

ROMA



Protocollo RC n. 37899/2022

**MEMORIA N. 78
APPROVATA DALLA GIUNTA CAPITOLINA
NELLA SEDUTA DEL 22 DICEMBRE 2022**

OGGETTO: Memoria avente a oggetto “Indirizzi di Roma Capitale alla Città Metropolitana di Roma Capitale per la redazione del PUMS Metropolitano”.

MEMORIA DI GIUNTA CAPITOLINA

OGGETTO: INDIRIZZI DI ROMA CAPITALE ALLA CITTA' METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE PER LA REDAZIONE DEL PUMS METROPOLITANO

PREMESSO CHE

con Decreto del Sindaco Metropolitano n.175 del 27 dicembre 2018 si è dato avvio al processo di pianificazione di Città metropolitana ai sensi del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017 per la redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile di Città metropolitana;

il PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale dovrà avere come ambito territoriale di riferimento l'intero territorio metropolitano e dovrà occuparsi delle relazioni tra i Comuni, analizzando con particolare attenzione gli spostamenti da e verso la Capitale in considerazione del suo elevato potere attrattivo e, quindi, dovrà sviluppare una visione di sistema della mobilità urbana e metropolitana dell'intero territorio, ivi compreso il comune capoluogo, da coordinare con i piani settoriali e urbanistici a scala sovraordinata e comunale;

Roma Capitale aveva già avviato il processo di redazione del PUMS, con il suddetto decreto la Città metropolitana di Roma Capitale si è impegnata a tenere conto nella redazione del PUMS metropolitano di quanto già elaborato da Roma Capitale al fine di garantire il coordinamento e la continuità tra i due livelli di pianificazione e di temperare le esigenze di Roma Capitale con le esigenze dei Comuni di pertinenza dell'area vasta;

con il D.S.M. n.122 del 28 ottobre 2019 è stato approvato il documento "Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale" e si è dato avvio alle procedure di redazione del PUMS;

con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili n. 444 del 12 novembre 2021 è stato previsto che il termine per la predisposizione ed adozione dei Piani urbani di mobilità sostenibile previsto dall'articolo 3, comma 1, del decreto 4 agosto 2017, n. 397, così come modificato dal decreto 28 agosto 2019, n. 396 e, da ultimo, dal decreto 26 gennaio 2021, n. 29, è fissato al 1 gennaio 2023;

con il suddetto decreto, l'articolo 1, comma 2, del decreto 4 agosto 2017, n. 397 è così modificato: "Le risorse statali stanziate a decorrere dal 1 gennaio 2023 per i nuovi interventi per il trasporto rapido di massa e la mobilità ciclistica non possono essere assegnate a città metropolitane e comuni superiori ai 100.000 abitanti che non abbiano adottato il Piano urbano di mobilità sostenibile. Per i comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti ricompresi nel territorio di

sostenibile. Per i comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti ricompresi nel territorio di città metropolitane e per i comuni capoluogo di città metropolitane la condizione suddetta si ritiene assolta qualora sia stato adottato il Piano urbano di mobilità sostenibile della città metropolitana." che con il suddetto decreto si stabilisce che "Dal 1 gennaio 2022 e fino al 31 dicembre 2022, l'adozione del Piano urbano di mobilità sostenibile costituisce criterio premiale nel riparto delle risorse destinate ai i nuovi interventi per il trasporto rapido di massa e la mobilità ciclistica assegnati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."

CONSIDERATO CHE

con il D.M. n. 444 del 12 novembre 2021 sopra richiamato è stato ribadito il ruolo cardine delle città metropolitane nel pianificare la mobilità delle aree più nevralgiche del paese, attribuendo ai PUMS metropolitani l'unica valenza per accedere a partire dal 2023 ai diversi fondi di finanziamento per le opere e le infrastrutture, e che, l'adozione del PUMS di Città metropolitana di Roma è la condizione per confermare anche i precedenti finanziamenti ottenuti da Roma Capitale attraverso le istanze di finanziamento del MIMS per il Trasporto Rapido di Massa – Avviso 1 e 2;

al fine di provvedere alla completa definizione di tutte le attività necessarie all'adozione del PUMS e dei relativi Piani di Settore della Città metropolitana di Roma Capitale entro il termine ultimo del 31 dicembre 2022, è stata prevista una rimodulazione delle tempistiche con il RTI affidatario prevedendo la consegna degli elaborati del PUMS entro 10 settembre 2022, anche al fine di considerare nei tre mesi successivi i tempi tecnici per l'adozione in Consiglio metropolitano;

DATO ATTO CHE

Con la Deliberazione n. 14/2022 l'Assemblea Capitolina ha approvato il "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" P.U.M.S. di Roma Capitale;

nelle premesse dell'elaborato, parte integrante e sostanziale del PUMS approvato, Allegato 1: "Linee di indirizzo sulle osservazioni pervenute dai Municipi" l'Assemblea capitolina ha dato 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.) di interventi ritenuti strategici ai fini dell'ulteriore rafforzamento del trasporto pubblico rispetto a quanto già previsto nel P.U.M.S. di Roma Capitale e di operare una valutazione sulle osservazioni dei Municipi laddove è richiamata la riconsiderazione in ambito metropolitano;

a seguito delle esigenze suddette, esposte da Roma Capitale, e al fine di effettuare l'istruttoria e la valutazione tecnico-economica delle osservazioni contenute nel documento soprarichiamato è stato concordato di formalizzare la costituzione di un gruppo di lavoro inter istituzionale tra la Città metropolitana di Roma Capitale e Roma Capitale;

il gruppo di lavoro inter-istituzionale tra la Città metropolitana di Roma Capitale è stato istituito con Determinazione Dirigenziale Registro Unico n. 908 del 04/04/2022 avente ad oggetto "*Istituzione del gruppo di lavoro inter-istituzionale tra la Città Metropolitana di Roma Capitale e Roma Capitale per l'istruttoria e valutazione tecnica del documento allegato al 'piano urbano della mobilità sostenibile - p.u.m.s.' di roma capitale approvato con deliberazione dell'assemblea capitolina n. 14*

del 22/11/2022 - allegato 1: linee di indirizzo sulle osservazioni pervenute dai municipi" ed è composto da professionalità tecniche appartenenti all'amministrazione di RC e della CMRC e si è avvalso del supporto tecnico dei componenti del RTI affidatario per la Redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Roma Capital

il gruppo di lavoro ha lavorato da aprile 2022 fino al corrente mese di dicembre 2022 e - dopo la predisposizione di apposite schede di valutazione per ciascuno degli interventi proposti dai Municipi - ha prodotto la relazione denominata "Risposta alle osservazioni sei Municipi" che di allega al presente atto e che ne costituisce parte integrante;

Tutto ciò premesso e considerato la Giunta Capitolina

Formula mandato al Dipartimento Mobilità e Trasporti di formalizzare la presentazione alla Città Metropolitane di Roma Capitale del documento allegato al presente atto affinché quest'ultima tenga conto nella redazione del PUMS metropolitano di quanto già elaborato da Roma Capitale in modo da garantire il coordinamento e la continuità tra i due livelli di pianificazione e di contemperare le esigenze di Roma Capitale con le esigenze dei Comuni di pertinenza dell'area vasta.

Eugenio Patanè

Risposta alle osservazioni dei municipi

Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 106 del 19 novembre 2021

Intervento strategico n.1

Inserimento, all'interno dello Scenario di Piano della Linea A2, Bembo-Acquafrredda, 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'Acquafrredda 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.

Risposta GdL:

Preso atto che l'orizzonte temporale del PUMS della città metropolitana è fissato al 2035, tutto lo scenario tendenziale relativo al TPL del PUMS di Roma Capitale dovrà essere considerato come lo scenario di piano. Nella fattispecie, quindi, si propone che la linea A2 faccia parte dello scenario di piano e che venga inserito un corridoio che prevederà un sistema di trasporto in sede prevalentemente riservata di capacità intermedia che collegherà Battistini MA a Casalotti. Sarà inoltre previsto un parcheggio di scambio al capolinea A2 Acquafrredda.

Il sistema di trasporto in sede prevalentemente riservata e a capacità intermedia sarà analizzato in occasione dello studio per il PFTE del prolungamento della Linea A2 – Acquafrredda. Sarà quindi effettuata una project review del collegamento a fune previsto. Il nuovo collegamento dovrà sempre rispettare i requisiti delle opere finanziabili dai fondi per il TRM (Linee guida operative per la valutazione degli investimenti - settore trasporto rapido di massa adottate dal MIT il 21/10/2022).

Nel breve periodo, ai fini di garantire un collegamento efficacie e rapido tra la stazione della metropolitana Battistini e il quartiere Casalotti, potrà essere prevista l'istituzione di una linea express su gomma, prevedendo opportuni interventi di fluidificazione lungo l'itinerario consistenti in interventi di regolazione/priorità semaforica e realizzazione di tratti in preferenziale, ove consentito dalle configurazioni della sede stradale.

In riferimento allo scenario tendenziale della configurazione della rete delle linee metropolitane e dei collegamenti etnometrici, di seguito viene rappresentata la configurazione da recepire all'interno del PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale

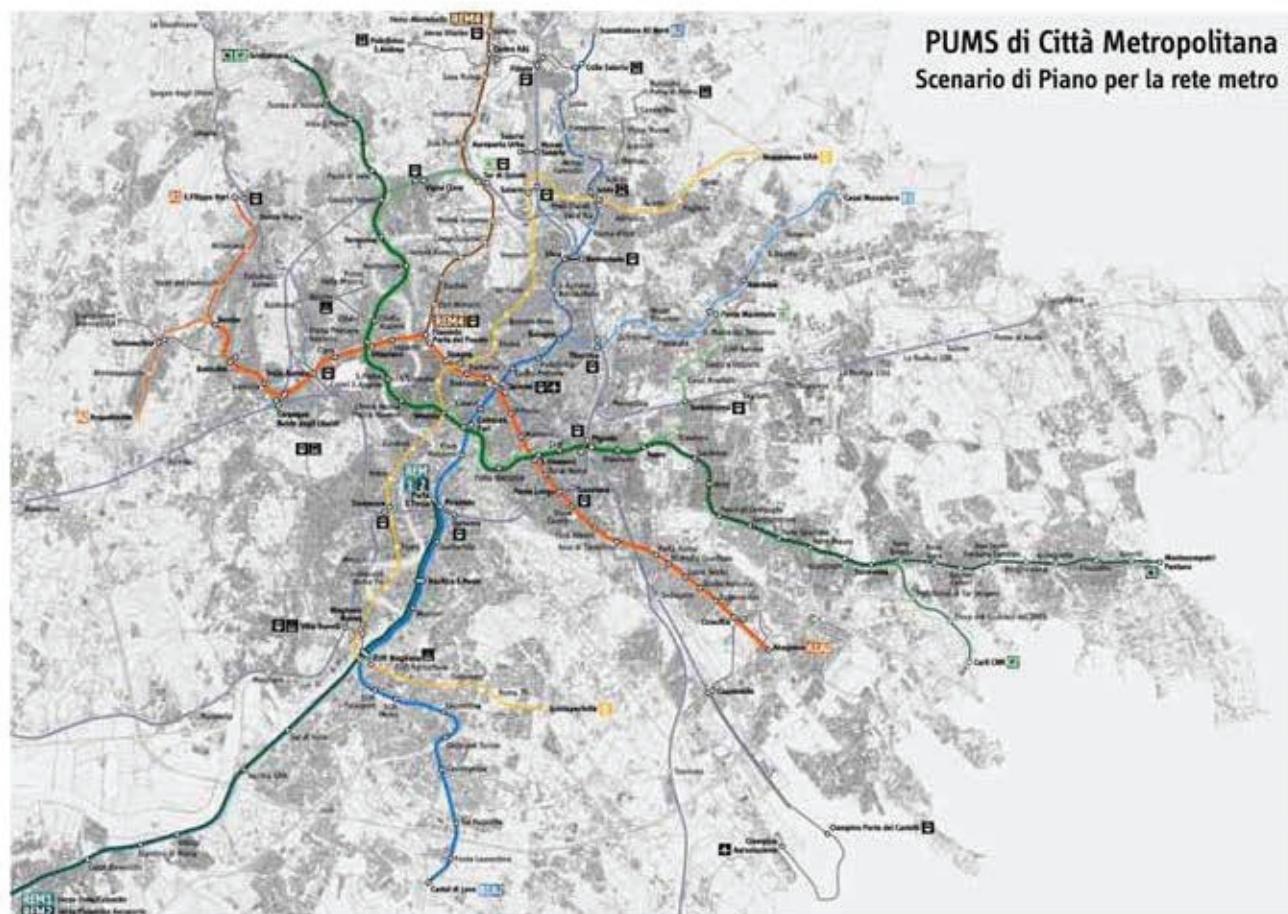


Figura 1: Schema dei servizi di trasporto rapido di massa di tipo metropolitano e etnometrici all'orizzonte temporale 2035

Intervento strategico n.2

Realizzazione dell'intervento tranviano T13 Trastevere FS - Portuense - Corviale, conseguentemente eliminando l'intervento M2-29 Corridoio su gomma Trastevere FS - Portuense - Corviale.

Risposta GdL:

L'osservazione verrà proposta nel PUMS Città metropolitana di Roma Capitale con la previsione di un servizio tranviario, così come rappresentato in seguito in *Figura 4*. La diramazione D1 infatti presenta carichi di passeggeri sensibilmente inferiori rispetto alla tratta centrale o comune. È quindi possibile

servire la domanda di mobilità della zona Portuense fino a Corviale con un sistema più efficiente e sostenibile attraverso un collegamento tranviario. Lo schema è rappresentato in *Figura 4*.

Osservazione n.3

Realizzazione del corridoio/linea express su gomma Via Boccea, tratto Battistini - Casalotti.

Risposta GdL:

Vedi risposta n.1

Municipio IX

Osservazione n.5

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 PUMS, dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo PUMS. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

Risposta GdL:

Il tracciato che è stato sottoposto a verifica trasportistica è quello riportato sulla tavola del PRG approvato. Di seguito il flussogramma del prolungamento della metro B fino a Castel di Leva, secondo il tracciato fornito.

Per le simulazioni è stato mantenuto il corridoio fino al Campus. Sono stati inseriti i parcheggi di scambio Brunetti e Castel di Leva. Si stima un carico massimo di quasi 4000 passeggeri in arrivo a Laurentina e 32.000 pax serviti nel giorno feriale.

Ove si consideri anche la presenza del corridoio della mobilità che, qualora venisse esercito come ipotizzato nel PUMS di RC, ovvero con una frequenza di almeno 5', confermerebbe la coerenza con la domanda potenziale attesa, anche all'orizzonte temporale del PUMS CMRC.

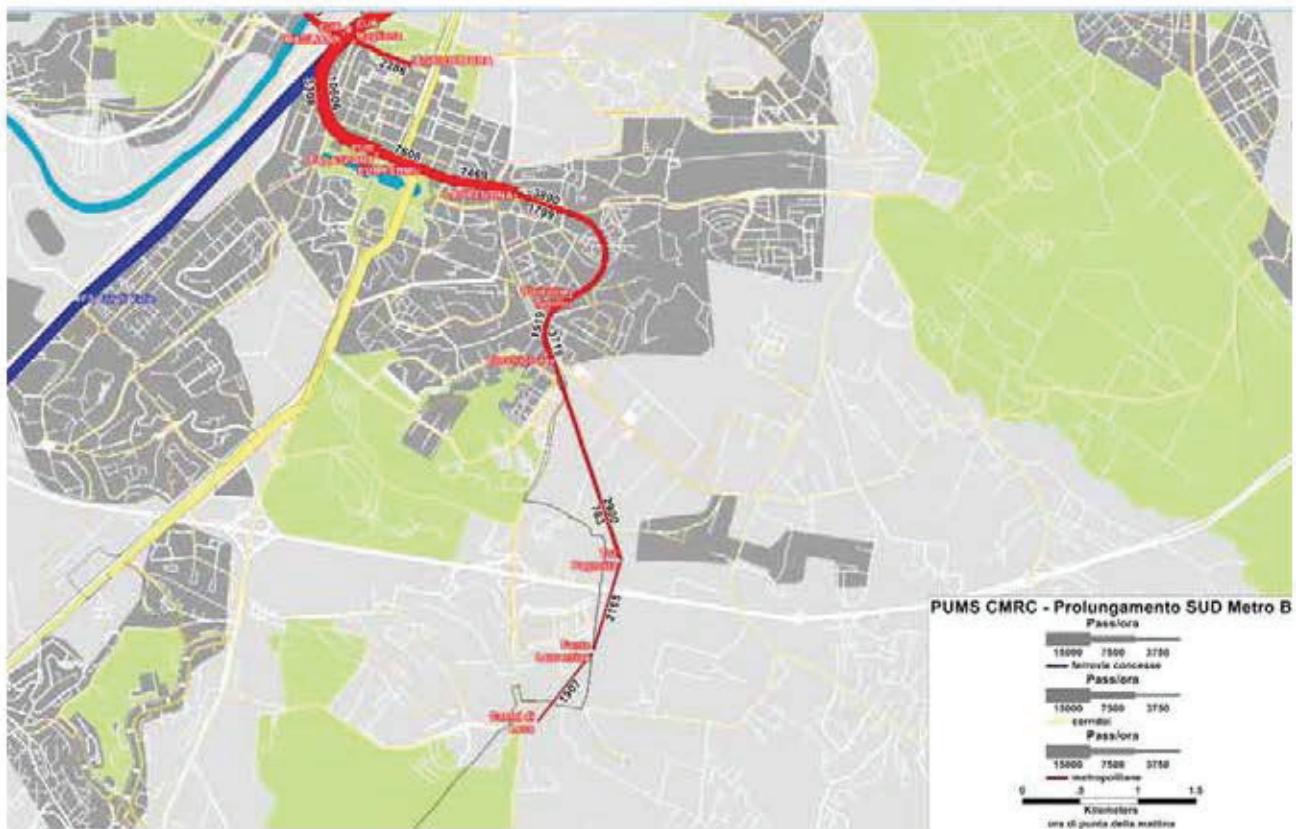


Figura 2: valutazioni trasportistiche prolungamento sud linea Metro B a Castel di Guido

Municipio XII

Osservazione n.6

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 PUMS.), mentre il prolungamento nel territorio del Municipio XII di soli 492 m. dello stesso tram da Casaleotto a Silvestri è previsto solo nello scenario tendenziale (pag. 130 Vol. 2 PUMS.), 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 PUMS stesso.

Linea di indirizzo

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

Risposta GdL:

L'osservazione non appare tecnicamente accoglibile in quanto da approfondimenti effettuati, nessuna sede stradale che congiunge il futuro capolinea Silvestri con via Capasso è idonea a contenere l'inserimento del tram.

In particolare, detto prolungamento, nella sezione Casaletto – piazza Biagio della Pace, potrà essere realizzato con un rilevante intervento di rimodellazione della sede stradale laddove la sede di via Silvestri presenta una larghezza di 13-15 metri e spazi liberi adiacenti. Per quanto riguarda la prosecuzione verso via dei Capasso:

- Via Camillo Serafini ha una larghezza tale da consentire una rimodulazione delle corsie utile all'inserimento di una sede tranviaria mentre via di Bravetta no;
- Non sono disponibili spazi liberi utili alla realizzazione di un attestamento terminale similmente a quanto invece accade in adiacenza al margine settentrionale di via Silvestri.

Per tali motivi non si ritiene fattibile l'inserimento di una sede tranviaria oltre piazza Biagio Pace, in via Silvestri. Il prolungamento fino a via Silvestri invece sarà proposto nello scenario del PUMS metropolitano. Lo schema è rappresentato in seguito in *Figura 4*.

Municipio I

Osservazione n.7

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 PUMS. Il tema potrà essere analizzato in sede di PUMS della Città Metropolitana di Roma Capitale nell'ambito di una possibile riconsiderazione dell'assetto della rete tranviaria.

Risposta GdL:

L'osservazione è stata analizzata approfonditamente in quanto strettamente collegata alla tematica del parco archeologico dei Fori Imperiali, per il quale è in fase di pubblicazione un concorso di progettazione internazionale. Nello scenario da considerare per via dei Fori Imperiali non è più previsto l'inserimento della tranvia rappresentata nel PUMS di Roma Capitale vigente. Ciò in ragione delle determinazioni dell'Amministrazione Capitolina che ha inteso ridefinire la prospettiva di via dei Fori Imperiali nel quadro di riferimento che si andrà a comporre con il piano di assetto dell'area archeologica centrale. Dal punto di vista dell'accessibilità con il trasporto pubblico la priorità viene data alla realizzazione della tranvia Termini-Vaticano-Aurelio. Preso atto di quanto sopra, viene definito un nuovo modello di esercizio tranviario al fine di garantire livelli di servizio e di accessibilità equivalenti. In considerazione delle simulazioni modellistiche effettuate e alla luce della non più possibile connessione della tranvia Corrado Ricci con la linea 8 a piazza Venezia, venendo quindi a mancare la connessione Est-Sud (Prenestina-Marconi) bypassando la stazione Termini, si propone una nuova configurazione del modello di esercizio della rete tranviaria all'interno del PUMS di Roma Capitale da recepire nel PUMS della Città metropolitana, al fine di ripristinare la connessione di cui sopra, utilizzando il nuovo sistema che da p.le Preneste prevede una deviazione su via L'Aquila via La Spezia e p.le Appio fino a ricongiungersi con i binari su via Emanuele Filiberto per poi proseguire su via Labicana e il parco del Colosseo fino a Piramide.

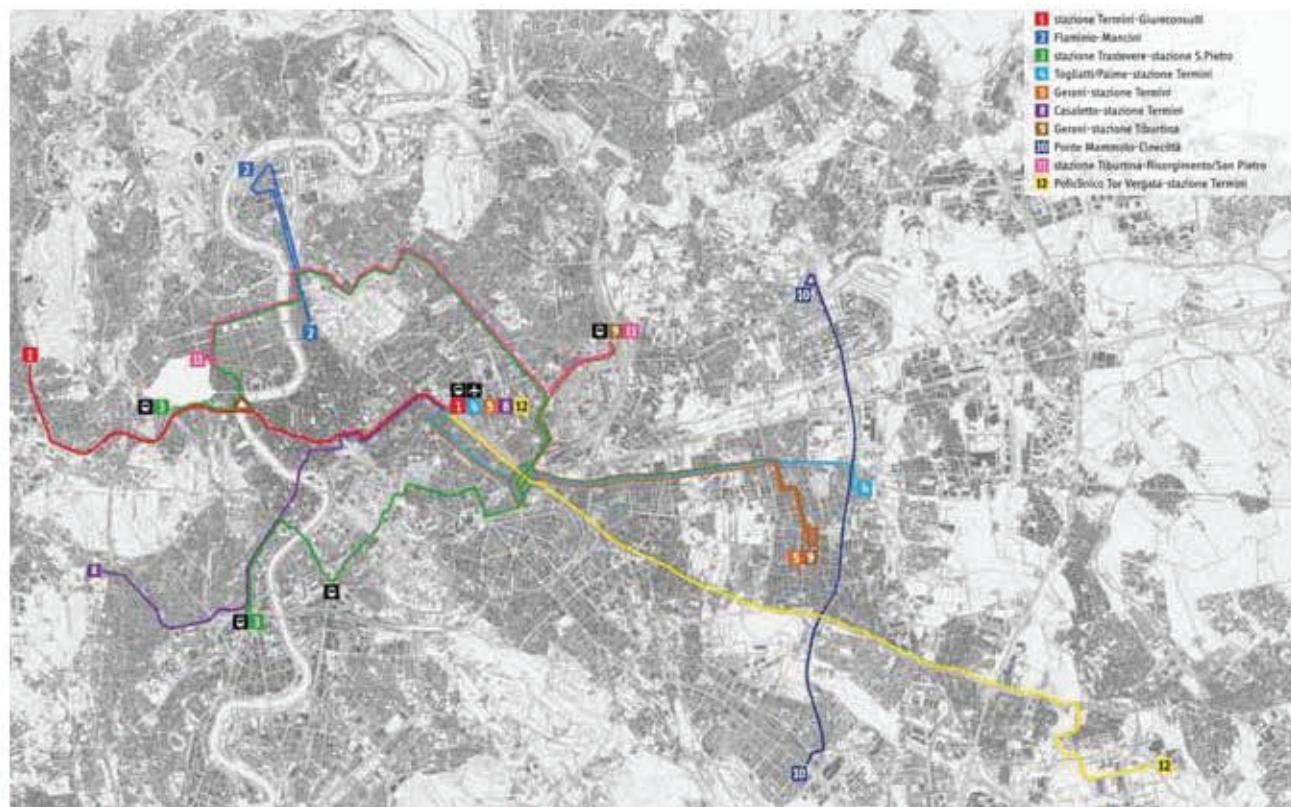


Figura 5: Schema del nuovo modello di esercizio dei servizi tranviari finanziati costituente lo scenario di riferimento

Municipio V

Osservazione n.8

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 PUMS. 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 tranvierie 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 PUMS., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo PUMS della Città Metropolitana di Roma Capitale.

Risposta GdL:

L'osservazione è accolta parzialmente. L'individuazione di nuovi parcheggi di scambio sarà uno dei temi che il PUMS di Città metropolitana approfondirà attraverso l'analisi dei flussi e delle reti di trasporto, verranno quindi individuati sul tutto il territorio metropolitano, non solo quindi nella fattispecie del Municipio V, la localizzazione ottimale degli stessi.

Osservazione n.9

Nel PUMS 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 PUMS., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo PUMS. della Città Metropolitana di Roma Capitale.

Risposta GdL:

L'intervento è previsto nell'Accordo di Programma (Ex art. 34 TUEL) TAV per la localizzazione di cubature residenziali interessate dal nuovo tracciato ferroviario e dalle successive convenzioni. Le tempistiche di attuazione esulano dal campo di applicazione del PUMS.

Municipio VI

Osservazione n.10

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

Linea di indirizzo

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

Risposta GdL:

Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione. A scala metropolitana saranno previsti dal Biciplan Metropolitano percorsi ciclopedinali radiali dall'esterno del GRA all'interno. A livello di quartiere la tipologia di intervento dovrà essere affrontata in ambito municipale e all'interno del redigendo Biciplan di Roma Capitale.

Municipio VIII

Osservazione n.11

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 tramviaie, 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'inserimento nel PUMS di una linea tramviaia 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 PUMS., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo PUMS della Città Metropolitana di Roma Capitale.

Risposta GdL:

La richiesta risulta in linea con le ipotesi progettuali che Roma Capitale sta implementando in attuazione del PUMS di RC e che prevede modifiche da recepire nel PUMS CMRC in funzione della fattibilità dell'opera. In particolare, le analisi di fattibilità e sostenibilità economica hanno mostrato la piena realizzabilità della proposta di un arco tranviario tra il nodo intermodale di Laurentina MB, via di Grottaperfetta/Roma 70 e Basilica di San Paolo MB/Lido con possibilità di realizzare servizi passanti verso viale Trastevere e il centro città. Questa connessione, così come altre ottenute mediante gli approfondimenti svolti nei PFTE delle 7 linee tranviarie in corso di svolgimento, sono da recepire come nuova configurazione del sistema tranviario pianificato da Roma Capitale all'interno del PUMS di Città metropolitana. Nella seguente figura è rappresentato lo schema dei servizi da recepire.

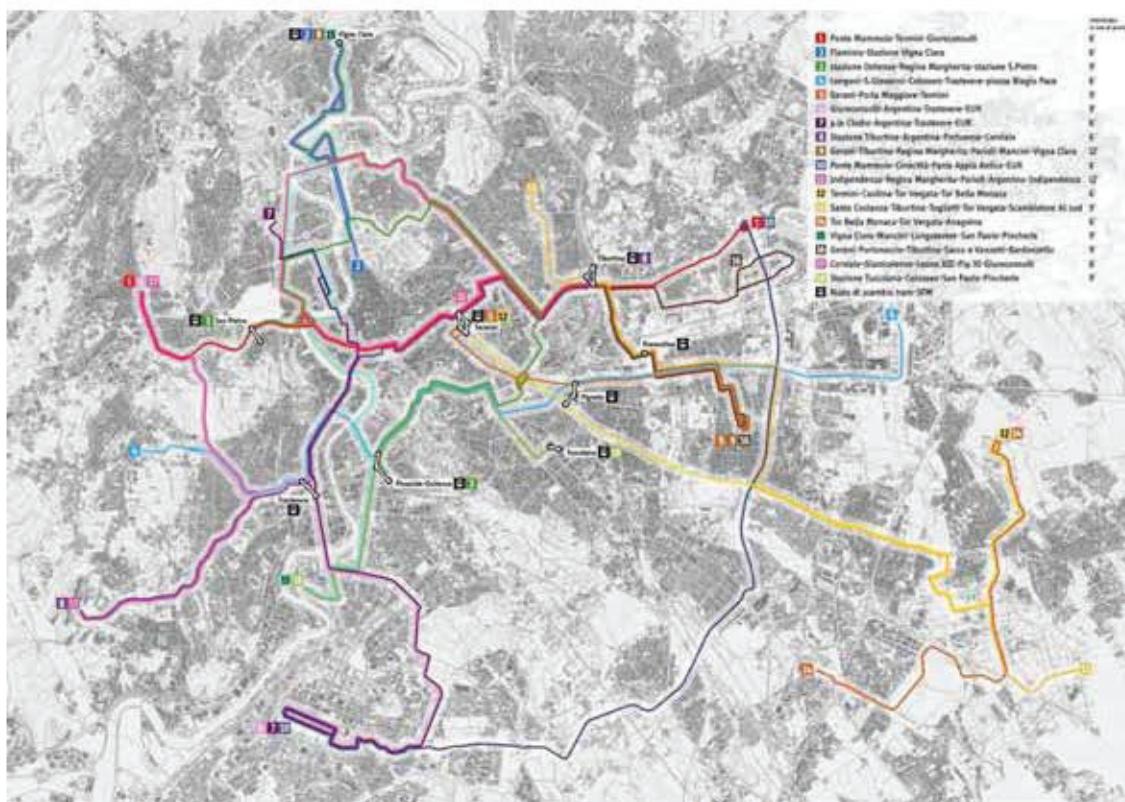


Figura 4: schema dei servizi tranviari allo scenario di piano 2035

Osservazione n.12

Realizzazione stazione ferroviaria Divino Amore.

Linea di indirizzo

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

Risposta GdL:

La stazione ferroviaria Divino Amore, così come la stazione Massimina, rientrano nel piano delle nuove stazioni da realizzare per il Giubileo 2025, concordate nel tavolo di lavoro istituito tra Roma Capitale, Regione Lazio e RFI.

Osservazione n.13

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 PUMS, con impatti irreversibili su aree protette, promuovendo il superamento attraverso la definizione condivisa di uno scenario alternativo di mobilità sostenibile coerente con la transizione ecologica e nel rispetto dei principi e degli obiettivi fissati dal Green Deal europeo.

Linea di indirizzo

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

Risposta GdL:

L'osservazione è riportata al tavolo decisionale del PUMS della CMRC al fine di valutare soluzioni volte al miglioramento della sostenibilità degli spostamenti nel quadrante metropolitano in questione.

Municipio XII

Osservazione n.14

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 PUMS della Città Metropolitana di Roma Capitale.

Risposta GdL:

L'osservazione non consente la valutazione specifica di proposte. Eventuali proposte avanzate in fase partecipativa del redigendo PUMS della Città metropolitana potranno essere valutate con analisi tecnico-economiche.

Osservazione n.15

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 PUMS., potranno essere valutate all'interno del redigendo PUMS. 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 PUMS. che potranno prevedere modifiche, integrazioni e adeguamenti nel rispetto degli obiettivi generali del PUMS. di implementazione dei sistemi ciclopedinali.

Risposta GdL:

I principi e gli obiettivi proposti sono da intendersi recepiti all'interno del Biciplan di Città metropolitana di Roma Capitale in termini di esigenze di collegamento, rimandando le valutazioni specifiche di fattibilità e di individuazione dei percorsi nel redigendo Biciplan di Roma Capitale.

Osservazione n.16

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

- nell'interno Volume 2 del PUMS. 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 PUMS. 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 PUMS.) 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 PUMS., dovrà essere supportata da adeguate analisi tecnico-economiche che potranno essere effettuate all'interno del redigendo PUMS della Città Metropolitana di Roma Capitale.

Risposta GdL:

Nel dar seguito al Protocollo di Intesa tra RFI e Roma Capitale, è già stato prodotto lo studio di fattibilità della stazione di Massimina. Il PUMS della CMRC dovrà avere un focus specifico sul servizio metropolitano ferroviario e dovranno essere analizzati possibili programmi di esercizio in funzione dello sviluppo tecnologico e infrastrutturale del nodo ferroviario romano.

Riguardo le Zone 30, si evidenzia come il Piano delle Isole Ambientali del PUMS è stato sviluppato in collaborazione con i Cittadini e in relazione alle richieste degli Uffici Tecnici municipali e per le zone richiamate non risultano segnalazioni specifiche. E' tuttavia possibile definire ulteriori ambiti da approfondire per l'eventuale realizzazione di Zone a Velocità Limitata – ZVL o, ove la struttura urbana lo consenta, per l'attrezzaggio di ulteriori isole ambientali.

In particolare per la zona di Monteverde si potranno indagare in prima istanza l'area delimitata da via dei Quattro Venti, viale delle Mura Gianicolensi e la circonvallazione Gianicolense, e l'area tra via di Donna Olimpia, via Vitellia e la stessa circonvallazione Gianicolense; per la zona di Porta Portese si potrà considerare l'intera area racchiusa tra viale di Trastevere, via di Porta Portese, via Portuense e via E. Rolli.

Per le zone più esterne di Bravetta-Pisana e Massimina, non essendo disponibile una rete viaria connessa e strutturata, potrebbe invece essere opportuno intervenire puntualmente attraverso specifici interventi di riqualificazione e di traffic calming.

Nell'ambito di Colle Aurelio, infine, potrà essere studiata e introdotta una ZVL, da attuare anche qui attraverso interventi di moderazione del traffico.

L'intervento M3-11 è programmato da RFI e occorre definire nella redazione del PUMS CMRC anche tali tempistiche.

Municipio VII

Osservazione n.17

Quadruplicamento tratto ferroviario Ciampino-Capannelle-Casilina per l'indipendenza dei flussi e l'aumento della capacità di penetrazione delle direttive 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 PUMS, 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 PUMS della Città Metropolitana di Roma Capitale.

Risposta GdL:

Il piano commerciale di RFI deriva dalla pianificazione regionale attraverso il PRMTL e dalle previsioni di impegno di spesa previste dal contratto di servizio. Sarà comunque approfondito il tema all'interno delle fasi di redazione del PUMS CMRC mediante apposite riunioni con Regione Lazio, RFI e Roma Capitale.

Allegato 1

Il gruppo di lavoro, in uno spirito di reciproca volontà di cogliere le opportunità scaturite dall'unione di diverse competenze specialistiche che lo compongono, nuovi strumenti, dati di domanda e non ultimo dalle informazioni che RFI ha reso disponibile attraverso la documentazione dei PFTT posti in fase attuale di dibattito pubblico relativi alla realizzazione del cosi detto "Anello Ferroviario di Roma", ha potuto svolgere un lavoro dedicato allo sviluppo ed evoluzione del modello di esercizio ferroviario dall'area metropolitana di Roma. Il lavoro ha avuto come obiettivo la massimizzazione dei carichi di domanda e l'equilibrio dell'esercizio attraverso un bilanciamento dei servizi ferroviari sull'anello ferroviario. Il modello di esercizio sarà ampiamente descritto e articolato all'interno del PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale. Di seguito si riporta lo schema dei servizi costituenti il modello proposto.

