

ROMA



Protocollo RC n. 23557/2021

Deliberazione n. 14

**ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI  
DELL'ASSEMBLEA CAPITOLINA**

Anno 2022

VERBALE N. 16

Seduta Pubblica del 22 febbraio 2022

Presidenza: CELLI - BARBATI

L'anno 2022, il giorno di martedì 22 del mese di febbraio, alle ore 10,10 nel Palazzo Senatorio, in Campidoglio, si è riunita l'Assemblea Capitolina in seduta pubblica, previa trasmissione dell'avviso, per le ore 10 dello stesso giorno, per l'esame degli argomenti iscritti all'ordine dei lavori.

Partecipa alla seduta il sottoscritto Vice Segretario Generale Vicario dott. Gianluca VIGGIANO.

Assume la Presidenza dell'Assemblea Capitolina il Vice Presidente Vicario Carmine BARBATI, il quale dichiara aperta la seduta e dispone che si proceda all'appello ai sensi dell'art. 35 del Regolamento del Consiglio Comunale.

(OMISSIS)

Il Presidente, constatato che il numero degli intervenuti non è sufficiente per la validità della seduta agli effetti deliberativi, sospende la seduta ai sensi dell'art. 35 del Regolamento, avvertendo che l'appello sarà ripetuto dopo venti minuti.

Alla ripresa dei lavori – sono le ore 10,43 – il Presidente dispone che si proceda al secondo appello.

Eseguito l'appello, il Presidente comunica che sono presenti i sottoriportati n. 26 Consiglieri:

Alemanni Andrea, Angelucci Mariano, Baglio Valeria, Barbati Carmine, Battaglia Erica, Bonessio Ferdinando, Carpano Francesco Filippo, Caudo Giovanni, Ciani Paolo, Cicculli Michela, Converti Nella, Corbucci Riccardo, Fermariello Carla Consuelo, Ferrara Paolo, Ferraro Rocco, Lancellotti Elisabetta, Luparelli Alessandro, Marinone Lorenzo, Melito Antonella, Palmieri Giammarco, Pappatà Claudia, Parrucci Daniele, Stampete Antonio, Tempesta Giulia, Trabucco Giorgio e Zannola Giovanni.

Assenti il Sindaco Roberto Gualtieri e i seguenti Consiglieri:

Amodeo Tommaso, Barbato Francesca, Biolghini Tiziana, Casini Valerio, Celli Svetlana, De Gregorio Flavia, De Priamo Andrea, De Santis Antonio, Di Stefano Marco, Diaco Daniele, Leoncini Francesca, Matone Simonetta, Meleo Linda, Mennuni Lavinia, Michetelli Cristina, Mussolini Rachele, Nanni Dario, Quarzo Giovanni, Raggi Virginia, Rocca Federico, Santori Fabrizio e Trombetti Yuri.

La Presidente constata che il numero degli intervenuti è sufficiente per la validità della seduta agli effetti deliberativi.

Partecipa alla seduta, ai sensi dell'art. 46 del Regolamento, l'Assessore Patané Eugenio.

(OMISSIS)

Alla ripresa dei lavori – sono le ore 14,35 – assume la Presidenza dell'Assemblea Capitolina la Presidente Svetlana CELLI.

(OMISSIS)

A questo punto partecipa alla seduta anche il Sindaco Roberto Gualtieri. Il Segretario Generale riassume le sue funzioni.

(OMISSIS)

La PRESIDENTE pone quindi in votazione, con procedimento elettronico, la 151<sup>a</sup> proposta nel sottoriportato testo coordinato con le modifiche conseguenti alle controdeduzioni ai pareri dei Municipi, accolte dalla Giunta Capitolina nella seduta del 3 febbraio 2022, così come emendato:

151<sup>a</sup> Proposta (Dec. G.C. n. 96 del 13 agosto 2021)

### **Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.)**

Premesso che

con Deliberazione n. 46 del 18 marzo 2019 la Giunta Capitolina ha approvato la "Proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) di Roma Capitale" nominando responsabile del procedimento il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti, con il compito di coordinare, coadiuvato dalla Segreteria Tecnica, l'adozione

degli atti conseguenti e successivi per dare attuazione al presente Piano con la Città Metropolitana e Roma Capitale e ha dato, inoltre, mandato al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica di avviare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), come previsto dal citato Decreto n. 397 del 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Decreto Legislativo n. 152/2006 e s.m.i.;

il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - in qualità di Autorità Procedente - ha attivato la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del P.U.M.S., ai sensi dell'art. 6 comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., mediante la consegna, in data 19 marzo 2019, alla Regione Lazio - Autorità Competente - di un Rapporto Preliminare sui possibili impatti ambientali;

la suddetta fase di consultazione ha una durata di circa 90 giorni;

la prima Conferenza di Consultazione, giusta convocazione dell'Autorità Competente con nota prot. RL n. 312412/2019, si è svolta il giorno 15 maggio 2019;

con nota prot. RL 98317/2019 l'Autorità Competente ha trasmesso gli esiti della suddetta Conferenza di Consultazione, invitando i Soggetti Competenti in materia ambientale a esprimere il proprio parere entro i successivi 30 giorni;

con prot. n. 571047 del 18 luglio 2019 la Regione Lazio, in qualità di Autorità Competente, ha formalizzato la conclusione della fase di Consultazione preliminare, di cui all'art. 13 comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006, trasmettendo all'Autorità Procedente (Roma Capitale) il documento di scoping, fornendo le indicazioni necessarie per la definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, anche sulla base dei contributi dei Soggetti Competenti in materia ambientale pervenuti, nonché l'esito della Conferenza di consultazione (quale allegato "0") e tutti i contributi pervenuti (quali allegati da "1" a "15") costituiscono parte sostanziale ed integrante del documento di scoping;

con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 60 del 2 agosto 2019 è stato adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale, composto dai seguenti elaborati:

1. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento di Piano - Volume 1 "Quadro conoscitivo ed obiettivi";
2. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento di Piano - Volume 2 "Strategie-Azioni-Scenari-Valutazioni-Monitoraggio";
3. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Documento della Partecipazione;
  - Tavole del Piano:
    - TAV 5.2.1 - Trasporto Privato - Scenario Riferimento
    - TAV 5.2.2 - Trasporto Privato - Scenario Piano
    - TAV 5.2.3 - Trasporto Privato - Scenario tendenziale
    - TAV 5.3.1 - TPL - riferimento
    - TAV 5.3.4 - TPL - piano

- TAV 5.3.5 - TPL - tendenziale
- TAV 5.4.1 - Ciclabilità - riferimento
- TAV 5.4.2 - Isole Ambientali - riferimento
- TAV 5.4.4 - Isole Ambientali - piano
- TAV 5.4.6 - Ciclabilità - piano
- TAV 5.4.7 - Ciclabilità - tendenziale
- TAV 5.7.1 - Logistica Urbana - riferimento
- TAV 5.7.2 - Logistica Urbana - piano
- TAV 6.2.1 - Tavola Complessiva - riferimento
- TAV 6.2.2 - Tavola Complessiva - piano

contestualmente la suddetta delibera è stata posta in pubblicazione all'Albo Pretorio on line di Roma Capitale dal 5 settembre 2019 al 19 settembre 2019;

a seguito della pubblicazione sopra richiamata sono pervenute n. 25 istanze, da parte di Associazioni e privati cittadini, per complessive n. 110 osservazioni puntuali;

con la stessa Deliberazione è stato dato mandato agli Uffici preposti di trasmettere all'Autorità Competente - Regione Lazio - ai fini della prosecuzione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, il Piano adottato, allegando il Rapporto Ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso, assicurando la contestuale pubblicazione di un avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio;

il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - in qualità di Autorità Procedente - ha provveduto a redigere il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica secondo quanto emerso nel documento di scoping, emesso con nota prot. n. 571047 del 18 luglio 2019, ed ha provveduto a trasmettere, all'Autorità Competente, la proposta di Piano come emendata nel Piano adottato con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 60/2019, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica con nota n. 36685 del 6 marzo 2020;

l'Autorità Procedente ha provveduto inoltre:

- a pubblicare l'avviso di deposito della proposta di Piano, Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica della V.A.S. del P.U.M.S. sul B.U.R.L. n. 93 del 23 luglio 2020;
- ad effettuare l'avviso di deposito della documentazione costituita dal Rapporto Ambientale e dalla Sintesi non Tecnica della V.A.S. del Piano in oggetto, comunicata all'Autorità Competente ed ai Soggetti Competenti in materia ambientale con nota prot. n. 80091 del 23 luglio 2020;
- a pubblicare sul proprio sito web tutta la documentazione del Piano e del Rapporto Ambientale, ai fini delle osservazioni;

con nota prot. n. 826990 del 25 settembre 2020, decorsi i termini della consultazione pubblica, l'Autorità Competente ha convocato per il giorno 21 ottobre 2020 la Conferenza di valutazione ai fini di assicurare la massima partecipazione dei Soggetti Competenti in materia ambientale alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica in oggetto, per valutare le modalità di recepimento dei contributi pervenuti e di verificare l'individuazione di eventuali contributi aggiuntivi;

con nota prot. n. 974395 del 13 novembre 2020 sono stati trasmessi all'Autorità Procedente ed ai Soggetti Competenti in materia Ambientale gli esiti della Conferenza di valutazione del 21 ottobre 2020;

con nota n. 152688 del 17 dicembre 2020 l'Autorità Procedente ha trasmesso l'integrazione al Piano di Monitoraggio del P.U.M.S., come richiesto nel corso della sopracitata Conferenza di valutazione;

con nota n. 0094236 dell'1 febbraio 2021 l'Autorità Competente (Regione Lazio) ha trasmesso all'Autorità Procedente (Dipartimento di Pianificazione e Programmazione Urbanistica) il parere motivato V.A.S.-2019\_14 Comune di Roma-Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), art. 13 del D.Lgs. n. 152/2006 relativa al "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) di Roma Capitale", adottato con Determinazione n. G00846 del 30 gennaio 2021 e pubblicato sul B.U.R.L. n. 13/2021 supplemento n. 2), condizionato al 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 ai sensi del comma 2 del medesimo art. 15, riportando altresì nella Dichiarazione di sintesi, ex art. 17, co. 1, lettera b) del D.Lgs. n. 152/2006, gli esiti dell'intero iter procedurale:

1. nel Rapporto Ambientale si dovrà fornire evidenza delle modalità di recepimento di quanto riportato nei contributi pervenuti da parte dei Soggetti Competenti in materia ambientale durante le fasi di consultazione preliminare di scoping e di valutazione, esplicitando le motivazioni e dando atto di come sono stati presi in considerazione i vari contributi pervenuti;
2. il Piano ed il Rapporto Ambientale dovranno tener conto delle osservazioni mosse dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo - con nota prot. n. 77739 del 5 ottobre 2020, trasmessa dall'Autorità Procedente con nota n. 112415 del 13 ottobre 2020;
3. nel caso sia previsto il trasferimento ad ACEA ATO2 S.p.A. di opere relative al Servizio Idrico Integrato, dovrà essere sottoscritta una convenzione per la "Verifica funzionale ai fini gestionali" da parte del soggetto realizzatore dell'opera con ACEA-ATO2 S.p.A. come previsto dall'art. 157 del D.Lgs. 152/2006;
4. nella fase di attuazione del Piano dovrà essere espletata un'analisi delle componenti della Rete Ecologica Provinciale (R.E.P.) interessate dai singoli interventi e quantificata l'entità della superficie interessata e la qualità ambientale degli ambiti interessati, nonché valutare opportune ipotesi di mitigazione e compensazione degli impatti attesi;
5. gli interventi previsti nelle aree naturali protette provviste di Piani approvati, dovranno essere conformi alla disciplina specifica dettata dagli stessi, fermo restando quanto previsto dall'art. 145 del D.Lgs. n. 42/2004. In fase di progettazione dei singoli interventi previsti dal Piano, dovrà essere effettuata una specifica valutazione degli impatti paesaggistici e ambientali finalizzata, altresì, alla eventuale delocalizzazione in caso di impatto negativo sul paesaggio, in particolar

modo nelle aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico, quali le aree naturali protette e i Siti Natura 2000;

6. nella successiva fase di progettazione delle infrastrutture previste dal Piano dovranno essere analizzati gli impatti diretti ed indiretti che tali opere potrebbero apportare al paesaggio ed alla percezione di esso, nonché al patrimonio del verde. Dovranno essere realizzati, nell'ambito della progettazione delle singole opere trasportistiche, appositi studi della percezione dei beni paesaggistici, della conservazione delle visuali e della salvaguardia dei quadri panoramici presenti nel territorio, così come riportato nelle Norme Tecniche Ambientali del Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.);
7. nell'ambito della progettazione delle singole opere dovrà essere individuato il posizionamento delle alberature coinvolte, cercando di scegliere percorsi per cui gli interventi siano realizzati con il minimo impatto sulle alberature preesistenti, senza comprometterne la vitalità o la sicurezza fitostatica;
8. nelle operazioni di scavo e di realizzazione dei manufatti dovranno essere rispettate le distanze minime dalle alberature di pregio secondo quanto previsto dal Regolamento cavi vigente;
9. nel caso di abbattimenti, espianati e reimpianti arborei dovrà essere predisposta una dettagliata relazione agronomica ed acquisire il parere della Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde del Dipartimento Tutela Ambientale; le alberature abbattute dovranno essere adeguatamente compensate mediante la piantagione di nuove alberature, utilizzando la compensazione diametrica, cioè pari diametro di nuovi alberi rispetto agli esemplari abbattuti (le dimensioni e la scelta delle specie dovranno essere concordate con la Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde), per le nuove piantagioni dovrà essere inoltre prevista la garanzia di attecchimento e la manutenzione per anni due;
10. nell'ambito dell'attuazione del Piano e nelle fasi di progettazione delle singole opere dovranno essere rispettate le prescrizioni impartite da Dipartimento Tutela Ambientale di Roma Capitale, con nota prot. n. 66451 del 22 settembre 2020 per quanto attiene la gestione dei materiali inerti prodotti, dei rifiuti da costruzione e demolizione e la gestione delle terre e rocce da scavo;
11. l'Autorità Procedente dovrà attivare una procedura di valutazione di incidenza appropriata (con redazione di Studio di incidenza) relativamente al progetto del Corridoio intermodale A12-Tor de' Cenci; inoltre dovranno essere attivate le procedure di screening di valutazione di incidenza (livello 1 della procedura) per gli altri progetti che interessano direttamente Siti della Rete Natura 2000 e per quelli esterni ai Siti e posti in prossimità del perimetro (indicativamente entro i 500 m di distanza);
12. sia valutata la possibilità di:
  - a. integrare la pianificazione della viabilità ciclabile con i percorsi cicloamatoriali e ciclopedonali riportati nella Carta della Fruizione e nella Carta degli interventi previsti nel Piano d'Assetto del Parco di Veio, prevedendo

- collegamenti dei tratti già previsti nel P.U.M.S. con la rete dei percorsi del Parco esistente e di progetto, in particolare in corrispondenza delle porte del Parco (Inviolatella, Prima Porta);
- b. assicurare l'implementazione del trasporto biciclette sui treni della Roma Nord e Roma Viterbo;
13. assicurare che le eventuali alternative progettuali del tracciato della linea tranviaria M2-23 non includano l'attraversamento del Parco Regionale dell'Appia Antica, a meno di non utilizzare la viabilità esistente;
14. rispettare le indicazioni fornite da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota prot. n. 20612 del 16 dicembre 2020, acquisita in pari data al prot. n. 1097509:
- a. nelle successive fasi programmatiche di interventi che possono avere ripercussioni sulla fluidità dei nodi di accesso alla rete autostradale, tra i quali i parcheggi di scambio prossimi all'autostrada, dovranno essere forniti progetti contenenti le opportune analisi del traffico e le relative verifiche sulla fluidità dei collegamenti agli svincoli autostradali;
- b. per quanto riguarda eventuali attraversamenti della sede autostradale, i relativi progetti dovranno essere predisposti in conformità alla normativa tecnica vigente; la loro realizzazione, gestione e manutenzione dovrà essere a cura ed onere degli Enti proponenti, dovendosi altresì verificare l'eventuale necessità di redigere atti aggiuntivi alle convenzioni già in essere;
- c. qualsiasi tipo di intervento previsto in adiacenza all'infrastruttura autostradale dovrà risultare conforme a quanto stabilito, in merito alle fasce di rispetto, dal Nuovo Codice della strada (D.Lgs. n. 285/1992) e dal relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. n. 495/1992), rappresentando inoltre che tali disposizioni sono state altresì oggetto di ulteriori chiarimenti (circolare Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (ANAS) prot. n. 109707/2010 e nota Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali ANAS prot. n. 86754-P del 16 giugno 2011). La realizzazione di qualunque opera posta all'interno della fascia di rispetto, anche laddove ricadente tra le tipologie ammesse dalle sopra riportate disposizioni, dovrà essere sottoposta alla preventiva approvazione dell'Assicurazione Sociale per l'Impiego (ASPI) e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- d. per quanto concerne gli aspetti ambientali, in riferimento agli interventi edificatori eventualmente previsti in fascia di pertinenza acustica autostradale (fascia misurata a partire dal confine stradale e quindi dal limite di proprietà catastale, prendendo in considerazione tutte le pertinenze autostradali e non solo la piattaforma autostradale corrente (cfr. art. 1, co. 1, lett. n) del D.P.R. n. 142/2004) o comunque potenzialmente soggetti al rumore autostradale, dovrà valere quanto indicato nell'art. 8 del D.P.R. n. 142/2004: in particolare, atteso che nel caso di specie trattasi di infrastrutture esistenti, gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti di cui agli artt. 4, 5 e 6 dello stesso D.P.R. n. 142/2004, rimarranno a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso a costruire, se rilasciata dopo la data di entrata in vigore del Decreto stesso. Qualunque progetto di opera interferente

con la rete autostradale dovrà essere sottoposto alla preventiva approvazione di ASPI e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

15. integrare il Piano di Monitoraggio con l'indicatore "Percorrenza del TPL nel suo complesso", previsto anche nel Piano di monitoraggio dell'Aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria, all'interno dell'obiettivo generale di sostenibilità "migliorare la qualità dell'aria";
16. nella fase attuativa del Piano, verificare che il tracciato del percorso C2-78, per il tratto che va da Dragona a Mezzocammino, non interferisca su aree gravate da un vincolo preordinato all'esproprio, né sia in contrasto con il percorso v1-09 previsto nello scenario attuale del P.U.M.S..

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 V.A.S., 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;

con nota n. QI 20232 del 4 febbraio 2021 il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica ha trasmesso alla società Risorse per Roma, incaricata dal medesimo Dipartimento della predisposizione degli elaborati relativi alla procedura V.A.S., e per conoscenza al Dipartimento Mobilità e Trasporti, il predetto parere motivato, adottato con Determinazione n. G00846 del 30 gennaio 2021, per i successivi adempimenti;

Considerato che

la Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani della Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha provveduto all'elaborazione del documento di "Proposta di controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S.", elaborato dai funzionari degli Uffici delle tre Direzioni del Dipartimento, congiuntamente a funzionari della Segreteria Tecnica del P.U.M.S., a seguito delle osservazioni pervenute dopo la pubblicazione on line del Piano sull'Albo Pretorio;

con nota QG 25977 del 6 luglio 2021 la Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani della Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha trasmesso al Responsabile Unico del Procedimento (RUP) del P.U.M.S., nella persona del Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti, tale documento;

la Determinazione n. G00846 della Regione Lazio del 30 gennaio 2021, pubblicata su B.U.R.L. n. 13/2021, supplemento n. 2), indica che l'Autorità Procedente dovrà provvedere a recepire formalmente il parere motivato di V.A.S. del P.U.M.S. di Roma Capitale, vincolante ai fini dell'approvazione ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006;

con nota QI 140139 del 29 luglio 2021 il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica ha trasmesso al Dipartimento Mobilità e Trasporti (prot. n. QG 29503 del



30 luglio 2021) i documenti contenenti il formale recepimento del parere motivato di V.A.S. del P.U.M.S. di Roma Capitale, secondo le prescrizioni contenute nel parere motivato adottato con Determinazione n. G00846/2021 della Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica della Regione Lazio;

tali elaborati consistono in:

1. Roma - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento P.U.M.S. - Piano di Monitoraggio Integrazione Volume 2 a seguito parere motivato V.A.S.;
2. Roma - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento P.U.M.S. - Ulteriori integrazioni ai Documenti P.U.M.S. Vol. 1 e Vol. 2 a seguito parere motivato V.A.S.;
3. Rapporto Ambientale "Parere motivato - stralcio prescrizioni";
4. Rapporto Ambientale - Allegato 1 bis - Osservazioni pervenute in fase di valutazione;
5. Rapporto Ambientale - Integrazioni a seguito del parere motivato;

con la stessa nota prot. QI 140139 del 29 luglio 2021 il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica ha trasmesso al Dipartimento Mobilità e Trasporti (prot. n. QG 29503 del 30 luglio 2021) il documento denominato "Dichiarazione di Sintesi" ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006, contenente gli esiti dell'intero iter procedurale.

Preso atto che

in base alla proposta di controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S., trasmesse dalla Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani della Mobilità con nota QG 25977 del 6 luglio 2021, non occorre effettuare ulteriori modifiche/integrazioni agli elaborati del Piano adottato;

le controdeduzioni sono state classificate in quattro categorie, secondo le seguenti definizioni:

- **Accoglimento:** sono osservazioni considerate in linea con le strategie del Piano, coerenti con la sua struttura e sufficientemente documentate, che all'attualità non producono effetti e che saranno sviluppate all'interno dei piani di dettaglio della specifica azione inclusa nel P.U.M.S. adottato (cap. 5 del vol. 2);
- **Non Accoglimento - valutazione successiva in fase di aggiornamento:** sono osservazioni considerate in linea con le strategie del Piano, coerenti con la sua struttura ma che non hanno raggiunto un sufficiente grado di approfondimento per poter essere valutate e accolte nella documentazione di Piano in corso di approvazione; nella fase di aggiornamento prevista dalla normativa vigente sarà approfondita la possibilità di inserimento a seguito di puntuali verifiche;
- **Non Accoglimento:** sono osservazioni i cui contenuti sono in contrasto con le strategie del Piano, o il cui argomento trova già riscontro in uno specifico paragrafo del documento, o già in corso di attuazione a cura dell'Amministrazione di Roma

Capitale, o che comunque le cui richieste sono riferibili a tematiche operative, quindi non di livello strategico;

- Non Pertinente: sono osservazioni i cui contenuti non hanno natura di osservazione e/o contributo, o contributi le cui richieste esulano dalla competenza del P.U.M.S.;

sono state analizzate complessivamente n. 110 osservazioni pervenute con n. 25 note, ripartite in modo sostanzialmente equivalente tra mobilità pedonale (24%), ciclistica (22%) e collettiva (22%);

il 19% delle osservazioni investe la tematica della regolazione della domanda e l'11% aspetti di sicurezza stradale; n. 2 osservazioni afferiscono a temi di sharing mobility;

di esse, 19 osservazioni sono state ritenute non pertinenti, 66 non accolte, 24 non accolte con valutazione successiva in sede di aggiornamento ed 1 accolta, relativa alla sola parziale modifica della denominazione della pista "C2-66 Ciclabile Fiera-Mare (Dragona-Litoranea)" a "C2-66 Ciclabile Fiera-Mare";

pertanto, la modifica apportata al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, intervenuta a seguito delle controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S., non costituisce una modifica sostanziale al Piano adottato con la Deliberazione n. 60 del 2 agosto 2019, che pertanto rimane inalterato nella formulazione delle opere infrastrutturali rappresentate negli elaborati grafici del Piano;

alla luce dell'uniformità con il P.U.M.S. adottato, non appare necessario un nuovo invio ai Municipi che hanno già espresso le valutazioni di competenza e le osservazioni che sono state controdedotte in fase di adozione del P.U.M.S.;

il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, in qualità di Autorità Procedente per la V.A.S., e il Dipartimento Mobilità e Trasporti, nella qualità di responsabile del procedimento del P.U.M.S., hanno redatto la Dichiarazione di Sintesi prot. QI 140139 del 29 luglio 2021 ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006, contenente gli esiti dell'intero iter procedurale;

il recepimento delle prescrizioni contenute nel parere motivato adottato con Determinazione n. G00846/2021 della Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica della Regione Lazio, non comporta una modifica sostanziale al Piano adottato con la Deliberazione n. 60 del 2 agosto 2019, che rimane inalterato nella formulazione delle opere infrastrutturali rappresentate negli elaborati grafici, in quanto consistono nella sola integrazione degli indicatori del piano di monitoraggio contenuti nel documento P.U.M.S. - Volume 2, capitolo 7 "Monitoraggio e valutazione ex post del Piano";

nelle fasi di attuazione del P.U.M.S., alcune opere previste potranno essere assoggettate alla Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del combinato disposto degli artt. 19 e 27 bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e del Decreto Ministeriale n. 52/2015 e ss.mm.ii.;

tutti gli elaborati sono riportati su supporto informatico, come da elenco attestato dal Direttore della Direzione Programmazione e Attuazione Urbanistica con nota QG 29690/2021.

Tenuto altresì conto che

il P.U.M.S. adottato ha previsto rilevanti azioni in materia di ampliamento della rete metropolitana, della rete tranviaria e di elettrificazione del servizio autobus, che richiedono l'individuazione di specifiche infrastrutture complementari, quali depositi e parcheggi di scambio. Pertanto, all'adozione del P.U.M.S. è seguita una ricognizione delle aree e degli immobili idonei a tali funzioni, tenuto conto delle indicazioni già contenute nel Piano stesso, in particolare per la rete tranviaria (pag. 129) e per i parcheggi di scambio (pag. 59);

con Memoria di Giunta Capitolina n. 48 del 28 agosto 2020, Roma Capitale ha definito le proposte di progetto per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Tali proposte hanno incluso essenzialmente l'intero scenario di Piano del P.U.M.S., ivi inclusi due progetti di fornitura bus e realizzazione di depositi, a Nord e a Sud di Roma, per una fornitura complessiva di n. 220 mezzi;

con Memoria di Giunta Capitolina n. 66 del 30 novembre 2020, sulla base degli indirizzi del P.U.M.S. e in coerenza con la documentazione di cui alla citata Memoria n. 48/2020, sono stati individuati tre immobili ATAC, precedentemente confermati come non più funzionali al trasporto pubblico locale con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 4/2018, che nel nuovo quadro programmatico risultano essere invece di rilevante importanza per lo sviluppo del sistema della mobilità. Tali immobili sono, nello specifico, il terreno di Acilia Sud, l'ex-rimessa Vittoria, il cui ambito è stato già definito nel P.U.M.S. (pag. 129), e infine l'ex rimessa Ragusa, che sebbene indispensabile ai fini dell'attuazione dei progetti di cui al P.N.R.R., non trova ancora esplicito riferimento nel P.U.M.S. adottato;

con suddetta Memoria, la Giunta Capitolina ha altresì dato mandato ai Dipartimenti competenti di procedere all'acquisizione del terreno di Acilia Sud, dell'ex rimessa Vittoria e dell'ex rimessa Ragusa;

in data 22 luglio 2021, con nota prot. QG/28489, ATAC S.p.A. ha comunicato a Roma Capitale l'avvio del processo di costituzione di un consorzio, con l'Azienda Trasporti Milanesi (ATM) e l'Azienda Napoletana Mobilità (ANM), per la fornitura di bus elettrici nell'ambito delle risorse messe a disposizione dal P.N.R.R., nonché per altre attività di supporto alla gestione del trasporto pubblico locale;

con nota prot. n. 114711 del 6 agosto 2021, acquisita al protocollo di Roma Capitale in data 9 agosto 2021, ATAC ha comunicato l'avvenuta costituzione del Consorzio "Full Green";

per quanto riguarda Roma, il progetto "Full Green" prevede la trasformazione delle rimesse di Portonaccio, Vittoria, Tuscolana (Ragusa), Grottarossa e Trastevere, al 2026, in rimesse ad uso parziale od esclusivo di mezzi elettrici. Il medesimo progetto prevede, al 2030, il raggiungimento di una flotta elettrica di dimensioni pari a 1.050 mezzi, prevedendo anche la conversione delle rimesse di Tor Sapienza, Magliana e Acilia;

si ritiene opportuno integrare il Piano, in coerenza con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con le previsioni in materia di elettrificazione della flotta bus, ivi inclusi i relativi depositi, giacché, per quanto riguarda gli altri interventi infrastrutturali, il P.N.R.R. non ha determinato variazioni di quanto già contenuto nel P.U.M.S. adottato;

si ritiene opportuno altresì esplicitare le ulteriori azioni di espansione del già previsto parcheggio di scambio per la stazione di Acilia Sud;

è quindi opportuno introdurre, al Volume 2 del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, le seguenti modifiche non sostanziali:

- a pag. 71, al sottoparagrafo Scenario di Piano proposto ed attuale, introdurre il punto: "Ampliamento del parcheggio di Acilia Sud, già previsto nello scenario di riferimento";
- a pag. 207, al paragrafo 5.6.2, dopo il sottoparagrafo Flotta ATAC - Scenario di Piano, la seguente modifica non sostanziale: "In particolare, nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, è prevista la fornitura di 520 bus, oltre i già previsti 60 minibus, ivi incluso l'adeguamento, la conversione totale o parziale e la ristrutturazione di 5 depositi, ovvero Portonaccio, Vittoria, Tuscolana (Ragusa), Grottarossa e Trastevere, da concludere entro il 2026";

“nello scenario al 2030 si prevede il raggiungimento di una flotta elettrica di dimensioni pari a 1.050 mezzi, prevedendo anche la conversione delle rimesse di Tor Sapienza, Magliana e Acilia.”

Atteso che

in data 30 luglio 2021, il Direttore della Direzione Programmazione e attuazione dei Piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha espresso il parere che di seguito, integralmente si riporta: "Ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, si esprime parere favorevole in merito alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione in oggetto".

Il Direttore

F.to: F. Pellegrini;

in data 30 luglio 2021 il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha espresso il parere che di seguito, integralmente si riporta: "Ai sensi dell'art. 30, comma 1, lettere i) e j), del Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e Servizi, si attesta la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi rilevanti ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta".

Il Direttore

F.to: C. Cirillo;

in data 2 agosto 2021, il Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica ha espresso il parere che di seguito si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 30, comma 1, lettere i) e j) del Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi, si attesta la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte di

indirizzo quale atto programmatico che non produce all'attualità effetti modificativi al Piano Regolatore Generale Vigente".

Il Direttore

F.to: C. Esposito;

in data 5 agosto 2021 il Ragioniere Generale ha espresso il parere che di seguito, integralmente, si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, si esprime parere di non rilevanza contabile della proposta di deliberazione in oggetto".

Il Ragioniere Generale

F.to: A. Guiducci;

Dato atto che

in data 22 novembre 2021, con nota prot. n. RC/39216, la proposta è stata trasmessa ai Municipi per l'espressione del parere da parte dei relativi Consigli, ai sensi dell'art. 6 del Regolamento del Decentramento Amministrativo;

dai Consigli dei Municipi X e XI non è pervenuto alcun parere;

i Consigli dei Municipi III, IV, XIII, XIV e XV, con deliberazioni in atti, hanno espresso parere favorevole;

i Consigli dei Municipi I, II, V, VI, VII, VIII, IX e XII, con deliberazioni in atti, hanno espresso parere favorevole con richieste e/o osservazioni;

con note prott. nn. RC/43709 del 27 dicembre 2021, RC/1633 del 18 gennaio e RC/2783 del 26 gennaio 2022, le osservazioni dei Municipi sono state inviate al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica e al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti per le relative controdeduzioni;

in data 3 febbraio 2022, con nota prot. n. QG/3491, il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti ha trasmesso le 'Linee di Indirizzo' relative alle suddette osservazioni formulate dai Consigli dei Municipi.

Atteso che

la III Commissione Capitolina Permanente – Mobilità, nella seduta del 4 febbraio 2022, ha espresso parere favorevole in ordine alla proposta di deliberazione in oggetto;

sul testo originario della proposta in esame è stata svolta, da parte del Segretario Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa, di cui all'art. 97, comma 2 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii.

Visti, come da documentazione in atti, i pareri di regolarità tecnica dei Dirigenti responsabili dei Servizi e di regolarità contabile del Dirigente di Ragioneria Generale, espressi ai sensi dell'art. 49 del T.U.E.L. (D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii.), in ordine agli emendamenti approvati;

tutto ciò premesso e considerato,

L'ASSEMBLEA CAPITOLINA  
DELIBERA

1. di controdedurre alle Osservazioni pervenute a seguito dell'adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), adottato con Deliberazione n. 60 del 2 agosto 2019 contenute nel documento "Proposta di Controdeduzioni alle Osservazioni al P.U.M.S. di Roma Capitale", di cui all'Allegato 1 parte integrante e sostanziale al presente provvedimento, predisposto dalla Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani della Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti;
2. di recepire formalmente quanto contenuto nel parere motivato emesso con Determinazione Dirigenziale G00846/2021 della Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica della Regione Lazio, dandone atto nella Dichiarazione di Sintesi redatta ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006, e allegata al presente atto, contenente gli esiti dell'intero iter procedurale;
3. di approvare il "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", composto dai seguenti elaborati, riportati su supporto informatico in allegato, parti integranti e sostanziali del presente provvedimento:
  - Roma Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento di Piano - Volume 1 "Quadro conoscitivo ed obiettivi";
  - Roma Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento di Piano - Volume 2 "Strategie-Azioni-Scenari-Valutazioni-Monitoraggio", con le seguenti modifiche non sostanziali:
    - a pag. 71, al sottoparagrafo Scenario di Piano proposto ed attuale, introdurre il punto: "Ampliamento del parcheggio di Acilia Sud, già previsto nello scenario di riferimento.";
    - a pag. 207, al paragrafo 5.6.2, dopo il sottoparagrafo Flotta ATAC - Scenario di Piano: "In particolare, nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è prevista la fornitura di 520 bus, oltre i già previsti 60 minibus, ivi incluso l'adeguamento, la conversione totale o parziale e la ristrutturazione di 5 depositi, ovvero Portonaccio, Vittoria, Tuscolana (Ragusa), Grottarossa e Trastevere, da concludere entro il 2026. Sono da considerarsi strategiche per la realizzazione di depositi per nuovo materiale rotabile o manufatti strumentali al trasporto pubblico anche l'area cosiddetta ex Centro-Carni, l'ex deposito San Paolo e l'area ATAC in zona Garbatella – Ostiense (limitrofa al DCO Metro B Garbatella).

Nello scenario al 2030 si prevede il raggiungimento di una flotta elettrica di dimensioni pari a 1.050 mezzi, prevedendo anche la conversione delle rimesse di Tor Sapienza, Magliana e Acilia."
  - Roma Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Documento della Partecipazione;

- Tavole del Piano:
    - TAV 5.2.1 - Trasporto Privato - Scenario Riferimento
    - TAV 5.2.2 - Trasporto Privato - Scenario Piano
    - TAV 5.2.3 - Trasporto Privato - Scenario tendenziale
    - TAV 5.3.1 - TPL - riferimento
    - TAV 5.3.4 - TPL - piano
    - TAV 5.3.5 - TPL - tendenziale
    - TAV 5.4.1 - Ciclabilità - riferimento
    - TAV 5.4.2 - Isole Ambientali - riferimento
    - TAV 5.4.4 - Isole Ambientali - piano
    - TAV 5.4.6 - Ciclabilità - piano
    - TAV 5.4.7 - Ciclabilità - tendenziale
    - TAV 5.7.1 - Logistica Urbana - riferimento
    - TAV 5.7.2 - Logistica Urbana - piano
    - TAV 6.2.1 - Tavola Complessiva - riferimento
    - TAV 6.2.2 - Tavola Complessiva - piano
  - Roma Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Rapporto Ambientale:
    - Allegato 1 - Elenco Soggetti con competenza ambientale e osservazioni pervenute
    - Allegato 2 - Strumenti per la verifica di coerenza esterna
    - Allegato 3 - Azioni del P.U.M.S.
    - Allegato 4 - Schede di Valutazione
    - Allegato 5 - Valutazione d'incidenza
    - Allegato 6 - Appendice metodologica valutazioni ambientali
    - Allegato 7 - Piano Economico Finanziario;
  - Sintesi non Tecnica – SNT;
  - Roma - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento P.U.M.S. - Piano di Monitoraggio Integrazione Volume 2 a seguito parere motivato V.A.S.;
  - Roma - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento P.U.M.S. - Ulteriori integrazioni ai Documenti P.U.M.S. Vol. 1 e Vol. 2 a seguito parere motivato V.A.S.;
  - Rapporto Ambientale "Parere motivato - stralcio prescrizioni";
  - Rapporto Ambientale - Allegato 1 bis - Osservazioni pervenute in fase di valutazione;
  - Rapporto Ambientale - Integrazioni a seguito del parere motivato;
  - “Linee di indirizzo sulle osservazioni pervenute dai Municipi”;
4. di dare mandato agli Uffici preposti di trasmettere all'Autorità Competente - Regione Lazio:
- la Dichiarazione di Sintesi;
  - il Piano di monitoraggio e le relative misure adottate;
  - il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale approvato con il presente provvedimento e composto dagli allegati indicati al precedente punto 3;

5. di dare mandato all'Autorità Procedente di comunicare, con cadenza annuale, all'Autorità Competente e a tutti i Soggetti con Competenza in materia Ambientale, consultati in fase di V.A.S., l'avvenuta pubblicazione dei report di monitoraggio e le modalità per l'accesso e la consultazione dei documenti predisposti;
6. il presente atto, ai fini dello svolgimento della Procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, per le opere inserite nel P.U.M.S., costituisce atto di indirizzo e attesta il previo assenso alla fattibilità delle successive varianti urbanistiche necessarie alla realizzazione di dette opere ai sensi della normativa vigente;
7. di dare atto che il presente atto deliberativo non comporta per l'Ente impegni di spesa o diminuzioni di entrate.



LINEE DI INDIRIZZO  
SULLE OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI MUNICIPI

In considerazione degli obiettivi programmatici dell'Amministrazione Capitolina, approvati con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 106 del 19 novembre 2021, si dà mandato agli Uffici di Roma Capitale di rappresentare, all'Amministrazione della Città Metropolitana di Roma Capitale, l'esigenza di valutare, a seguito di adeguate analisi tecniche e trasportistiche, l'introduzione all'interno del redigendo P.U.M.S. (della C.M.R.C.), tra gli altri che potranno essere proposti, i seguenti interventi che sono ritenuti strategici ai fini dell'ulteriore rafforzamento del trasporto pubblico nei settori di riferimento rispetto a quanto già previsto nel P.U.M.S. adottato, da attuarsi già nel breve-medio periodo:

1. Inserimento, all'interno dello Scenario di Piano della Linea A2, Bembo-Acquafredda, già finanziata dal MIMS per la progettazione di fattibilità tecnico economica; diramazione A2 come diramazione a valle della stazione Bembo, verso il quartiere di Montespaccato, con realizzazione di un nodo di scambio presso Via dell'Acquafredda a servizio del nodo stradale Aurelia/GRA, già prevista nello Scenario Tendenziale (Tabella 5-13 Rete metropolitana - interventi dello Scenario Tendenziale). Conseguentemente l'intervento Battistini MA - Casalotti, assicurato sul P.U.M.S. dalla funivia dovrà essere riconsiderato nella sua estensione, tracciato e tecnologia, al fine di garantire la massima efficacia del sistema di accessibilità al settore urbano di riferimento, come peraltro già previsto nel medesimo Scenario Tendenziale.
2. Realizzazione dell'intervento tranviario T13 Trastevere FS - Portuense - Corviale, conseguentemente eliminando l'intervento M2-29 Corridoio su gomma Trastevere FS - Portuense - Corviale.
3. Realizzazione del corridoio/linea express su gomma Via Boccea, tratto Battistini - Casalotti.

La Giunta Capitolina, viste le criticità normative ed infrastrutturali della logistica urbana delle merci, ritiene necessario redigere, entro 6 mesi dalla data di approvazione del P.U.M.S., il Piano di Settore per la Logistica Merci che traguardi gli obiettivi di breve termine indicati dal P.U.M.S. stesso, anche attraverso la concertazione con i soggetti rappresentativi degli interessi del settore.

Nell'ambito della pianificazione sovraordinata, l'Amministrazione capitolina si impegna, nelle specifiche sedi, ad avviare un Tavolo di confronto con gli enti preposti e con i cittadini, al fine di discutere gli impatti e le soluzioni relative agli interventi e ai servizi sul nodo ferroviario di Roma che garantiscano la sicurezza per la cittadinanza e aumentino la disponibilità per il trasporto urbano passeggeri.

#### MUNICIPIO I

##### Osservazione

Progetto di installazione del tram su rotaie in Via Cavour con capolinea a Largo Corrado Ricci/Fori rispetto al quale con percorso partecipato con le Associazioni del

territorio fu già espresso il medesimo parere negativo, anche alla luce della previsione del tram su rotaie in Via Nazionale che può essere offerto con navette/bus elettrici richiesti innumerevoli volte da questo Consiglio Municipale.

#### Linea di indirizzo

Benché l'osservazione sia riferita ad una configurazione progettuale non aggiornata, l'assetto futuro di Via dei Fori Imperiali potrà comunque essere oggetto di un Tavolo di lavoro che potrà portare ad una diversa configurazione dell'asse, inclusa la presenza della tranvia, assunto che dovranno comunque essere assicurati i collegamenti garantiti dalla stessa tranvia nello schema di P.U.M.S.. Il tema potrà essere analizzato in sede di P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale nell'ambito di una possibile riconsiderazione dell'assetto della rete tranviaria.

#### Osservazione

Si richiede di inserire nel P.U.M.S. il regolamento per la circolazione dei monopattini elettrici, delle bike sharing e di tutti i mezzi alternativi ai veicoli privati, prevedendo le modalità di controllo del loro giusto utilizzo, le sanzioni in caso di infrazione, la progettazione di appositi alloggiamenti e di parcheggi specifici.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione viene ad essere considerata quale raccomandazione nell'ambito di altro atto specifico regolamentare dell'Amministrazione al quale si rinvia.

#### Osservazione

Si richiede di progettare colonnine elettriche per il rifornimento in Centro Storico e su tutto il territorio del I Municipio.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione viene considerata quale raccomandazione nell'ambito dell'aggiornamento del Regolamento Capitolino Mobilità Elettrica al quale si rinvia.

#### Osservazione

Si richiede la significativa limitazione e regolamentazione del transito dei bus turistici ed open bus nell'anello ferroviario e la contestuale creazione di parcheggi di scambio presso le Metro e altre fermate di trasporto pubblico, pur garantendo deroghe per alberghi, scuole, centri anziani, nonché la contestuale eliminazione delle soste all'interno dell'area inibita salvo quelle necessarie per le necessità di cui sopra, ma solo collocate in grande viabilità.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione viene ad essere considerata quale raccomandazione nell'ambito di altro atto specifico regolamentare e/o di settore dell'Amministrazione al quale si rinvia.

#### Osservazione

Si richiede l'incremento di bus/navette elettriche e la riattivazione delle linee già esistenti ma sospese.

#### Linea di indirizzo

Poiché la tematica in termini di strategia è già contenuta nel Piano, nei suoi aspetti di dettaglio può essere considerata quale raccomandazione da sviluppare nell'ambito dei processi operativi di riorganizzazione della rete di TPL ai quali si rinvia.

#### Osservazione

Si richiede l'incremento e graduale sostituzione degli attuali mezzi AMA con mezzi elettrici.

Si richiede di sostituire gli attuali mezzi AMA, utilizzati in particolare nel Centro Storico per lo sversamento del vetro, con mezzi che eliminino il forte rumore, sempre più lamentato dai cittadini nel rispetto dei limiti di legge.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione viene ad essere considerata quale raccomandazione nell'ambito di altro atto specifico regolamentare e/o di settore dell'Amministrazione al quale si rinvia.

#### Osservazione

Si richiede la maggior tutela della mobilità pedonale nelle varie vie, vicoli, strade e piazze, con l'incremento di segnaletica orizzontale delineante i camminamenti per i pedoni e/o con parapetonali, con la previsione della loro regolare manutenzione, nelle vie e vicoli sprovvisti di marciapiedi; si richiede altresì una regolare manutenzione dei marciapiedi ridotti in condizioni inaccettabili e pericolose persino in aree di pregio.

#### Linea di indirizzo

Benché la tematica della tutela della componente pedonale in termini di strategia sia già contenuta nel Piano, nei suoi aspetti di dettaglio viene ad essere considerata quale raccomandazione da perseguire in tutte le progettazioni.

#### Osservazione

Si richiedono controlli serrati sulla illuminazione pubblica per garantire la sicurezza stradale.

#### Linea di indirizzo

Benché non sia tematica dell'atto pianificatorio il tema è già contenuto nelle linee programmatiche dell'Amministrazione nell'ambito della sicurezza stradale.

#### Osservazione

Si richiede il ripristino della segnaletica orizzontale e verticale e dissuasori contro la sosta selvaggia e la programmazione.

#### Linea di indirizzo

Benché non sia tematica dell'atto pianificatorio, il tema è già contenuto nelle linee programmatiche dell'Amministrazione.

#### Osservazione

Si richiede l'installazione di parcheggi rosa gratuiti riservati alle donne in stato di gravidanza, in particolar modo davanti agli ospedali, farmacie, agli Uffici pubblici, agli Uffici giudiziari.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione viene considerata quale raccomandazione nell'ambito di altro atto specifico regolamentare e/o di settore dell'Amministrazione al quale si rinvia.

#### Osservazione

Si richiedono politiche di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale, con iniziative di educazione civica, con iniziative durante la giornata mondiale vittime della strada, cadente la terza domenica di novembre.

#### Linea di indirizzo

La tematica della sensibilizzazione alla sicurezza stradale in termini di strategia e di misure specifiche è già contenuta nell'atto in discussione.

#### Osservazione

Si chiede creazioni di parcheggi per le biciclette nei presidi, alle stazioni, ai nodi di scambio, nei pressi delle piste ciclabili, l'apposizione di rastrelliere resistenti in quantità sufficiente distribuite in tutta la città ed in tutto il I Municipio e in particolare nel Centro Storico, dove l'uso delle biciclette private viene fatto non solo dai residenti, ma anche dai visitatori e turisti onde evitare il fenomeno diffusissimo delle biciclette private attaccate ai pali o in qualsiasi arredo urbano o addirittura abbandonate a terra.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione in termini di strategia generale è già contenuta e coerente con quanto riportato nel P.U.M.S., le misure di dettaglio vengono rimandate alle fasi di pianificazione tattica e di progettazione.

#### Osservazione

Si richiede di terminare l'opera tram 8 con la sua prosecuzione fino alla stazione Termini.

#### Linea di indirizzo

L'intervento infrastrutturale di collegamento tra Piazza Venezia e stazione Termini è già previsto dal P.U.M.S..

#### Osservazione

Si richiede che le c.d. "pedonalizzazioni" e le particolari discipline di traffico previste dai Piani Ministeriali per la redazione dei Piani Urbani del Traffico (P.U.T.) siano fatte in osservanza di tali piani e sempre progettate e condivise preventivamente con i cittadini, nel rispetto della volontà di chi abita i luoghi, onde evitare conflitti e invivibilità e spopolamento dei luoghi. E che siano frutto di studi, statistiche, sondaggi,

che dimostrino la fattibilità i vantaggi il miglioramento della qualità di vita per l'insieme dei quadranti, rioni o quartieri in una più ampia visione d'insieme.

Linea di indirizzo

L'osservazione viene ad essere considerata quale raccomandazione nell'ambito di altro atto specifico regolamentare e/o di settore e/o progettuale dell'Amministrazione al quale si rinvia.

Osservazione

Si richiede che sia sempre verificato e assicurato un numero congruo di parcheggi riservato a chi risiede e di carico e scarico riservato a chi lavora nei luoghi, onde evitare i noti fenomeni di sosta selvaggia.

Linea di indirizzo

L'osservazione viene ad essere considerata quale raccomandazione nell'ambito di altro atto specifico regolamentare e/o di settore dell'Amministrazione al quale si rinvia.

MUNICIPIO V

Osservazione

La bike lane realizzata su ambo i lati di Via Prenestina (corsia dedicata unidirezionale) è priva di adeguati sistemi di protezione, nonché adeguata illuminazione e segnaletica. Si chiede di prevedere affinché la suddetta corsia ciclabile venga messa in sicurezza con appositi sistemi di protezione, adeguata segnaletica e illuminazione.

Linea di indirizzo

L'osservazione può essere considerata come raccomandazione nell'ambito dei temi progettuali di dettaglio.

Osservazione

La suddetta strada è un importante nodo di collegamento tra Largo Preneste e la fermata Metro A "Arco di Travertino", risultando costantemente intasata e che le dimensioni della carreggiata sollevano dubbi riguardo la fattibilità della realizzazione di una bike lane.

Si chiede di provvedere a una revisione del progetto, da realizzare soltanto dopo parere positivo a seguito di studi sulla viabilità e relazione sui tempi di percorrenza dei mezzi pubblici.

Linea di indirizzo

L'osservazione può essere considerata come raccomandazione nell'ambito dei temi progettuali di dettaglio.

Osservazione

Nel nostro Municipio ricadono n.7 stazioni della Metro C, ma in nessuna di queste - eccezion fatta per la fermata Teano - sono previsti parcheggi di scambio e ciò comporta

il costante flusso di automobili lungo Via Casilina, che nelle ore di punta risulta congestionata. Nel P.U.M.S. è prevista la realizzazione della tramvia linea "G" Termini-Tor Vergata, tangente alla Casilina, che permetterà un maggiore carico di passeggeri lungo il versante. La futura realizzazione della stazione Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Pigneto e la chiusura dell'anello ferroviario permetterebbero lo scarico di flussi di passeggeri verso Metro C, tramvia linea "G" e linee tramviarie lungo l'asse di Via Prenestina.

Si chiede di provvedere all'implementazione di progetti per parcheggi di scambio da realizzare in prossimità delle fermate della Metro C sul nostro Municipio.

#### Linea di indirizzo

La proposta, da rimandare a successivi approfondimenti di dettaglio coerente con gli obiettivi del P.U.M.S., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

#### Osservazione

##### Piano stazioni RFI

Nel Municipio ricadono n. 6 stazioni della Linea Ferroviaria FL2 (Prenestina, Serenissima, Palmiro Togliatti, Tor Sapienza, La Rustica Città, La Rustica U.I.R.) e che il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana hanno firmato l'aggiornamento del contratto di programma 2017, prevedendo nell'ambito degli investimenti il completamento dell'anello ferroviario di Roma e il rafforzamento dell'asse est ovest (ferrovia Roma-Pescara) di cui la FL2 è parte.

Si chiede di provvedere all'interlocazione con RFI per l'implementazione di progetti relativi al "Piano Stazioni" per le fermate FL2 che ricadono nel nostro Municipio.

#### Linea di indirizzo

Gli interventi gestionali citati sono presenti negli scenari P.U.M.S. e verranno approfonditi nei successivi livelli attuativi.

#### Osservazione

Nel P.U.M.S. licenziato sono previste soltanto n. 2 postazioni per tale uso, localizzate a Piazza del Pigneto e Piazzale Prenestino, a nostro parere insufficienti e non rispondenti a esigenze logistiche di tutto il territorio.

Si chiede di prevedere ulteriori localizzazioni all'interno del nostro Municipio, da individuare in quartieri più periferici.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione viene considerata quale raccomandazione nell'ambito di altro atto specifico regolamentare e/o di settore e/o progettuale dell'Amministrazione al quale si rinvia.

#### Osservazione

Nel P.U.M.S. licenziato sono previste isole ambientali sul nostro territorio, ma ancora la maggior parte di queste sono prive di progettualità, carenti nella rispondenza di luoghi

con caratteristiche urbanistiche adatte a progetti di questo tipo e che nella fase di partecipazione e di progettazione è mancante l'interlocuzione con il Municipio.

Si chiede, per le isole ambientali ancora in fase di progettazione, di avviare una interlocuzione con il Municipio V al fine di realizzare le stesse in modo condiviso e maggiormente rispondenti alle specificità territoriali.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione viene considerata quale raccomandazione nell'ambito dello sviluppo di altro atto specifico regolamentare e/o di settore, o da attuare nelle fasi di progettazione.

#### Osservazione

I lavori stanno procedendo a intermittenza e il cambio di viabilità insistente ha determinato congestione del traffico lungo Via Prenestina, Via l'Aquila e Piazzale Prenestino e nelle strade limitrofe.

Si chiede di provvedere all'interlocuzione con RFI propedeutica alla ripresa dei lavori e al rispetto dei tempi programmati.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione è di carattere operativo per lavorazioni già in corso e va considerata quale raccomandazione per i competenti Uffici dell'Amministrazione.

#### Osservazione

Uno dei progetti del Piano prevede il prolungamento della linea tramviaria da Viale Palmiro Togliatti a Tor Sapienza e che, a quanto evidenziato dalle tavole allegate, il capolinea verrebbe collocato su Via Emilio Longoni, sul quale è previsto dallo stesso P.U.M.S. un intervento per realizzazione di nuova viabilità.

Si chiede di provvedere, in fase di progettazione, allo spostamento del capolinea fino alla Stazione RFI La Rustica Città.

#### Linea di indirizzo

La proposta, da rinviare a successivi approfondimenti, coerente con gli obiettivi del P.U.M.S., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

#### Osservazione

Nel P.U.M.S. licenziato sono previste isole ambientali sul nostro territorio, ma ancora la maggior parte di queste sono prive di progettualità, carenti nella rispondenza di luoghi con caratteristiche urbanistiche adatte a progetti di questo tipo e, nella fase di partecipazione e di progettazione, è mancante l'interlocuzione con il Municipio.

Si chiede, per le isole ambientali, di avviare una progettazione per la zona Torpignattara - Almagià che tenga conto della fragilità del sottosuolo e la necessità di rendere la zona più sicura per i pedoni e la mobilità pedonale più agevole e di avviare una fase istruttoria condivisa con i soggetti del territorio.

#### Linea di indirizzo

La proposta è già contenuta in termini di principi e strategie all'interno del P.U.M.S.. L'individuazione e la progettazione di isole ambientali ulteriori non è preclusa dalle indicazioni del P.U.M.S. e del vigente Piano Generale Trasporto Urbano, che al contrario hanno l'obiettivo di regolare tutta la viabilità locale attraverso l'istituzione diffusa, di concerto con i Municipi cui compete la viabilità locale stessa, di isole ambientali e Zone 30.

#### Osservazione

Nel P.U.M.S. licenziato sono presenti opere per la ricucitura e la mobilità di interscambio fra quartieri e che a seguito dell'urbanizzazione del quartiere Tor Sapienza è fondamentale creare una strada, Via Tiratelli, che possa convogliare il traffico pesante di Via Tor Sapienza, lasciando quest'ultima al solo traffico residenziale.

Si chiede di riconsiderare Via Tiratelli come la nuova alternativa viaria dell'asse che va da Via Prenestina a Via Collatina avviando l'iter che porta alla realizzazione della via in oggetto in tempi brevi.

#### Linea di indirizzo

La proposta, da rinviare a successivi approfondimenti, coerente con gli obiettivi del P.U.M.S., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

#### Osservazione

Nel P.U.M.S. licenziato sono presenti opere per la sicurezza delle infrastrutture e dei cittadini e che Piazza Caballini a Porta Maggiore insistono 3 attraversamenti pedonali non in sicurezza, nonostante la segnaletica apposita.

Si chiede di intervenire sugli attraversamenti pedonali di Via Prenestina altezza Piazza Caballini per la messa in sicurezza dei pedoni

#### Linea di indirizzo

L'osservazione può essere considerata come raccomandazione nell'ambito dei temi progettuali di dettaglio.

#### Osservazione

La bike lane su Via Palmiro Togliatti in direzione Prenestina fino all'altezza di Via Molfetta è già inserita nel corridoio della mobilità nello square centrale ma poi viene deviata sul lato destro di Viale P. Togliatti, che genera subito dopo Via Molfetta fino all'altezza di Via Ascoli Satriano una serie di problematiche rispetto alla pericolosità e tale scelta ha generato due tipi di problematiche, cancellando di fatto n. 4 postazioni di cassonetti stradali, sovraccaricando quelli rimasti che, da Via Ascoli Satriano fino all'intersezione con Via Prenestina, genera un'ulteriore strozzatura e limita la svolta a destra su Viale P. Togliatti da Via Prenestina, generando, quindi, ulteriore traffico con ulteriore generazione di smog e quindi in questa maniera viene a mancare il punto cardine su cui si basa il P.U.M.S., la sostenibilità ambientale e la qualità della vita dei cittadini. Quindi sarebbe auspicabile prevedere che la Bike Lane passi lungo lo



square centrale anche in quel tratto, avendo a disposizione un passaggio molto largo protetto lungo il lato destro delle rotaie del tram con distanze adeguate e protette da newjersey e parapetonali già esistenti sull'area citata.

Si chiede di provvedere ad una revisione del progetto della Bike Lane di Viale Palmiro Togliatti nel tratto da Via Molfetta a Via Prenestina.

Linea di indirizzo

L'osservazione può essere considerata come raccomandazione nell'ambito dei temi progettuali di dettaglio.

MUNICIPIO VI

Osservazione

Realizzazione di percorsi ciclopedonali a Nuova Ponte di Nona e Colle degli Abeti, riqualificazione e messa in sicurezza di aree verdi attrezzate con piste ciclopedonali.

Linea di indirizzo

La proposta, da rinviare a successivi approfondimenti, coerente con gli obiettivi del P.U.M.S., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

Osservazione

Modifica del percorso della linea tranviaria leggera all'interno dei quartieri Giardinetti e Torrenova.

Linea di indirizzo

L'osservazione fa riferimento ad un procedimento di progettazione in corso all'interno del quale è in fase di valutazione un adeguamento del tracciato nell'area indicata nell'osservazione ed in esito alle determinazioni della Conferenza dei servizi.

MUNICIPIO VIII

Osservazione

Per quanto riguarda il territorio municipale, la dotazione infrastrutturale prevista soddisfa solo in parte le esigenze di trasporto pubblico dei quartieri della Colombo verso il Grande Raccordo Anulare, che rimangono ancora una volta emarginati da una rete trasportistica pubblica che non soddisfa la richiesta dell'utenza a velocità commerciale garantita (linee tramviarie, corridoi, preferenziali, sistemi tecnologici intelligenti per l'evoluzione della smart city, ecc.). Ad esempio manca quanto indicato da questo Municipio in fase di partecipazione e dei tavoli tecnici, nei quali si era chiesto l'inserimenti nel P.U.M.S. di una linea tramviaria di connessione da Via di Grottaperfetta/Roma 70 fino alla fermata metro B Laurentina, passando per Erminio Spalla/Tintoretto e collegamento con la metro B San Paolo, passando per la Montagnola.

#### Linea di indirizzo

La proposta, da rinviare a successivi approfondimenti, coerente con gli obiettivi del P.U.M.S., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

#### Osservazione

Parcheggio in Via Ardeatina altezza civici 203/215, incrocio Via di San Sebastiano (ex Borghetto Ardeatino), peraltro già approvato nella scorsa Consiliatura, con predisposizione di navette elettriche per il passaggio sull'Appia Antica dal momento che, per la nota Ordinanza del Sindaco del marzo 1997 di chiusura della stessa nei giorni festivi, il transito risulta difficoltoso per commercianti, residenti, parrocchiani della Basilica di San Sebastiano Fuori le Mura, turisti e ciclisti, oltre al divieto di parcheggio tuttora vigente sulla via.

#### Linea di indirizzo

Si dà raccomandazione di procedere a opportune valutazioni da effettuare con progetto/atto regolatorio specifico.

#### Osservazione

Ampliamenti piste ciclabili in sicurezza di Via di Grottaperfetta verso la Cristoforo Colombo e verso Vigna Murata/Laurentina in connessione con la linea tramviaria; maggiori collegamenti con gli altri Municipi.

#### Linea di indirizzo

Interventi già previsti dal P.U.M.S..

#### Osservazione

Miglioramento della sicurezza dei pedoni per cui andrebbero ampliati i marciapiedi lungo le strade ritenute più critiche ed in particolare quelle della grande viabilità.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione può essere assunta quale raccomandazione e coerente con quanto già indicato nel P.U.M.S., da sviluppare nella progettazione di interventi specifici.

#### MUNICIPIO IX

#### Osservazione

Progetto metropolitana leggera Spinaceto/Tor de' Cenci – EUR.

#### Linea di indirizzo

L'intervento è già previsto nel P.U.M.S. mediante altro sistema di trasporto di capacità coerente con i livelli di domanda attesi.

#### Osservazione

Prolungamento della Metro B verso dorsale Ardeatina/Cecchignola con possibile estensione fino alle zone limitrofe al G.R.A. (Risoluzione n. 4/2021 del 18 marzo 2021 oggetto: P.N.R.R. richiesto inserimento progetto di prolungamento linea metropolitana Spinaceto/Tor de' Cenci e della linea Metro B verso la dorsale Ardeatina/Cecchignola).

#### Linea di indirizzo

La proposta, da rimandare a valutazione successiva, coerente con gli obiettivi del P.U.M.S., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

#### Osservazione

Prolungamento del corridoio della mobilità fino a Trigatoria. Percorso Filobus da EUR/Trigatoria, si propone che il tracciato originario del 2009/2010 sia prolungato passando per Casal Fattoria, Castel di Leva, Torretta, Trigatoria zona abitata, per arrivare a termine al Campus Biomedico (con relativi parcheggi di scambio). (Ordine del giorno del 12 gennaio 2021 collegato alla proposta di Deliberazione dell'8 gennaio 2021 parere sulla proposta di deliberazione prot. CN 32959/2020 recante "Approvazione del bilancio di previsione finanziaria 2021/2023. Risoluzione n. 50/15 Richiesta di finanziamento per prolungamento corridoio della mobilità EUR Laurentina Tor Pagnotta fino a Trigatoria).

#### Linea di indirizzo

Il tracciato di dettaglio verrà definito in sede di progettazione dell'opera e verrà valutata la proposta di previsione dell'ampliamento del corridoio della mobilità LAURENTINO fino all'intersezione tra Via Laurentina e la S.P. Torvaianica, ovvero confine tra il Comune di Roma ed il Comune di Pomezia.

#### Osservazione

Fermata Roma - Lido Torrino/Mezzocammino fermata Tor di Valle e Vitinia.

#### Linea di indirizzo

L'opera è già inserita nello scenario di Piano.

#### Osservazione

Laurentino, Attivazione linea ATAC 724 già approvata dagli Enti Pubblici preposti, ma ancora non realizzata (Deliberazione n. 9/2021 del 25 febbraio 2021 oggetto: Espressione parere relativo al progetto di correttivi Trasporto Pubblico Locale afferente al corridoio Laurentino).

#### Linea di indirizzo

Trattandosi di osservazione a carattere pianificatorio, si rimanda alle valutazioni da effettuare a cura degli Uffici competenti in sede di ridisegno degli interventi sulla rete di TPL.

#### Osservazione

Realizzazione stazione ferroviaria Divino Amore.

#### Linea di indirizzo

La proposta, coerente con gli obiettivi del P.U.M.S., prevista dall'Accordo Quadro RFI con Regione Lazio 2018-2023, sarà inserita nel redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

#### Osservazione

Apertura viaria tra Castello della Cecchignola e Via Laurentina, autorizzando il transito all'interno della città militare (Via dei Genieri) preservando cos l'area del Fosso della Cecchignola ed eliminando definitivamente l'ipotesi di prolungamento di Via Kobler e conseguente stralcio dello stesso da Piano Regolatore Generale (Mozione di Assemblea Capitolina n. 55/2018).

#### Linea di indirizzo

L'osservazione può essere assunta quale raccomandazione e coerente con quanto già indicato nel P.U.M.S., da sviluppare nella progettazione di interventi specifici.

#### Osservazione

Ampliamento e razionalizzazione ciclabili, ragionando per zone, per una mobilità ciclabile diffusa e capillare. Manutenzione, sicurezza e ricuciture per le ciclabili in essere.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione è coerente con quanto già indicato nel P.U.M.S. e può essere intesa quale raccomandazione, da sviluppare nella progettazione di interventi specifici del P.U.M.S.

#### Osservazione

Istituzione di una nuova linea di collegamento extra G.R.A., anche di tipo circolare, capace di servire i quartieri più periferici con scambio a Falcognana/Millevoi e che interessi Molino, Santa Fecola, Via Paduli, Santa Fumia, Palazzo Morgana e Santa Palomba.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione rimanda alle valutazioni da effettuare a cura degli Uffici competenti in sede di ridisegno degli interventi sulla rete di TPL.

#### Osservazione

Assicurare integrità ambientale, altrimenti compromessa, dallo sviluppo del corridoio intermodale Roma-Latina (V1-09) per la parte ricadente nel territorio del Municipio IX (A12 -Tor de' Cenci-Trigoria) inserito nello scenario di riferimento del P.U.M.S. con impatti irreversibili su aree protette, promuovendo il superamento attraverso la definizione condivisa di uno scenario alternativo di mobilità sostenibile coerente con la

transazione ecologica e nel rispetto dei principi e degli obiettivi fissati dal Green Deal europeo.

#### Linea di indirizzo

La proposta coerente con gli obiettivi del P.U.M.S. verrà supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

### MUNICIPIO XII

#### Osservazione

##### Tramvie

Deve essere rilevato che, per quanto la cura del ferro sia fra gli strumenti principali previsti dal Piano per l'alleggerimento della mobilità privata, questo Municipio risulta essere poco coinvolto.

#### Linea di indirizzo

Non sufficientemente specificata. Eventuali proposte dovranno essere definite attraverso opportune analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

#### Osservazione

##### Favorire l'utilizzo di auto elettriche e ibride

Pur considerando le difficoltà connesse al parcheggio, considerando che l'inserimento di regole più stringenti per l'ingresso in tutte e 4 le fasce (non solo Zone a Traffico Limitato e Mura Aureliane, ma anche Fascia Verdee all'interno del G.R.A.), si rende oltremodo necessario dotare le zone più periferiche di colonnine elettriche anche per superare quel divario fra chi ha un posto auto con possibilità di ricaricare e chi invece deve usufruire di colonnine comuni.

#### Linea di indirizzo

Si rimanda a valutazioni da effettuare a cura degli Uffici competenti in sede di revisione del Regolamento Capitolino Mobilità Elettrica.

#### Osservazione

##### Ampliamento del servizio di Sharing

Si chiede all'Assessorato di aprire un Tavolo con tutte le società di sharing (auto, van, scooter, bici, monopattini, nonché altri mezzi che verranno introdotti) affinché il servizio sia esteso al quadrante Pisana-Bravetta, Massimina, Colle Aurelio, impegnandosi in particolare ad estenderlo almeno fino alle scuole superiori presenti nel territorio.

#### Linea di indirizzo

Si recepisce l'esigenza espressa dal Municipio che fa riferimento ad atti e misure di carattere regolatorio/gestionale.

## Osservazione

### Piste Ciclabili

Si ritiene indispensabile la massima condivisione della progettualità delle opere con la cittadinanza e con il Municipio. In particolare si evidenzia che questo Municipio ha già approvato due progetti di ciclabile e ritiene quindi di poter fornire un valido apporto nella progettazione di piste che siano ben inserite nel territorio. Si ricorda altresì che la sicurezza deve essere la base sulla quale prevedere ogni intervento, pertanto ogni opera deve considerare seriamente la sicurezza, non solo dei ciclisti, ma anche dei pedoni. Nello specifico delle piste ciclabili approvate e valutate nella V.A.S., in merito alla pista ciclabile Torre Rossa-Pisana, si evidenzia che è necessario considerare bene la fattibilità della pista in quanto su Via della Pisana non risultano esserci le condizioni - larghezza della strada - per prevedere una pista ciclabile. Ribadendo la richiesta di condivisione di progetti e coinvolgimento del Municipio nella progettazione delle opere, si richiede altresì di inserire nel Piano anche le piste ciclabili:

- da Piazza Biagio Pace al Capolinea dell'8 in Via del Casaletto, lungo Via Silvestri, in modo da congiungersi alla pista ciclabile di Circonvallazione Gianicolense e Viale dei Colli Portuensi, completando l'asse con Bravetta che attraversa Valle dei Casali;
- da Piazza Ettore Rolli a Piazza Stazione di Trastevere, lungo Via E. Rolli in modo da congiungere l'attuale pista ciclabile alla prevista pista ciclabile sulla Gianicolense;
- da Piazzale Morelli a Via I. Newton, lungo Via I. Newton, in modo da ricongiungersi alla pista ciclabile di Via della Magliana;
- Massimina;
- percorso ciclo-pedonale Stazione Aurelia-Colle Aurelio;
- pista fino al sottopasso di Via Gregorio XI;
- Vignaccia-Aldobrandeschi.

Oltre alla già prevista realizzazione di nuovi Bike Parking nei principali nodi di scambio con il TPL, in particolare presso le fermate della metropolitana, si chiede di prevederle anche in prossimità delle stazioni ferroviarie, dei capolinea degli autobus e delle fermate dei tram; si chiede inoltre la realizzazione di bike parking in prossimità delle scuole. Si chiede inoltre di dotarli di stalli antifurto per le biciclette, punti di ricarica per le e-bike (utilizzando coperture con pannelli fotovoltaici).

### Linea di indirizzo

Da rimandare a valutazione successiva. Le proposte cui fa riferimento l'osservazione, coerenti con gli obiettivi del P.U.M.S., potranno essere valutate all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale e/o in fase di aggiornamento del piano della ciclabilità e/o nell'ambito dello sviluppo delle progettazioni specifiche di quanto previsto dal P.U.M.S. che potranno prevedere modifiche, integrazioni e adeguamenti nel rispetto degli obiettivi generali del P.U.M.S. di implementazione dei sistemi ciclopedonali.

#### Osservazione

##### Previsione di isole ambientali e Zone 30

Si chiede di inserire nel Piano almeno una Zona 30 per ciascun quadrante attualmente non considerato: Monteverde Nuovo, Porta Portese, Bravetta-Pisana, Massimina, Colle Aurelio.

##### Linea di indirizzo

L'osservazione è già contenuta in termini di principi e strategie all'interno del P.U.M.S.. L'individuazione e la progettazione di isole ambientali ulteriori non è preclusa dalle indicazioni del P.U.M.S. e del vigente P.G.T.U., che hanno l'obiettivo di regolare tutta la viabilità locale attraverso l'istituzione diffusa, di concerto con i Municipi cui compete la viabilità locale stessa, di isole ambientali e Zone 30.

#### Osservazione

Premesso l'assoluto accordo in termini generali sulla necessaria cura del ferro e punti di scambio intermodali, in tutto il P.U.M.S. risultano marginali gli interventi relativi alla mobilità nel territorio del Municipio XII, si nota infatti che:

- nell'interno Volume 2 del P.U.M.S. la FL5 è nominata solo in relazione alla realizzazione di un collegamento fra FL3 e FL5 corrispondente al progetto M3-11 (pag. 138) ed è prevista nello scenario tendenziale, vale a dire 10 anni;
- è fatto un generico riferimento a "aumento dell'accessibilità alla Roma-Grosseto" in relazione alla costruzione della fermata Massimina, a pagina 92 P.U.M.S. Volume 2.

Si ritiene che debba essere specificata la richiesta del passaggio alla FL5 a servizio metropolitano (come già la FL1, FL2 e FL3), in modo da rendere efficace la costruzione della fermata Massimina, altrimenti afflitta, come già l'esistente stazione Aurelia, da una carenza di servizio ferroviario per le necessità urbane. Si chiede di inserire nel Piano almeno una Zona 30 per ciascun quadrante attualmente non considerato: Monteverde Nuovo, Porta Portese, Bravetta-Pisana, Massimina, Colle Aurelio.

In considerazione del previsto progetto M3-11 (pag. 138 Vol. 2 P.U.M.S.) nello scenario tendenziale, si chiede di volere anticipare il collegamento con la modifica degli orari delle due tratte, in modo che si possa instaurare una coincidenza presso la stazione di S. Pietro almeno nelle fasce orarie scolastiche e legate al pendolarismo lavorativo. Ciò consentirebbe ai passeggeri provenienti dalla FL5 di raggiungere la linea A della metropolitana presso la fermata Valle Aurelia, servita dalla FL3.

##### Linea di indirizzo

La proposta cui fa riferimento l'osservazione, coerente con gli obiettivi del P.U.M.S., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

#### Osservazione

Dal momento che è previsto nello scenario di Piano il prolungamento del tram 8 verso Piazza Venezia e fino a Largo Preneste (pag. 126 vol. 2 P.U.M.S.), mentre il prolungamento nel territorio del Municipio XII di soli 492 m. dello stesso tram da

Casaletto a Silvestri è previsto solo nello scenario tendenziale (pag. 130 Vol. 2 P.U.M.S.), si ritiene detto prolungamento del tutto insufficiente alla c.d. “cura del ferro” nel territorio di Pisana-Bravetta e zona Aldobrandeschi-Vignaccia e Colle Aurelio. Si ritiene pertanto utile l'inserimento, nello scenario tendenziale, di un prolungamento del tram 8 fino a Via dei Capasso, come auspicato dai Comitati di quartiere che hanno collaborato alla fase partecipativa del P.U.M.S. stesso.

#### Linea di indirizzo

La proposta cui fa riferimento l'osservazione, coerente con gli obiettivi del P.U.M.S., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico - economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

## MUNICIPIO II

#### Osservazione

In merito al percorso del G.R.A.B. all'interno di Villa Ada si esprime parere contrario perché si ritiene che il passaggio del G.R.A.B. sia non conforme ai vincoli presenti nella Villa si alteri l'ecosistema presente.

#### Linea di indirizzo

L'opera è in fase di progettazione definitiva ed eventuali modifiche potranno essere valutate in fase di Conferenza dei servizi.

#### Osservazione

Rispetto al previsto passaggio del G.R.A.B. al centro della carreggiata di Via Guido Reni, si ritiene debba essere inserito all'interno di una progettazione complessiva di riorganizzazione del viale. Progettazione che deve includere il trasporto pubblico, la mobilità (ad esempio il tram della Musica o la protezione delle corsie preferenziali), la sosta delle auto, il potenziamento e l'allargamento dei marciapiedi e dello spazio previsto per i pedoni, o eventuali aree verdi.

Questo iter partecipato dovrà vedere un coinvolgimento pieno e paritario rispetto al progetto del G.R.A.B. sia del Municipio II sia della cittadinanza tutta. Entrambi, sia il Municipio che molti cittadini ritengono che il percorso partecipativo sia stato attuato in modo troppo superficiale e che non abbia messo nelle condizioni sia il Municipio che la cittadinanza di comprendere, conoscere e concorrere realmente alla co-progettazione del G.R.A.B..

Segnaliamo inoltre che occorre definire e valutare bene - e che questo può avvenire solo mediante l'avvio di questo reale percorso partecipato - il tracciato ottimale del G.R.A.B., salvaguardando allo stesso tempo il potenziamento del sistema di mobilità sostenibile e la tutela di Ville storiche e di grandi viali. Tutto ciò è stato anche evidenziato con estrema chiarezza nella Direttiva di Giunta del Municipio II n. 19 del 18 agosto 2021 in cui si dà indirizzo, vincolante, alla Direzione tecnica di esprimere nelle sedi competenti la contrarietà al passaggio del G.R.A.B. dentro Villa Ada e su Via Guido Reni.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione rimanda alle valutazioni da effettuare in sede di progettazione dell'opera.



## MUNICIPIO VII

### Osservazione

Quadruplicamento tratto ferroviario Ciampino-Capannelle-Casilina per l'indipendenza dei flussi e l'aumento della capacità di penetrazione delle direttrici Cassino, Formia e Castelli.

Come metodologia operativa, è assolutamente indispensabile realizzare un percorso di partecipazione attiva attraverso l'effettiva concretizzazione del Tavolo di confronto permanente, già ipotizzato nello scenario di Piano del P.U.M.S., con Enti (nel caso specifico leggasi RFI), Aziende e cittadini per valutare congiuntamente la razionalità dei progetti, il loro monitoraggio sia per quelli già in essere che per quelli in via di definizione, affinché venga garantita la sicurezza del contesto urbano e paesistico nonché la tutela, per scongiurare interventi lesivi, del patrimonio ambientale, storico ed archeologico del Parco degli Acquadotti.

### Linea di indirizzo

La misura è già prevista nel P.U.M.S. in discussione.

### Osservazione

Quadruplicamento tratto ferroviario Ciampino-Capannelle-Casilina per l'indipendenza dei flussi e l'aumento della capacità di penetrazione delle direttrici Cassino, Formia e Castelli.

Premesso che elemento di valutazione qualificante riguarda l'obiettivo di rendere disponibili linee su ferro per il trasporto cittadino dei passeggeri, è indispensabile che si valutino progetti alternativi di separazione tra trasporto dedicato alle merci e alle persone. È comunque requisito irrinunciabile, nell'ambito dell'infrastruttura, la realizzazione delle fermate "Selinunte" e "Statuario", previste da Accordo Quadro TPL con Regione Lazio, ma non nel Piano commerciale di RFI.

### Linea di indirizzo

Le nuove stazioni indicate sono già previste dal P.U.M.S. in discussione, ipotesi alternative di assetto infrastrutturale dei flussi merci e passeggeri competono strumenti di pianificazione di livello regionale e tuttavia potranno essere proposte da Roma Capitale all'interno del redigendo P.U.M.S. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

### Osservazione

Per il Nodo della Stazione Tuscolana, oggetto di trasformazione urbanistica, si ritiene indispensabile prevedere un dimensionamento adeguato dell'infrastruttura della sosta (parcheggio di scambio attualmente insufficiente) nonché prevedere una dotazione adeguata di standard urbanistici (leggasi Decreto Interministeriale 2 aprile 1968, n. 1444) da garantire alla popolazione residente, inclusi quelli di forte mitigazione dell'inquinamento acustico e, infine, valorizzare l'infrastruttura sociale presente sul territorio.

### Linea di indirizzo

L'osservazione viene considerata quale raccomandazione.

#### Osservazione

Nell'ambito dell'infrastruttura, già oggetto di studio di fattibilità positiva da parte di RFI, si propone contestualmente lo studio di fattibilità, così come previsto per la zona del Pigneto, della copertura del vallo ferroviario tra Piazza Zama e Ponte Lungo.

#### Linea di indirizzo

La stazione è già prevista dal P.U.M.S., l'osservazione di dettaglio potrà essere valutata in fase di progettazione.

#### Osservazione

Rete tranviaria P.U.M.S. (VII Municipio).

Interventi finanziati: Subaugusta-Ponte Mammolo.

Interventi in corso di progettazione: Metrotranvia Anagnina-Tor Vergata-Torre Angela; Tangenziale tranviaria Sud Marconi-Parco Appia Antica-Subaugusta.

L'ex Consiglio del Municipio Roma X (ora Roma VII) espresse ripetutamente la propria contrarietà alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma di incremento urbanistico, in deroga al P.R.G., "Progetto Centralità Romanina" al quale era legato il progetto di "Metro leggera Anagnina-Torre Angela (Risoluzione n. 15 del 10 dicembre 2009; Deliberazione n. 3 del 19 gennaio 2010 (sul P.U.M.S.); Mozione n. 10 dell'1 marzo 2011; Mozioni nn. 1 e 3 dell'1 marzo 2012; Mozione n. 4 del 13 marzo 2012; Deliberazione n. 25 del 21 dicembre 2012 e Odg collegato n. 12).

L'intervento denominato "Metrotranvia Anagnina-Torre Angela", ora in fase di progettazione e quindi di prevedibile realizzazione ben oltre l'arco temporale del 2026, appare simile al progetto all'epoca respinto.

Pur rilevando come la nuova progettazione si basi su dati trasportistici riferiti alla fotografia del tessuto urbanistico attuale, occorre comunque considerare la permanenza del peso edificatorio previsto dal P.R.G. nella "Centralità Romanina" di 1.129.000 mc. (Superficie Utile Lorda 357.000 mq.), per cui si ritiene opportuno verificare, in questa fase di progettazione, se l'ipotesi dell'infrastruttura tranviaria possa considerarsi sostitutiva al prolungamento, senza rottura di carico, della metro A.

#### Linea di indirizzo

L'intervento è già in fase di progettazione di fattibilità tecnico-economica ed il tracciato della prevista tranvia veloce allo stato attuale è in corso di definizione e già tiene conto degli aspetti evidenziati nell'osservazione.

#### Osservazione

Considerato che il Piano non prefigura nel medio periodo la realizzazione di infrastrutture su ferro di prolungamento dal Terminal di Anagnina (una possibile ulteriore tratta tranviaria di penetrazione sulla Via Anagnina, allo stato, non appare nemmeno considerata), è inevitabile che l'offerta del Contratto di servizio di tutto il trasporto pubblico su gomma per la fascia extra-G.R.A., debba, in controtendenza, essere implementato in termini chilometrici. In particolare: è necessario anzitutto superare la criticità che investe l'intero quadrante, riferita all'allungamento dei tempi di

attesa per raggiungere, dai diversi quartieri, il Terminal della Metro A. Nell'immediato è quindi necessario intensificare la frequenza delle corse dei bus (impiegare anche più di 60 minuti solo per raggiungere la metro, disincentiva l'uso del trasporto pubblico). Per il quadrante Anagnino si segnala la necessità dell'acquisizione, da parte di Roma Servizi per la Mobilità, dello studio alternativo di fattibilità, rispetto alla osservata originaria proposta della cittadinanza, per l'attivazione sperimentale di navetta inter-quartiere c.d. "sociale" (raggiungimento dei servizi ASL, Farmacie, Poste, Banca) dei quartieri più periferici del Municipio di Morena Sud, Centroni, Campo Romano-Casalotti (che di servizi sono sprovvisti). Nelle more della realizzazione della Fermata RFI di Statuario, per mitigare le criticità che investono il quadrante Capannelle/Statuario/Quarto Miglio, si rende necessario rivalutare il superamento della "razionalizzazione" operata nel 2019 che ha interessato i percorsi delle linee 664 e 654, nonché la soppressione della linea 662.

#### Linea di indirizzo

Il tema potrà essere trattato in sede di revisione della rete bus di quadrante.

#### Osservazione

È ineludibile giungere alla redazione di un "disegno globale di rete" (Biciplan complessivo di Roma, anche alla luce delle novità introdotte al Codice della Strada, che il Piano non contempla, sul concetto di "Corsia ciclabile" di più veloce ed economica realizzazione) in modo che sia evidente la visione di trasporto cittadino di adduzione alle linee su ferro e verificabili la razionalità dei tracciati, la loro messa in sicurezza, le tempistiche di loro realizzazione (breve - medio - lungo periodo), gli incentivi e le diverse tipologie di collegamento (rete portante, rete locale; rete quotidiana, rete del tempo libero; ecc). Infrastrutture ciclabili del tessuto municipale, pur se indicate dal Piano come definitive, sono ancora temporanee ed alcune, in corso di realizzazione, non sono dotate di progetto esecutivo complessivo dell'opera. Altre ancora, realizzate, non sono riportate nelle Tavole del Piano. Per non vanificare l'obiettivo del Piano relativo alla crescita della mobilità ciclabile che, invece, è fortemente condiviso, è necessario valutarlo con una diversa visione e risolvere le principali criticità che riguardano complessivamente o la mancata previsione di un tavolo permanente di confronto con l'Amministrazione, la cittadinanza e le Associazioni, per tutte le valutazioni riguardanti i progetti da definire e/o in itinere; o la verifica e congruenza dei tracciati della "rete" sin qui realizzata e contestuale studio per la realizzazione di piste ciclopedonali, anche alternative (es. Mura Aureliane), nelle arterie consolari ove siano presenti aree demaniali utilizzabili (es. sede vecchia tranvia dismessa su Via Appia, con intersecazione possibile con il Parco degli Acquedotti tramite Viale Appio Claudio, il Parco di Tor Fiscale, il Parco Tombe Latine fino alla Metro A di Arco Travertino) e di collegamento tra i parchi (es. realizzazione asse degli acquedotti Caffarella-Tor Fiscale-Parco degli Acquedotti per la valorizzazione della vocazione storico-culturale delle aree interessate). In particolare: la pericolosità del tratto ciclabile, transitorio e non protetto, di Via Tuscolana (tratto Largo Volumnia-Porta Furba, in entrambi i sensi di marcia). Peraltro, la presenza contestuale di marciapiede, percorso ciclabile, mantenimento dei parcheggi in linea ha provocato l'inevitabile restringimento del sedime stradale ad una sola carreggiata percorribile, con grave congestione del traffico ed incremento di inquinamento acustico e di livelli di emissioni di CO<sub>2</sub> o la pericolosità del tratto ciclabile, transitorio, in area sottostante al ponte della Stazione Tuscolana. Si propone lo

studio di fattibilità della realizzazione di due tunnel laterali riservati a camminamenti pedonali e ciclabili. La verifica della sicurezza (mancanza di impianti semaforici) e dell'ampiezza delle piste ciclabili che uniscono Via Tuscolana a Via Taranto (Via Matera, Via Taranto) e la ciclabile di Via La Spezia (peraltro non indicate nel Piano), prevedendo un attraversamento ciclabile protetto tra Via La Spezia e Via Magna Grecia e la verifica della possibile modifica della disciplina di traffico introdotta. Verifica di percorsi alternativi (es. lungo le Mura Aureliane ricollegandole all'Appia Antica e a San Saba, tramite un attraversamento protetto su Via Cristoforo Colombo) al tratto previsto dallo scenario di Piano riguardante Via Magna Grecia-Via Acaia-Via Cilicia.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione è coerente con quanto già indicato nel P.U.M.S. e le tematiche di carattere tattico e progettuale potranno essere sviluppate con le procedure ordinarie di confronto con gli Organi competenti municipali e dei Dipartimenti interessati, anche con riferimento alle opportunità introdotte dal nuovo Codice della Strada e del relativo Regolamento tuttora non pubblicato da Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS).

#### Osservazione

Alla luce delle innovazioni normativa (che il Piano non contempla) al Codice della Strada che hanno introdotto anche il concetto di "Zona Scolastica", è necessario valutare l'incremento di spazi pedonali (isole ambientali) con piazze, strade scolastiche, spazi pubblici rigenerati, da estendere con gradualità in tutti i quartieri. Condividendo la partecipazione degli Istituti scolastici coinvolti nel progetto "Piedibus", si ritiene comunque opportuno conoscere i dettagli e le specificità relative alle scuole che ricadono nel territorio municipale. È parimenti opportuno valutare il progetto di pedonalizzazione dell'Appia Antica (anche legata alle interconnessioni al G.R.A.B. che riguardano il Municipio), con un disegno di rete, servizi dedicati, accesso dei residenti, varchi telematici, servizi per turisti. Contestualmente, è pure opportuno avviare le aree destinate alle c.d. "ZVL - Zone a Velocità Limitata" e "Zone 30", realizzando parallelamente processi di rigenerazione urbana (forestazione, arredo, riqualificazione) dello spazio pubblico e attuando campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale.

#### Linea di indirizzo

L'osservazione è coerente con quanto già indicato nel P.U.M.S. e le tematiche di carattere tattico e progettuale potranno essere sviluppate con le procedure ordinarie di confronto con gli Organi competenti municipali e dei Dipartimenti interessati, anche con riferimento alle opportunità introdotte dal nuovo Codice della Strada e del relativo Regolamento, tuttora non pubblicato dal MIMS.

#### Osservazione

In aderenza agli obiettivi del Piano, si richiede una valutazione dello sviluppo dei servizi di sharing, con previsione di stalli su strada per questa micro-mobilità, anche nei quartieri più periferici del Municipio, nell'ottica di una strategia di intermodalità con la rete su ferro, metro e autobus.

Linea di indirizzo

L'osservazione è da considerare quale raccomandazione ulteriore rispetto alla coerente strategia del P.U.M.S. in discussione e si rinvia a specifico atto gestionale/regolatorio dell'Amministrazione.

Procedutosi alla votazione nella forma come sopra indicata la Presidente, con l'assistenza dei Consiglieri Segretari, dichiara che la proposta risulta approvata con 27 voti favorevoli, 6 contrari e l'astensione dei Consiglieri Carpano, De Gregorio, De Santis, Ferrara, Leoncini, Meleo, Nanni e Raggi.

Hanno espresso voto favorevole il Sindaco Roberto Gualtieri e i Consiglieri Alemanni, Angelucci, Baglio, Barbati, Battaglia, Biolghini, Bonessio, Caudo, Celli, Ciani, Converti, Corbucci, Fermariello, Ferraro, Lancellotti, Luparelli, Marinone, Michetelli, Palmieri, Pappatà, Parrucci, Stampete, Tempesta, Trabucco, Trombetti e Zannola.

Hanno espresso voto contrario i Consiglieri Barbato, De Priamo, Mennuni, Mussolini, Quarzo e Rocca.

La presente deliberazione assume il n. 14.

Infine l'Assemblea, in considerazione dell'urgenza del provvedimento, dichiara all'unanimità, con 28 voti favorevoli, immediatamente eseguibile la presente deliberazione ai sensi di legge.

Hanno partecipato al voto il Sindaco Roberto Gualtieri e i Consiglieri Alemanni, Angelucci, Baglio, Barbati, Battaglia, Biolghini, Bonessio, Caudo, Celli, Ciani, Converti, Corbucci, Fermariello, Ferraro, Lancellotti, Luparelli, Marinone, Melito, Michetelli, Palmieri, Pappatà, Parrucci, Stampete, Tempesta, Trabucco, Trombetti e Zannola.

(OMISSIS)

IL PRESIDENTE  
S. CELLI – C. BARBATI

IL SEGRETARIO GENERALE  
P.P. MILETI

IL VICE SEGRETARIO GENERALE VICARIO  
G. VIGGIANO

## **REFERTO DI PUBBLICAZIONE**

Si attesta che la presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio on line di Roma Capitale dall'11 marzo 2022 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi fino al 25 marzo 2022.

Li, 11 marzo 2022

SECRETARIATO GENERALE  
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina  
p. IL DIRETTORE  
F.to: G. Viggiano