disincentivo all'uso del mezzo privato motorizzato (S.05), la diminuzione del numero di mezzi inquinanti a favore della mobilità elettrica (S.25), l'efficientamento e decarbonizzazione della logistica urbana (S.14) e la mitigazione degli effetti dell'inquinamento atmosferico (S.26), tramite l'implementazione delle azioni ad esse correlate. Il monitoraggio dell'efficacia delle stesse sulla qualità dell'aria e nello specifico sul rispetto dei limiti europei al fine di compiere eventuali azioni correttive è previsto tramite gli indicatori dedicati (numero ore di sfioramento limiti europei NO2; numero giorni di sfioramento limiti europei PM 10), come consultabile nel Piano di Monitoraggio.</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>
48.4	<p>La Giunta Capitolina, pertanto, con propria deliberazione n. 371 del 10 novembre 2022 ha adottato un pacchetto di interventi di limitazione della circolazione veicolare di tipo "permanente", "programmato" ed "emergenziale" (ridefinendo per questi ultimi un nuovo Piano di Intervento</p>	<p>Si è preso atto nel piano di Attuazione attraverso la previsione di azioni già dal breve-medio termine destinate a dare massimo impulso al miglioramento e potenziamento del TPL e delle forme di mobilità sostenibile</p>	<p><b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b></p>



Operativo) da attuarsi nell'ambito della nuova Z.T.L. "Fascia Verde" per la quale la Giunta Capitolina, con la stessa deliberazione, ha anche approvato la ridefinizione del perimetro.

La Giunta Capitolina, con tale deliberazione, ha inteso, tra l'altro, semplificare e riordinare in un unico quadro normativo tutti gli interventi stratificatisi nel tempo (abrogando di conseguenza i pregressi atti applicativi), armonizzandoli con gli interventi di nuovo concepimento, secondo una proiezione temporale stabilita.

**È importante evidenziare che l'attuazione degli interventi recentemente predisposti nonché quelli di futura realizzazione, così come previsto dallo stesso PUMS sia a scala di Città Metropolitana sia a scala locale, non può prescindere dagli ultimi sviluppi normativi; nel mese di ottobre 2022, infatti, la Commissione Europea ha presentato la proposta di revisione della direttiva europea sulla qualità dell'aria (Direttiva 2008/50 CE), stabilendo valori limite più restrittivi che entreranno in vigore dal 2030.**

La revisione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente (2008/50 CE e 2004/107/CE), che comporta la fusione in un'unica direttiva recependo le più recenti conoscenze scientifiche, mira ad allineare maggiormente le norme dell'UE in materia di qualità dell'aria alle raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS). Tali raccomandazioni sono state recentemente riviste nel settembre 2021, proponendo nuovi e più stringenti valori guida, al



	<p><i>fine di ridurre gli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute. Infatti, sebbene le Linee guida non siano strettamente vincolanti, è auspicabile che le politiche intersettoriali che agiscono sulla qualità dell'aria tendano sempre più al raggiungimento dei limiti in esse indicati, ponendo come priorità assoluta la tutela della salute.</i></p> <p><i>Per quanto detto, si ritiene prioritario ed urgente individuare e dare massimo impulso a quelle azioni di miglioramento e potenziamento del TPL e delle forme di mobilità sostenibile, previste nel PUMS, la cui realizzazione può raggiungersi in tempi brevi, in modo da supportare adeguatamente gli spostamenti dei cittadini che, per gli interventi coercitivi adottati e sopra richiamati, non possono utilizzare i veicoli privati.</i></p>		
48.5	<p><i>Si ritiene inoltre che, per il raggiungimento degli obiettivi e gli adempimenti della Scrivente Amministrazione, uno degli aspetti salienti sia quello di perseguire la massima armonizzazione degli interventi previsti dal PUMS sia in fase di pianificazione che di esecuzione (es. interventi sulle discipline di traffico) a scala sovracomunale, soprattutto tra le realtà limitrofe dell'hinterland capitolino, coincidente in gran parte con l'"Agglomerato" di Roma per il quale diversi Comuni, tra cui Roma, ricadono in Classe 1 (ovvero a maggiore criticità), come emerge dalla classificazione per inquinamento atmosferico effettuata dalla Regione Lazio (DGR Lazio n. 119/2022).</i></p>	<p><i>L'osservazione è accolta in quanto l'armonizzazione con il PUMS di Roma Capitale è parte integrante del PUMS metropolitano, a cui è dedicato un intero capitolo apposito del PUMS Volume 2 – La costruzione partecipata dello Scenario di Piano ("Armonizzazione dello scenario di Piano di Roma Capitale")</i></p>	<b>RECEPITO</b>



	<p><i>Ciò porta indubbiamente a massimizzare l'efficacia delle azioni volte al miglioramento della qualità dell'aria; basti pensare a tal proposito agli interventi emergenziali di limitazione del traffico adottati al verificarsi di eventi critici da inquinamento atmosferico nella stagione invernale e all'effetto sinergico che si avrebbe sulla riduzione delle emissioni nel caso in cui tutti i Comuni dell'hinterland intervenissero secondo azioni analoghe e simultanee.</i></p>		
48.6	<p><i>In particolare dal Documento di Piano (6.3-4. "Efficientamento e decarbonizzazione della logistica urbana - S.14") risulta evidente la forte incidenza del settore "merci" sulla qualità dell'aria, in considerazione delle elevate emissioni dovute sia alla vetustà del parco che alle percorrenze nonché alla tipologia di motorizzazione e carburante utilizzati. Si ritiene che la riduzione delle emissioni derivanti da questo settore sia da porre come uno dei <b>target prioritari da raggiungere nell'ambito del PUMS</b>. E' pertanto auspicabile che nel territorio della città metropolitana ci sia un forte impulso verso "le azioni-tipo che alimentano questa strategia" con il coinvolgimento coordinato di tutti i soggetti coinvolti (Enti locali compresi) affinché vengano effettuate scelte omogenee e sincrone che possano massimizzare l'efficacia dei risultati soprattutto in riferimento a Roma Capitale in considerazione degli elevati volumi di merci e, conseguentemente, dell'elevato numero di</i></p>	<p>Accolta</p> <p><i>Parere recepito - si concorda sull'importanza di perseguire le azioni individuate dal PMLS in ragione della forte incidenza del traffico merci sulla qualità dell'aria.</i></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale</i></p>	<p><b>RECEPITO</b></p>



	<i>spostamenti veicolari e dell'entità delle emissioni inquinanti.</i>		
<i>Servizio Programmazione. Pianificazione e Gestione Acustica</i>			
48.7	<i>conferma la validità di quanto già espresso nella precedente fase istruttoria nella quale veniva riportato sostanzialmente che le strategie e le azioni previste del PUMS, relative all'inserimento e/o potenziamento di sistemi di mobilità e trasporti sostenibili, e di alta qualità anche sotto il profilo ambientale, contribuiscono all'abbattimento delle emissioni acustiche derivanti dal traffico stradale e di conseguenza alla riduzione dell'inquinamento acustico. <b>Sarà necessario, nella fase attuativa degli interventi, predisporre idonee valutazioni di impatto e/o clima acustico, redatte da tecnico acustico ambientale.</b></i>	<i>Ai sensi della Legge Quadro n. 447/95 è previsto che le infrastrutture di trasporto debbano redigere la valutazione di impatto acustico. Il PUMS, come definito dal DM 397/2017, rappresenta un piano strategico di "orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)" che "sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana" e, a differenza degli strumenti urbanistici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes.</i>	<b>LA AP HA FORNITO RISCONTRO</b>
<i>Servizio per la Messa in Sicurezza e Bonifica- dei Siti Inquinati</i>			
48.8	<i>relativamente agli aspetti di propria competenza, il recepimento delle indicazioni rese nella fase di consultazione preliminare. Null'altro è da osservare.</i>		<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>
<i>Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica - Direzione Pianificazione Generale_ - Servizio Coordinamento Tecnico PRG - Valorizzazione delle Aree Pubbliche e di Interesse Pubblico - Compensazioni Urbanistiche</i>			
48.9	<i>"Considerato che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana è stato elaborato in coerenza con quanto predisposto per il PUMS di Roma Capitale al fine di garantire il coordinamento e la continuità dei due livelli di pianificazione, e valutato che .anche il Rapporto Ambientale in oggetto è stato elaborato condividendone gli obiettivi e recependone tutti</i>		<b>NON RICHIEDE RISCONTRO</b>



	<i>gli interventi, compresi quelli dello scenario tendenziale, si ritiene che le informazioni in esso contenute siano sostanzialmente esaustive" (cfr_ nota prof. QJ 34051 del 2410212023).</i>			
Sovrintendenza Capitolina - Direzione Interventi su Edilizia Monumentale - Servizio Coordinamento Gestione del Territorio, Carta dell'Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità				
48.10	<i>" ... questo Servizio di Sovrintendenza Capitolina non rileva elementi ostativi alla prosecuzione dell'iter procedurale, né ritiene necessarie integrazioni a quanto presentato. All'atto non si individuano infatti profili di specifica competenza, che emergeranno piuttosto nelle successive fasi di sviluppo del Piano". (cfr. nota prot. RI 7952 del 1010312023</i>			<b>NON RICHIEDE RISCANTRO</b>
50	CMRC 0030113	22/02/2023	M. C.	
48.11	<p><i>Nel Quadro Conoscitivo della situazione sulla mobilità (Allegato 2 del Volume 1 del PUMS) sono riportate le indicazioni espresse dalla popolazione per ambito territoriale dalla quali si evidenziano per il "bacino Aurelia" le seguenti priorità:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <i>migliorare la qualità e l'offerta dei servizi di trasporto pubblico</i></li> <li>✓ <i>capillarità dei diversi servizi di trasporto (es. avere vicino a casa stazioni, piste ciclabili..)</i></li> <li>✓ <i>riduzione dell'Inquinamento dell'aria e inquinamento acustico</i></li> <li>✓ <i>redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto (meno auto, più mezzi pubblici, bici e a piedi)</i></li> <li>✓ <i>riduzione della congestione stradale (tempi di percorrenza)</i></li> </ul>		<p><i>Parzialmente accolta</i></p> <p><i>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto essendo una proposta infrastrutturale complessa richiederebbe verifiche tecniche di fattibilità, specialmente per quanto riguarda l'adeguatezza della sede stradale. Tuttavia, in quanto pertinente e di interesse, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</i></p> <p><i>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (PUMS Volume 3)</i></p> <p><i>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</i></p>	<b>RECEPITO</b>



<p><i>Gli interventi infrastrutturali proposti nello scenario di Piano del PUMS per il bacino territoriale che va dall'Aurelia alla Trionfale prevedono:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>-Tramvia Termini - Vaticano - Aurelio (TVA) fino a Cornelia (già finanziata)</i></li><li><i>-Sistema di trasporto di capacità intermedia (people-mover) Battistini MA a Casalotti</i></li><li><i>-Prolungamento METRO A Battistini - San Filippo Neri</i></li><li><i>-Mero A Bembo - Acquafredda</i></li></ul> <p><i>Gli interventi di prolungamento della Metro saranno certamente di lungo periodo e avranno un impatto relativo sulla mobilità della Via Aurelia e Pineta Sacchetti.</i></p>		
---	--	--